

31 décembre 2020

RAPPORT FINANCIER ANNUEL DU GROUPE SNCF RÉSEAU

En millions d'euros

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



[sncf-reseau.com](https://www.sncf-reseau.com)



01 – ATTESTATION DES RESPONSABLES DU
RAPPORT FINANCIER

PAGE 005

02 – RAPPORT DE GESTION INTÉGRÉ
COMPTES CONSOLIDÉS SNCF RÉSEAU

PAGE 007

03 – COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS SNCF RÉSEAU

PAGE 083

04 – RAPPORT DE GESTION SOCIAL
SNCF RÉSEAU

PAGE 153

05 – COMPTES ANNUELS SNCF RÉSEAU

PAGE 175

06 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

PAGE 216

07 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
SUR LES COMPTES SOCIAUX

PAGE 227

08 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
SUR LES INFORMATIONS RSE

PAGE 237

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 2020 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 23 février 2021,

Luc LALLEMAND

Le Président

Anne BOSCHE LENOIR

La Directrice Générale Adjointe,
Finance et Achats

02 –

RAPPORT DE
GESTION INTÉGRÉ
COMPTES
CONSOLIDÉS
SNCF RÉSEAU

IFRS – en millions d'euros



SOMMAIRE

1. GROUPE SNCF RESEAU EN 2020	11	3.5. LES RISQUES DE NON-CONFORMITÉ AUX LOIS ET RÉGLEMENTS.....	50
1.1. LA NOUVELLE ORGANISATION DU GROUPE SNCF AU 1 ^{ER} JANVIER 2020	11	3.6. LES STRUCTURES DE SUIVI ET DE CONTRÔLE DU DISPOSITIF DE CONTRÔLE INTERNE	51
1.2. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ DU GROUPE SNCF RÉSEAU	12	3.7. ÉLABORATION ET TRAITEMENT DE L'INFORMATION FINANCIÈRE.....	52
1.3. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE.....	13	3.8. LES ACTIVITÉS DE LA FONCTION FINANCEMENT ET TRÉSORERIE	54
1.4. GOUVERNANCE.....	15	4. DECLARATION DE PERFORMANCE EXTRA-FINANCIÈRE	56
1.5. FAITS MARQUANTS	16	4.1. ANALYSE DES RISQUES, MATÉRIALITÉ DES ENJEUX ET PÉRIMÈTRE DE LA DÉCLARATION.....	56
1.6. TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS.....	21	4.2. STRATÉGIE DÉVELOPPEMENT DURABLE	56
1.7. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS ET EXTRA-FINANCIERS DU GROUPE SNCF RÉSEAU.....	25	4.3. TABLEAU DE SYNTHÈSE DES INDICATEURS	57
1.8. ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE.....	26	4.4. PRIORITÉ 1 : METTRE L'HUMAIN AU CŒUR DE NOS ENGAGEMENTS.....	58
2. RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE	27	4.5. PRIORITÉ 2 : CRÉER DE LA VALEUR POUR LES CLIENTS ET LES TERRITOIRES.....	63
2.1. COMPARABILITÉ DES COMPTES.....	27	4.6. PRIORITÉ 3 : AGIR POUR LA PROTECTION DE LA PLANÈTE	67
2.2. TABLEAU DE FINANCEMENT ET CASH FLOW LIBRE	27	4.7. BILAN ET PERSPECTIVES.....	72
2.3. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2020.....	29	4.8. MÉTHODE DU RAPPORT EXTRA FINANCIER.....	72
2.4. ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ENTREPRISE ET RÉSULTATS DES SECTEURS OPERATIONNELS.....	30	5. GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE	73
2.5. INVESTISSEMENTS.....	35	5.1. LA DIRECTION GÉNÉRALE.....	73
2.6. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT.....	37	5.2. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.....	73
2.7. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT	38	5.3. LES MODALITÉS DE PARTICIPATION DES ACTIONNAIRES A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE	80
2.8. MISE EN ŒUVRE DU CONTRAT PLURIANNUEL DE PERFORMANCE	38	5.4. LES CONVENTIONS CONCLUES PAR SES FILIALES	80
3. LES RISQUES DU GROUPE SNCF RESEAU ET LEUR GESTION	44	5.5. CODE DU GOUVERNEMENT	80
3.1. TYPOLOGIE DES RISQUES	44	6. ENJEUX ET PERSPECTIVES	81
3.2. L'ORGANISATION GÉNÉRALE DE LA GESTION DES RISQUES	44	6.1. SECTEUR SNCF RÉSEAU	81
3.3. LA MAÎTRISE DES PRINCIPAUX RISQUES OPÉRATIONNELS.....	45	6.2. SECTEUR SNCF GARES & CONNEXIONS.....	81
3.4. LA MAÎTRISE DES RISQUES FINANCIERS.....	49	6.3. SECTEUR AUTRES.....	82

EDITORIAL

2020, une année intense et utile, pour aller plus loin au service des clients et des territoires

2020 a ouvert un nouveau chapitre pour SNCF Réseau. Le 1^{er} janvier 2020 a en effet marqué l'entrée en vigueur du nouveau pacte ferroviaire tel qu'il a été défini par la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018. SNCF Réseau est dès lors devenue l'une des 5 Sociétés anonymes (SA) à capitaux publics détenues par le Groupe SNCF.

Ce nouveau statut, au service de plus d'efficacité et de performance, implique un changement de posture : SNCF Réseau est désormais tenue à la même rigueur financière que n'importe quelle autre SA. Cette structure juridique renforce ainsi la « règle d'or » mise en place en 2017 pour limiter la dette de l'entreprise.

SNCF Gares & Connexions, qui est l'une des nouvelles 5 Sociétés anonymes du Groupe, est devenue dans le même temps filiale du gestionnaire d'infrastructure. Ce rapprochement fait de SNCF Réseau le seul acteur du secteur avec la vision globale et les leviers nécessaires pour piloter et coordonner des infrastructures sur les voies et dans les gares.

Ce changement de statut s'est accompagné d'une nouvelle gouvernance. En début d'année, Luc Lallemand a été nommé Président-directeur général de SNCF Réseau, et Marlène Dolveck, Directrice générale de SNCF Gares & Connexions.

Afin de relever les défis liés à la nouvelle organisation, Luc Lallemand a fait le choix de nommer, le 25 juin 2020, un nouveau Comité de direction, en remplacement du Comité exécutif existant, autour d'une équipe resserrée et pleinement mobilisée pour créer les conditions de réussite de la transformation.

L'année 2020 a bien sûr été très fortement marquée par la crise sanitaire de la COVID-19, d'une intensité sans précédent. Le premier confinement du printemps a imposé un arrêt complet des travaux. Dans le respect des nouvelles règles sanitaires, les chantiers prioritaires ont progressivement repris, en particulier dès avril sur la LGV Est, à Sèvres et à Nouan-le-Fuzelier. L'activité a retrouvé un niveau normal durant l'été et s'est maintenue durant le deuxième confinement de l'automne, toujours en assurant la protection des équipes.

La crise sanitaire a eu un impact conséquent sur les résultats économiques du Groupe SNCF Réseau en 2020. Les recettes ont en effet chuté de 1 269 millions d'euros, en raison

principalement de la diminution des péages liée à la baisse des circulations (voyageurs et fret), et ce, malgré une forte mobilisation pour soutenir l'activité du fret ferroviaire.

Pour compenser les impacts de la crise, l'État, au titre de son plan de relance, s'est engagé à apporter 4.05 milliards d'euros sous forme de fonds de concours.

Malgré ce contexte incertain, les collaborateurs de SNCF Réseau ont été à pied d'œuvre toute l'année pour préparer l'avenir et répondre aux nombreux défis à venir : demande croissante de mobilité, ouverture à la concurrence, transition écologique, retour à l'équilibre financier à atteindre en 2024.

C'est dans cette perspective et en déclinant « TOUS SNCF », le projet du Groupe public unifié, que le gestionnaire d'infrastructure a construit son propre projet d'entreprise : « TOUS SNCF Ambition Réseau ». Poursuivant la dynamique initiée avec le programme Nouvel'R pour améliorer la qualité de la production, TOUS SNCF Ambition Réseau donne le cap de la transformation pour les dix prochaines années.

Cette démarche est bâtie autour de quatre orientations stratégiques, conçues comme autant de boussoles : une orientation client absolue, une qualité de production dont les clients sont les seuls juges, l'impératif de sécurité de l'exploitation et du travail comme préalable à toutes les actions et l'équilibre financier atteint en 2024.

Cette dynamique de transformation a fait une large part à la co-construction afin de mobiliser toutes les équipes des établissements et des entités vers une ambition commune : faire de SNCF Réseau une entreprise performante et engagée au service de ses clients et des territoires.

Le 16 décembre 2020, une étape clé a été franchie avec l'approbation de TOUS SNCF Ambition Réseau par le Conseil d'Administration de l'entreprise. Ce vote valide les objectifs, les engagements et la vision pour l'entreprise à horizon 2030.

Parallèlement, en 2020, SNCF Réseau a continué à consolider son collectif grâce au recrutement de 1 686 nouveaux collaborateurs – dont 1 114 sur des expertises indispensables au bon fonctionnement du réseau ferroviaire national (circulation ferroviaire, électricité, télécoms, mécanique et électromécanique). L'accent mis sur la promotion interne s'est également poursuivi, avec près de 71% des salariés formés.

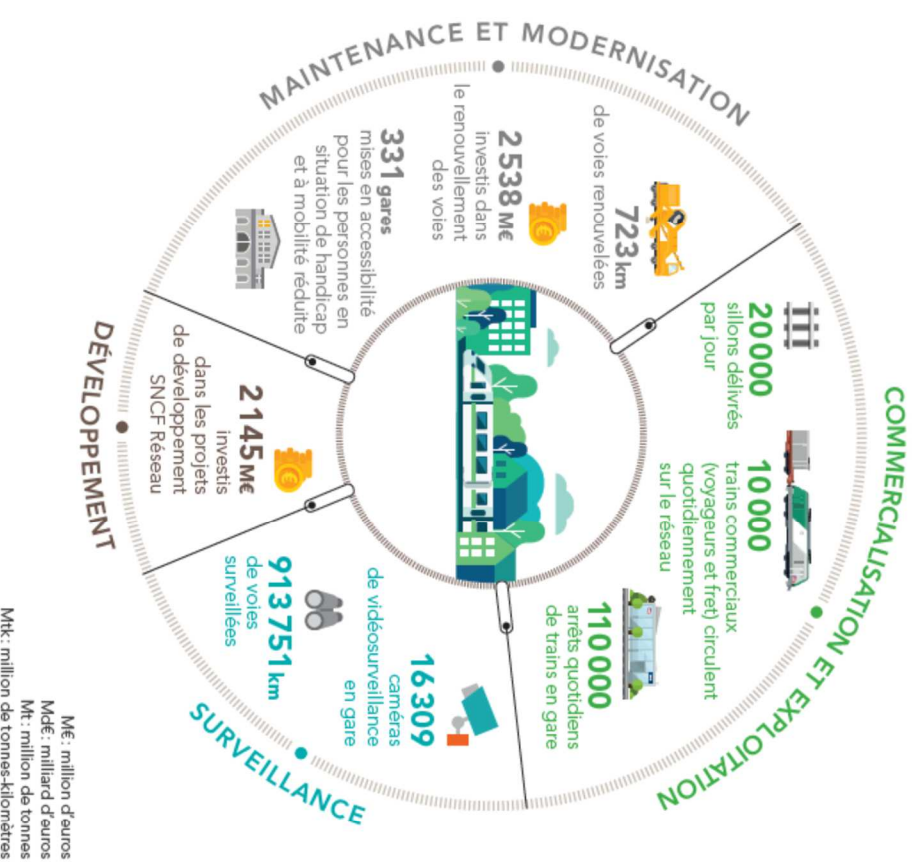
2020 aura ainsi été une année majuscule, tant par sa complexité inédite que par les décisions et engagements forts qui ont été pris par SNCF Réseau pour répondre aux défis des dix prochaines années.

LE MODÈLE D'AFFAIRES 2020 DE SNCF RÉSEAU

Grâce à leurs ressources humaines, matérielles, immatérielles et financières, SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares & Connexions développent pour leurs clients une offre de services complète. Les lignes et les gares sont entretenues, sécurisées et modernisées pour que leur exploitation permette de créer des valeurs partagées entre toutes les parties prenantes.

RESSOURCES

- Collaborateurs** 60 597 salariés dont 39 15 salariés SNCF Gares & Connexions
- Patrimoine** 30 000 km de lignes 95 000 ha d'emprises foncières 3 000 gares 8 M de m² de quais
- ACTIFS IMMATÉRIELS** Savoir-faire, expertise, relation clients, processus, innovation, digital, data
- Achats** 8,3 Md€ d'achats et charges externes dont 1,6 Md€ pour SNCF Gares & Connexions
- MATÉRIEL** 1,2 M de traverses 146 000 tonnes de rails 1,7 Mt de ballast
- ÉNERGIE** 1 644 GWh



M€ : million d'euros
Md€ : milliard d'euros
Mt : million de tonnes
Mtk : million de tonnes-kilomètres

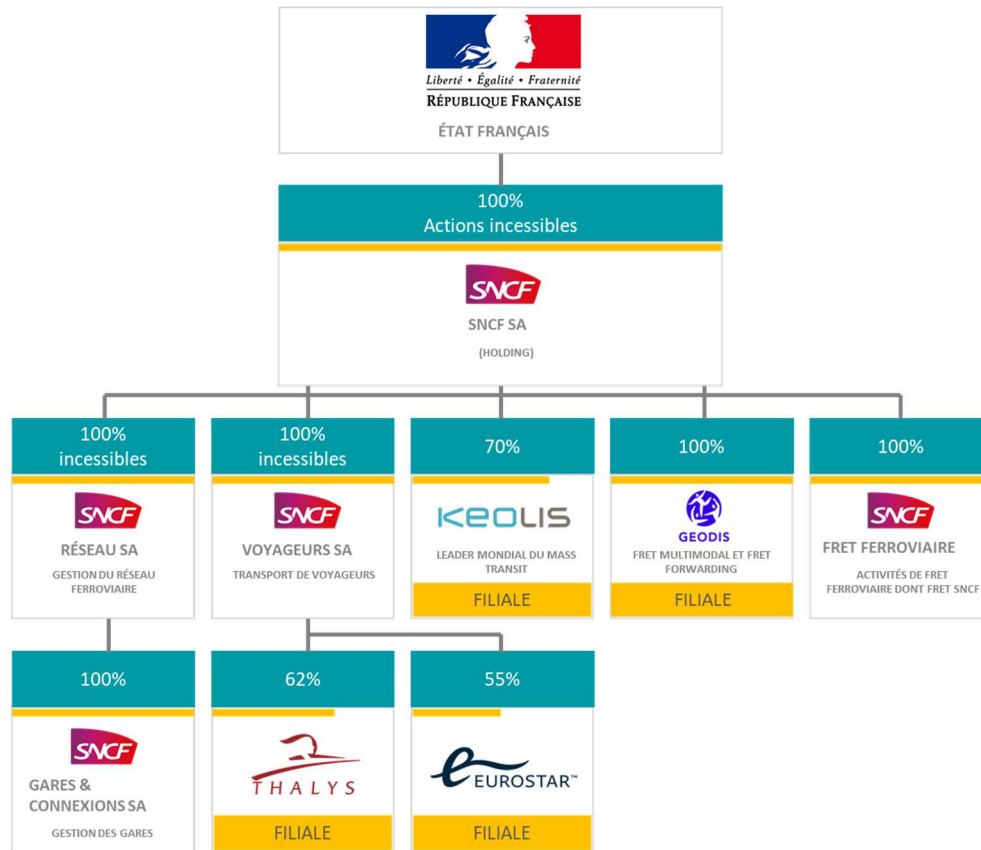
VALEURS PARTAGÉES

- Clients** 5 M de voyageurs chaque jour sur le réseau 10 M de visiteurs par jour en gares 5 autoroutes ferroviaires 6,3 Mtk transportées au quotidien
- Société civile et territoires** 9 750 communes traversées Par une voie ferrée 46 implantations de commerces, services ou associations dans le cadre du programme «1001 gares» 32,5 M€ d'achats solidaires dont 5 M€ pour SNCF Gares & Connexions 19% des achats de SNCF Réseau réalisés auprès de PME 64% pour SNCF Gares & Connexions 1 368 personnes bénéficiaires de 456 logements traités contre les nuisances sonores
- Salariés** 1 806 recrutements dont 120 recrutements SNCF Gares & Connexions 1 658 000 heures de formation dont 35 000 pour SNCF Gares & Connexions
- Planète** 10,9 Mt éq CO₂ d'émissions de gaz à effet de serre évitées grâce à la préférence au transport ferroviaire 33 100 places de vélo sécurisées dans les gares 28 000 m² de panneaux photovoltaïques installés 95% de rails recyclés et 4% réemployés

1. GROUPE SNCF RÉSEAU EN 2020

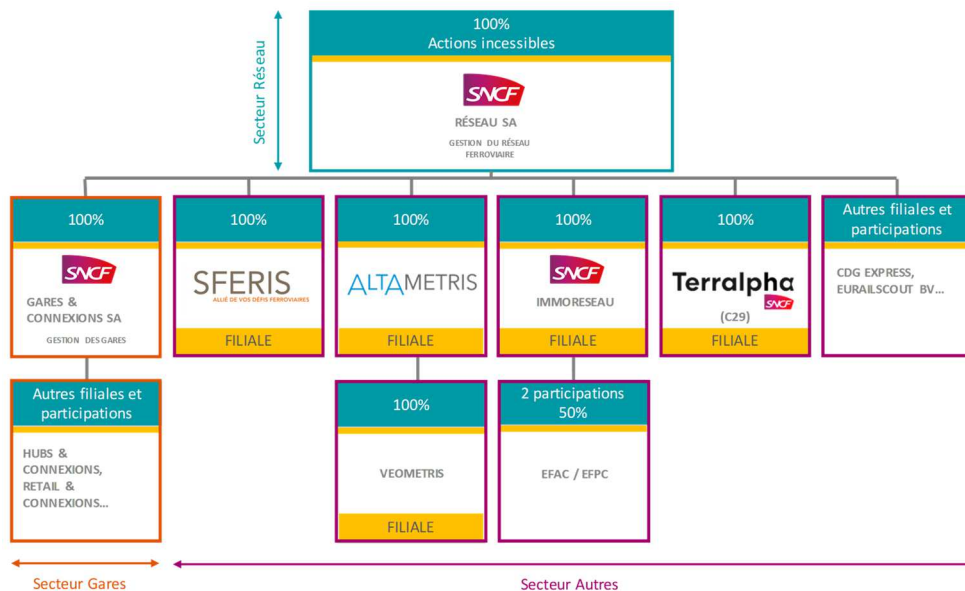
1.1. LA NOUVELLE ORGANISATION DU GROUPE SNCF AU 1^{ER} JANVIER 2020

Organigramme Société SNCF au 31 décembre 2020



Les autres filiales du groupe ne sont pas mentionnées dans cet organigramme

Organigramme Groupe SNCF Réseau au 31 décembre 2020



Au total 38 sociétés composent le groupe SNCF Réseau

La Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée au Journal officiel de la République française (le Nouveau Pacte Ferroviaire) modifie fortement l'organisation du groupe SNCF. Un des axes vise à construire une nouvelle organisation du groupe SNCF au 1er janvier 2020 avec pour objectif de le transformer en un grand Groupe public unifié et intégré constitué d'une société anonyme (SA) à capitaux publics, SNCF, détenant cinq sociétés (en remplacement des EPIC's)

- SNCF, société nationale à capitaux publics et entité mère du Groupe, chargée d'animer et de piloter le Groupe public unifié, d'en assurer le pilotage stratégique et financier et d'en définir l'organisation
- SNCF Voyageurs, détenue par la société mère, rassemble l'ensemble des entreprises ferroviaires du Groupe dédiées au transport de voyageurs en France et à l'international
- SNCF Réseau, détenue par la société mère, ayant pour mission notamment d'assurer l'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, la gestion opérationnelle des circulations sur ce réseau et des gares de voyageurs
- SNCF Gares & Connexions, filiale de SNCF Réseau, gère et exploite les gares de France. Elle permet aux transporteurs de bénéficier de l'accès et de services en gares
- SNCF Fret, principal opérateur national de transport ferroviaire de marchandises.

Ce changement d'EPIC à SA suppose un changement de posture. Si la société mère SNCF conserve ce qui fait d'elle une entreprise unique, elle adopte les codes, les bonnes pratiques et les exigences de tout groupe industriel de services.

La société mère SNCF est en charge du leadership stratégique animant les sociétés et activités business avec un enjeu spécifique. Elle mène à bien la transformation du groupe. Elle est en charge de :

- Piloter le temps long : définition de la stratégie du groupe, cohérence des stratégies des activités, allocation de cash, gestion de portefeuille et définition des partenariats ou alliances, gestion de la dette, pilotage de quelques grandes politiques industrielles ou transverses, pilotage de l'innovation recherche
- Garantir le temps court et notamment le respect de la trajectoire définie avec l'actionnaire : mise en place de plan de performance transverse et suivi des macro-indicateurs de l'activité tant financiers que de production ou qualité de service

Au regard de ce principe de subsidiarité, la société mère n'a pas pour ambition d'imposer une vision ni trop financière au détriment de la technique, ni trop opérationnelle au détriment de la décentralisation. Le rapport entre les activités et la société mère doit s'organiser autour de principes directeurs :

- Une démarche itérative entre les activités et la société mère : la stratégie de développement des activités doit être partagée entre les deux niveaux, partant de contraintes globales, de tendances métiers et de mutations de l'environnement. Ce dialogue doit être à la fois commercial, industriel, humain et financier.
- Les relations intragroupes doivent se comprendre autour d'un principe essentiel : celui de la solidarité autour d'une mission sociétale commune.

1.2. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ DU GROUPE SNCF RÉSEAU

Au sein de la société SNCF, le réseau ferré national et ses 30 000 km de lignes (dont 2 700 km de Lignes à Grande Vitesse) sont affectés à SNCF Réseau, qui en assure la gestion, l'entretien, la modernisation et la sécurité.

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 :

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

SNCF Réseau s'est fixée pour objectif de développer l'offre ferroviaire, à la fois pour répondre aux besoins croissants de mobilité et accompagner la prochaine ouverture du marché voyageur domestique. Pour cela, l'entreprise s'est dotée d'une organisation transverse, tournée vers la relation client, et structurée par grandes missions stratégiques avec 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 cinq directions support (Stratégie et Affaires Corporate, Sécurité, Sûreté & Risques, Ressources Humaines, Finances & Achats et Communication).

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

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

SNCF Réseau est devenue le gestionnaire unifié des gares de voyageurs via sa filiale SNCF Gares & Connexions. La SA SNCF Gares & Connexions et ses filiales (AREP, Retail et Connexions, Hubs & Connexions), détenues directement ou indirectement à 100 % par SNCF Réseau, reprennent les activités et investissements du périmètre historique de SNCF Gares & Connexions et du périmètre transféré par SNCF Réseau. Le nombre de sociétés consolidées du groupe passe ainsi de 12 à 38.

Les principales missions du nouveau groupe SNCF Réseau sont :

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

- Assurer la gestion unifiée des gares de voyageurs, à travers sa filiale SNCF Gares & Connexions dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière. SNCF Gares & Connexions a pour mission de fournir aux entreprises ferroviaires des services et des prestations de haute qualité, de façon transparente et non discriminatoire. Afin de supprimer les interfaces dans la production, elle gère directement tous les actifs de plus de 3 000 gares et points d'arrêts de l'hexagone. Elle pilote directement les ressources liées à l'exploitation dans les grandes gares. Elle est l'interlocuteur privilégié des collectivités locales et de l'État, qui sont les premiers financeurs des investissements réalisés en gares. Un de ses objectifs est de renforcer l'intermodalité en gare, en développant la complémentarité des modes de transports individuels et collectifs. Elle a également pour mission de contribuer au développement des territoires, en cohérence avec les politiques locales d'urbanisme.

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

1.3. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE

1.3.1. Pacte ferroviaire

La loi pour un nouveau pacte ferroviaire a été publiée dans le Journal Officiel le 28 juin 2018. En autorisant le gouvernement à légiférer par ordonnances, cette loi définit un nouveau modèle du transport ferroviaire dans le cadre d'un marché ouvert à la concurrence, en préservant les missions d'un service public performant.

Le nouveau pacte ferroviaire repose sur 4 piliers :

Investir pour développer le mode ferroviaire

L'État a pris l'engagement de reprendre 35 milliards d'euros de la dette portée par SNCF Réseau. 25 Milliards€ ont été repris au 1er janvier 2020 (inscrit directement dans les capitaux propres de SNCF Réseau) et 10 Milliards€ seront repris en 2022. A la suite de la crise sanitaire, l'État s'est engagé à verser, sous forme de fonds de concours, 4,05 Milliards€ au titre du plan de relance (cf chapitre 1.5.1.7 ci-après détaillant ce plan). L'ensemble de ces mesures assure l'avenir du gestionnaire d'infrastructure et, grâce notamment à la modernisation du réseau, crée les conditions du développement du mode ferroviaire.

Créer un nouveau contrat social

La transformation des EPIC's en sociétés anonymes, comme la fin du recrutement au statut, n'a pas d'incidence pour les salariés déjà embauchés, que ce soit sur la continuité de leurs contrats de travail ou sur l'application des accords collectifs. Les cinq sociétés recrutent désormais leurs futurs collaborateurs dans le cadre d'une convention de branche et d'un cadre social d'entreprise qui, une fois les négociations achevées, fixera les nouvelles règles de rémunération et de déroulement de carrière, les nouvelles classifications, le contrat de travail des cheminots embauchés à partir de 2020, et le développement des parcours professionnels.

Ouvrir le marché domestique national

Le réseau français franchit un nouveau pas : après l'ouverture du Fret et du transport voyageurs à l'international, c'est le marché domestique voyageur qui va logiquement s'ouvrir à la concurrence sur les lignes à grande vitesse, dès 2021, et sur les lignes régionales en 2023. Face aux enjeux de la transition écologique et aux besoins de mobilités toujours croissants, le chemin de fer - économe en espace et en

énergie, respectueux de l'environnement - a tous les atouts pour devenir la colonne vertébrale des mobilités du futur. SNCF Réseau entend ainsi développer l'offre ferroviaire dans son ensemble et accroître la part du train sur les autres modes de transport, puisque seulement 10% des déplacements sont aujourd'hui effectués en train dans l'hexagone.

La nouvelle organisation renforce l'intégration du Groupe SNCF et assure en parallèle l'indépendance de SNCF Réseau sur les fonctions essentielles pour l'ouverture du marché : tarification, calcul des péages et attribution des sillons.

1.3.2. Lancement du projet d'entreprise : « TOUS SNCF »

Le 15 septembre 2020, dans le cadre du projet d'entreprise «TOUS SNCF», le Président-directeur général de la SNCF, Jean-Pierre Farandou, et le directeur général délégué chargé de la Stratégie et des Finances, Laurent Trevisani, ont présenté la stratégie du Groupe SNCF.

L'ambition du projet d'entreprise « TOUS SNCF » est de donner vie au Groupe SNCF nouvellement constitué, de fédérer et remobiliser toutes les équipes autour d'une vision commune et de méthodes de travail renouvelées :

- La Direction générale définit l'ambition du Groupe et construit une vision stratégique à 10 ans
- Le deuxième niveau est celui des sociétés et des activités. Elles construisent leur plan stratégique à 5 ans
- Le troisième niveau est celui des business units et des établissements. Leur mission est de donner vie à cette stratégie en construisant leur projet d'entité à 3 ans

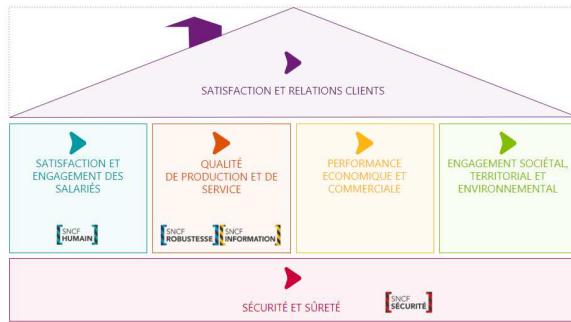
Dans une logique de performance équilibrée et durable, cette démarche s'inscrit d'abord dans le temps long. L'ambition de l'entreprise est d'être en 2030 un champion mondial de la mobilité durable, pour les voyageurs comme pour les marchandises, avec un cœur de métier recentré sur le ferroviaire et un pays de référence, la France.

Pour atteindre l'ambition à 2030, les sociétés du groupe construiront leurs stratégies sur quatre lignes de force communes visant à renforcer, développer et transformer la SNCF :

- L'humain : remettre l'humain au cœur de l'entreprise et de sa transformation pour faire de la SNCF l'un des groupes les plus attractifs de France
- Les territoires : renforcer l'ancrage dans les territoires et devenir un leader de la mobilité durable
- Le digital : devenir l'un des leaders du numérique en Europe
- L'environnement : faire de l'environnement un impératif qui doit irriguer l'entreprise à tous les niveaux avec une feuille de route claire, lisible et chiffrée

Le projet d'entreprise « TOUS SNCF » est fondé sur la simplicité, le pragmatisme et la décentralisation. Déployer le projet « TOUS SNCF » dans son entité consiste à respecter 3 incontournables :

- L'équilibre de la maison reposant sur 6 piliers : il s'agit d'un outil concret pour donner vie à une conviction, dans chaque projet. Cette conviction, au cœur de la démarche « TOUS SNCF », est simple : il n'y a pas de performance durable si l'équilibre entre les 6 piliers de la maison n'est pas respecté



- La co-construction en associant toutes les équipes au projet d'entité
- Le choix des priorités qui consiste à construire son projet d'entité en se projetant sur plusieurs années, afin de donner de la visibilité, de la stabilité et choisir ses combats : on ne peut pas tout faire et tout améliorer en une seule année. « TOUS SNCF » est une démarche d'amélioration continue

Le lancement de ce projet aura également été l'occasion pour Jean-Pierre Farandou de présenter les 3 valeurs choisies pour la SNCF visant à définir l'identité du Groupe : l'engagement, l'efficacité et l'ouverture.

L'ambition à horizon 2030 et les quatre lignes de force guideront les choix de chaque société du Groupe. SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs et Transport ferroviaire et multimodal de marchandises (TFMM) - Fret SNCF en ont fait la déclinaison dans leurs propres stratégies, qui contiennent par ailleurs des éléments spécifiques à leurs domaines d'activité respectifs. Les établissements ou équivalents (axes TGV, directions de lignes TER, zones de production Réseau, infrapôles, technicentres, directions territoriales Gares, directions de fonctions support...) en feront eux aussi la traduction, dans leurs projets à trois ans. Les équipes ont participé à la construction de ces projets sur 2020.

1.3.2.1. « TOUS SNCF Ambition Réseau » : Stratégie à 10 ans

Les défis de SNCF Réseau ces prochaines années sont nombreux. Une demande croissante de mobilité, l'ouverture à la concurrence, la transition écologique et un retour à l'équilibre financier en 2024 qui va exiger d'être sélectif dans les projets.

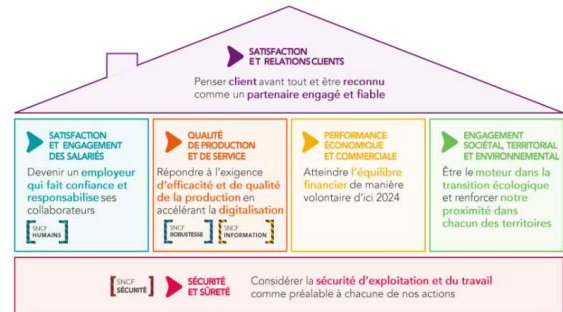
Lancé en 2018, le programme Nouvel'R a jeté les bases d'un réseau ferroviaire tourné vers l'avenir, plus robuste, plus digital. « TOUS SNCF Ambition Réseau » capitalise sur les résultats obtenus et vise à poursuivre la dynamique industrielle entamée en s'appuyant sur les lignes de force du Groupe et en intégrant un certain nombre de nouvelles dimensions qui correspondent à de nouvelles opportunités.

La stratégie de SNCF Réseau repose sur 4 priorités :

- **Orientation clients absolue** : Développer une culture clients affirmée et volontariste en insufflant un changement culturel dans lequel toute décision ou action part du client interne ou externe
- **L'exigence de qualité de production** : Concentrer les efforts pour moderniser le réseau, offrir des sillons et une exploitation robuste dont les seuls juges sont les clients
- **L'impératif de sécurité d'exploitation et du travail** : Considérer la sécurité de tous comme préalable à chacune des actions de SNCF Réseau

- **Parvenir à l'équilibre financier en 2024** : Atteindre l'équilibre du Cash-Flow d'ici 2024 de manière volontaire afin de garantir la pérennité de l'entreprise et de retrouver les marges de manœuvre nécessaires pour concrétiser les ambitions.

Pour répondre à ces priorités, la stratégie de SNCF Réseau est construite autour des six piliers de la Maison « TOUS SNCF » :



- **Sécurité d'exploitation et sécurité au travail**

À la base de l'édifice : la sécurité d'exploitation et la sécurité au travail, comme un préalable à chacune des actions de SNCF Réseau. La réduction drastique des accidents au travail est une priorité.

- **Satisfaction et relations clients**

La qualité des sillons devra être assurée tout en poursuivant le même rythme de travaux de régénération du réseau.

- **Qualité de la production et des services**

La qualité de la production a un impact direct sur la satisfaction du client. Ce sont les fondamentaux du ferroviaire qui s'appuieront sur le développement du digital à tous les niveaux de production. Outre le digital, SNCF Réseau s'appuiera sur certains rituels de l'excellence opérationnelle pour améliorer sans cesse la qualité de sa production.

- **Performance économique**

Les comptes de SNCF Réseau doivent être à l'équilibre à l'horizon 2024. Société Anonyme depuis le 1er janvier 2020, SNCF Réseau a une responsabilité légale et morale de gérer efficacement l'argent public. En reprenant 35 Milliards€ de dette, l'État contribue largement au système ferroviaire. Charge à SNCF Réseau, en concertation directe avec les parties prenantes, d'opérer des choix éclairés quant à la maintenance et la rénovation du réseau. Dans ce contexte, le réseau structurant reste la priorité.

- **Satisfaction et engagement des salariés**

Le cinquième pilier du plan stratégique « TOUS SNCF Ambition Réseau » est la satisfaction et l'engagement des salariés. Cela passe par une confiance et une responsabilisation de l'ensemble des collaborateurs. Par ailleurs, l'entreprise s'engage à proposer des parcours professionnels valorisants, des missions diversifiées et mènera un effort sans précédent sur la formation.

- **Engagement sociétal, territorial et environnemental**

Avec ce pilier, SNCF Réseau inscrit ses engagements environnementaux et actions pour la société civile au service du développement durable des territoires.

Pragmatique et responsable, la stratégie de SNCF Réseau, assume ainsi pleinement son rôle déterminant dans le développement du ferroviaire et se positionne comme un acteur proche de ses clients, engagé et fiable.

Le 16 décembre 2020, les administrateurs du Conseil d'Administration de SNCF Réseau ont approuvé le projet « TOUS SNCF Ambition Réseau ».

1.3.2.2. « enVIEdeGARE » : Stratégie à 5 ans

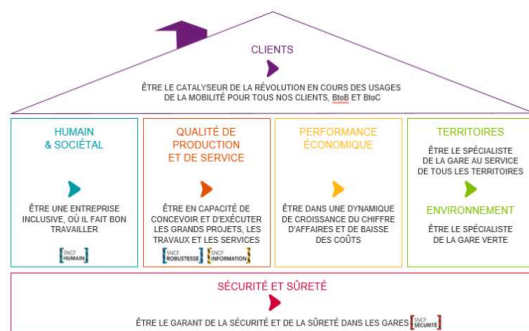
La société SNCF Gares & Connexions, filiale de SNCF Réseau depuis le 1er janvier 2020, a vu ses missions fixées par la loi : offrir un service public de qualité et non discriminatoire pour les entreprises ferroviaires, qui favorise l'intermodalité et participe au développement équilibré des territoires.

SNCF Gares & Connexions se positionne comme le spécialiste de la gare, de la conception à l'exploitation, en passant par la commercialisation et veut être reconnue comme tel par ses clients : voyageurs et visiteurs, opérateurs de transport et autorités organisatrices de la mobilité. Son objectif est d'amener plus de voyageurs au transport ferroviaire.

Pour atteindre cet objectif, SNCF Gares & Connexions dispose d'un atout fort : les 4 700 femmes et hommes qui composent ses équipes et, au-delà, les 15 000 personnes qui œuvrent au quotidien dans les gares.

SNCF Gares & Connexions dispose aussi d'importants moyens : 10 millions m² de gares ainsi qu'un patrimoine historique et architectural unique.

Pour conforter et développer son plan stratégique ambitieux, dénommé « enVIEdeGARE », SNCF Gares & Connexions s'appuie sur les six piliers de la Maison « TOUS SNCF ».



- Sécurité et sûreté

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

- Qualité de production et de service

Un objectif de délivrer une exécution de grande qualité dans tous ses métiers (projets, travaux, services, commerces...).

- Satisfaction et engagement des salariés

SNCF Gares & Connexions veut être une entreprise où il fait bon travailler, en développant tous les sujets de diversité, de parité, de handicap ainsi que de l'emploi des jeunes.

- Satisfaction et relations clients

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

- L'engagement territorial et environnemental

SNCF Gares & Connexions sera le spécialiste de la gare au service de tous les territoires. L'entreprise développera une stratégie pour les gares nationales. Des contrats de performance seront signés avec chacune des 12 Régions, y compris en Ile-de-France. Enfin, le programme « 1001 gares », qui vise à valoriser les espaces vacants dans les gares, sera accéléré. SNCF Gares & Connexions sera aussi le spécialiste de la gare verte : avec des priorités autour de l'énergie, de l'éco-conception, du zéro déchet et du vélo.

- Performance économique

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

Le contrat de performance qui sera signé avec l'État en 2021 formalisera ces choix stratégiques.

1.3.3. Règle d'or

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

A compter du 1er janvier 2027, le ratio entre la dette nette en norme française et l'excédent brut d'exploitation 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 Milliards€ par l'État, l'augmentation de la performance économique de SNCF Réseau, et le versement du fonds de concours à partir des dividendes remontés à l'État par le Groupe SNCF.

Au 31 décembre 2020, le ratio "règle d'or" s'établit à 30,69.

1.4. GOUVERNANCE

1.4.1. SNCF Réseau

Les éléments relatifs à la gouvernance de SNCF Réseau sont détaillés dans la partie 5 « Gouvernement d'Entreprise » du présent rapport de gestion.

1.4.2. SNCF Gares & Connexions

Les instances de gouvernance de SNCF Gares & Connexions ont été créées le 1er janvier 2020 à la suite du passage en Société Anonyme.

SNCF Gares & Connexions est une société anonyme régie par les lois et règlements applicables aux sociétés commerciales, notamment le code de commerce, dans la mesure où il n'y est pas dérogé par des dispositions spécifiques, en particulier celles de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, de l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au Groupe SNCF, de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique et du code des transports, ainsi que par les présents statuts.

Conseil d'Administration

La société SNCF Gares & Connexions est administrée par un Conseil d'Administration qui arrête les orientations et les décisions stratégiques de l'entreprise.

Au titre de ses pouvoirs généraux visés à l'article L. 225-35 du code de commerce, le Conseil d'Administration :

- Détermine les orientations de l'activité de la Société et veille à leur mise en œuvre, conformément à son intérêt social, en prenant en considération les enjeux sociaux et environnementaux de son activité
- Peut se saisir, sous réserve des pouvoirs expressément attribués aux assemblées d'actionnaires et dans la limite de l'objet social, de toute question intéressant la bonne marche de la Société et règle par ses délibérations les affaires qui la concernent
- Procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns
- Autorise les cautions, avals et garanties à donner au bénéficiaire de tiers dans les conditions prévues par les dispositions légales et réglementaires

Dans ce cadre, le Conseil d'Administration délibère, notamment, sur les affaires suivantes :

- Arrête le barème des redevances perçues pour la fourniture aux entreprises de transport ferroviaire de services en gare
- Adopte le document de référence des gares de voyageurs
- Adopte le contrat pluriannuel conclu avec l'État
- Adopte les conventions conclues entre la Société et l'Autorité organisatrice lorsque celle-ci décide de fournir des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs
- Adopte le rapport annuel d'activité
- Dresse, à la fin de chaque exercice, en se conformant aux prescriptions législatives et réglementaires, l'inventaire des divers éléments de l'actif et du passif, le bilan, le compte de résultat et l'annexe
- Etablit le rapport de gestion prescrit par la loi

Le Conseil d'Administration de SNCF Gares & Connexions est composé de six membres :

- Quatre membres nommés par l'Assemblée générale des actionnaires, et,
- Deux représentants des salariés en application de l'article 7 de l'ordonnance du 20 août 2014

Le Conseil d'Administration a décidé de créer deux Comités dont les attributions sont les suivantes :

Comité d'audit, des comptes et des risques

Le Comité d'audit, des comptes et des risques a pour rôle d'examiner et de donner un avis sur les comptes annuels et semestriels, le budget, la cartographie des risques, le contrôle interne et la gestion des risques. La mission du Comité d'audit, des comptes et des risques n'est pas séparable de celle du Conseil d'Administration qui a l'obligation légale d'arrêter les comptes sociaux annuels.

Comité des engagements et des marchés

Le Comité des engagements et des marchés a pour mission de formuler au Conseil d'Administration un avis opérationnel et financier sur les sujets relatifs aux investissements, la passation et l'attribution des marchés, les autres contrats de la commande publique, les conventions et les mandats et toutes décisions relatives à la gestion des biens immobiliers dont les acquisitions, les classements, déclassements, aliénations, échanges et constructions d'immeubles, occupations temporaires du domaine public, gérés par la Société, les prises ou cessions à bail de tous biens immobiliers.

1.5. FAITS MARQUANTS

1.5.1. Groupe SNCF Réseau

1.5.1.1. Nouvelles présidences

- Le 1er mars 2020, Luc Lallemand prend ses fonctions de Président Directeur Général de SNCF Réseau (nommé par le Conseil d'Administration le 29 janvier 2020 pour un mandat de 4 ans)
- Le 30 janvier 2020, Marlène Dolveck est nommée Directrice Générale de SNCF Gares & Connexions

1.5.1.2. Réforme ferroviaire

Impacts au 1er janvier

- Transformation de l'EPIC SNCF Réseau en Société Anonyme (S.A.) avec un capital social de 500 Millions€, détenue à 100% la nouvelle société mère SNCF SA, elle-même détenue à 100% par l'État.
- SNCF Réseau perd la propriété de ses actifs repris par l'État et devient affectataire sans changement dans ses droits et obligations.
- Intégration de SNCF Gares & Connexions dans le périmètre de consolidation du groupe SNCF Réseau.
- Transfert des actifs de SNCF Réseau en gare à la nouvelle société SNCF Gares & Connexions, sa filiale à 100%, pour un montant d'actifs nets de 514 Millions€. SNCF Réseau facture les dépenses des projets appartenant au périmètre de SNCF Gares & Connexions lorsque la MOA lui est rétrocédée. En contrepartie SNCF Réseau reverse à SNCF Gares & Connexions les subventions d'investissement perçues pour son compte.

Reprise partielle de la dette financière de SNCF Réseau

Un prêt de 25 Milliards€ a été consenti à la Caisse de la Dette Publique (CDP) avec une maturité et un taux équivalent à la dette de SNCF Réseau. La dette de la CDP à SNCF Réseau sera amortie au même rythme que les remboursements opérés par SNCF Réseau auprès de ses créanciers. L'économie de charge financière nette ainsi réalisée est de l'ordre de 700 Millions€ par an à compter de 2020.

Nouvelle politique de financement

Sur le plan du financement, SNCF Réseau ne réalise plus d'émission de dette sur les marchés depuis le 1er janvier 2020. En 2020, la société mère a procédé à une levée de fonds de 6,8 Milliards€ pour une maturité moyenne de 16,9 ans et un spread d'émission maximal de 0,6 %. Un projet d'extension du cash pooling de SNCF Réseau à ses filiales est

piloté par la société mère, l'objectif étant de centraliser et mutualiser le cash pour simplifier la gestion et optimiser les coûts financiers.

Opérations de recapitalisation

Deux opérations liées à la réforme 2020 ont été conclues à la suite de l'Assemblée Générale Extraordinaire du 28 décembre 2020 :

- La capitalisation de la créance détenue par SNCF sur SNCF Réseau liée au transfert des titres de participation de SNCF Gares & Connexions, prévue à l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF. Cette opération s'est traduite par une augmentation des capitaux propres et une réduction à due concurrence de la dette de la société pour un montant de 1 218 Millions€ (soit 1 218 000 actions au prix de 1 000 euros dont 100 euros de nominal et 900 euros de prime d'émission)
- La capitalisation de la créance financière de SNCF Réseau sur la SNCF Gares & Connexions liée aux opérations de transfert des actifs en gares pour un montant de 367 Millions€ (intérêts courus compris). Cette opération se traduit par le reclassement des 367 Millions€ de créances en immobilisations financières pour SNCF Réseau et, pour SNCF Gares & Connexions, par une augmentation des capitaux propres et une réduction à due concurrence de la dette de la société (1 835 000 actions au prix de 200 euros dont 10 euros de nominal et 190 euros de prime d'émission)

1.5.1.3. Nouveau cadre social

La mise en œuvre du nouveau cadre social repose sur l'arrêt du recrutement au statut depuis le 1er janvier 2020. Des travaux de l'Union des Transports Publics (UTP), visant à définir une recommandation patronale en raison de la dénonciation de l'accord sur les classifications et rémunérations de Branche, sont en cours de finalisation avec le Groupe Public Unifié. Cette recommandation patronale a été actée en Conseil d'Administration de l'UTP le 11 juin.

Un courrier du secrétaire d'État aux Transports a été adressé le 26 juin 2020 à l'ensemble des partenaires sociaux de l'UTP précisant qu'il fera publier par voie d'ordonnance un texte sur les classifications et rémunérations de la Branche Ferroviaire donnant un cadre de référence applicable à l'ensemble des entreprises de la Branche en s'appuyant sur le contenu de la recommandation patronale de l'UTP.

1.5.1.4. Nouvelles relations entre SNCF Réseau avec SNCF Gares & Connexions

Depuis le 1er janvier 2020, SNCF Réseau doit facturer les dépenses des projets appartenant au périmètre de SNCF Gares & Connexions lorsque la maîtrise d'ouvrage (MOA) lui est rétrocédée.

La MOA est rétrocédée à SNCF Réseau dans les cas de projets relevant des compétences et missions dévolues à SNCF Gares & Connexions pour lesquels :

- les travaux sont en cours d'exécution ou pour lesquels un appel d'offres a été lancé avant le 1er janvier 2020
- Une phase d'études est en cours avant le 1er janvier 2020. SNCF Réseau conservera la qualité de maître d'ouvrage soit jusqu'au terme de ladite phase d'études en cours avant le 1er janvier 2020, soit au plus tard jusqu'au 31 décembre 2020, soit jusqu'à leur réalisation.

SNCF Réseau est maintenu en qualité de cocontractant des conventions de financement pour le compte de SNCF Gares & Connexions lorsque la MOA lui est

rétrocédée. SNCF Réseau conclut en son nom et pour son compte les éventuels avenants aux conventions de financement ainsi que les éventuelles conventions de financement futures afférentes.

Pour les conventions de financement qui seraient en cours avant le 1er janvier 2020, il peut être convenu d'un commun accord entre les deux sociétés, via la conclusion d'un mandat de gestion, que l'une d'entre elles procède aux appels de fonds pour le compte des deux entités.

1.5.1.5. Mouvement social de janvier 2020

Commencée le 5 décembre 2019, la grève nationale engagée contre le projet de réforme du système des retraites a perduré sur le mois de janvier 2020. Avec 24 jours consécutifs de grève sur janvier, l'impact financier sur l'EBITDA est estimé à (70) Millions€. La baisse des circulations a entraîné une perte de chiffre d'affaires de hauteur de (80) Millions€, légèrement atténuée par les retenues sur salaires des personnels grévistes et des économies sur les charges.

Le mouvement social de janvier 2020 n'a pas eu d'impact significatif sur les résultats de SNCF Gares & Connexions et sur les autres filiales.

1.5.1.6. Impacts de la crise sanitaire COVID-19

Les estimations au 31 décembre 2020 de l'impact économique de la crise de la COVID-19 sur les comptes sont faites par étapes dans un contexte d'incertitude. Des informations en lien avec les risques liés à la crise sanitaire sont reprises au point 3.1 du rapport.

Impacts à fin décembre 2020

En millions d'euros	Chiffre d'affaires	EBITDA	Cash-flow libre
SNCF Réseau	(1 116)	(1 156)	(738)
SNCF Gares & Connexions	(140)	(112)	(100)
Autres	(13)	(8)	(7)
Total	(1 269)	(1 276)	(845)

Secteur SNCF Réseau

Pendant le premier confinement du printemps, SNCF Réseau a connu de nombreux arrêts de chantiers entraînant des retards importants sur la maintenance du réseau mais aussi sur les investissements de renouvellement et les grands projets nationaux (EOLE, TELT...). Seules les opérations de maintenances urgentes du réseau, de remises en service des ouvrages en terre (talus de Sèvres, LGV Est) ont été réalisées ainsi que 38 chantiers de travaux prioritaires. Une reprise progressive de l'activité s'est opérée pour revenir à un niveau d'activité quasiment normal pendant l'été. Malgré le deuxième confinement qui a le 29 octobre 2020, l'activité sur les projets d'investissements est restée très soutenue avec un rattrapage qui s'est confirmé dès le mois d'octobre 2020.

La crise sanitaire a impacté la performance économique de l'entreprise. Les recettes ont chuté de (1 116) Millions€ portant principalement sur les péages avec la baisse des circulations (Voyageurs & Fret) à hauteur de (1 085) Millions€ et ce malgré la forte mobilisation des équipes SNCF Réseau pour soutenir l'activité du Fret ferroviaire.

La baisse d'activité sur le 1er confinement a généré une économie sur les éléments variables de salaires (travail de nuit, heures supplémentaires...) à hauteur +34 Millions€ et des décalages sur les travaux de maintenance pour +61 Millions€. Les décalages ont également impacté les chantiers investissements ce qui a entraîné une moindre activation de la main d'œuvre sur les projets à hauteur de (135) Millions€. A fin décembre 2020, l'impact défavorable de la crise sanitaire sur l'EBITDA est ainsi estimé à (1 156) Millions€.

En dépit du rattrapage d'une partie de la production sur le second semestre, l'impact sur les investissements nets à fin décembre est estimé à +268 Millions€ principalement sur le renouvellement du réseau. Par ailleurs, du fait du décalage des encaissements de péages, une partie des pertes sur nos revenus ne sera constatée qu'en 2021 sur notre trésorerie, avec une incidence sur 2020 à hauteur de +150 Millions€. L'ensemble de ces effets génère un impact spécifique au titre du COVID de (738) Millions€ sur le cash-flow libre à fin décembre 2020.

Pour endiguer les conséquences de la crise, un plan de crise a été engagé en plus du plan de relance de l'État. A fin décembre 2020, les économies, qui portent principalement sur les frais généraux et le chômage partiel, s'élèvent à 108 Millions€. Des économies ont également été réalisées au titre des dépenses d'investissement à hauteur de 22 Millions€.

Secteur SNCF Gares & Connexions

Entre le 17 mars 2020 et le 11 mai 2020, à la suite des mesures de confinement édictées par les pouvoirs publics, l'activité de SNCF Gares & Connexions a été fortement réduite avec la fermeture de nombreuses gares, la fermeture des commerces en gare et la suspension de nombreux chantiers.

L'activité a été de nouveau réduite lors du deuxième confinement marqué en particulier par la fermeture des commerces non essentiels.

SNCF Gares & Connexions a subi lourdement les difficultés des commerces en gares à la suite de leur fermeture pendant les périodes de confinement et une reprise très lente de leur activité en sortie de confinement. Cet impact sur le chiffre d'affaires de SNCF Gares & Connexions est estimé à (95) Millions€ à fin décembre 2020 sur (140) Millions€ d'impact global. Le solde s'explique principalement par la diminution des prestations réalisées par SNCF Gares & Connexions pour le compte des autres activités du Groupe SNCF, telles que la maintenance des bâtiments, et les travaux sur chantier.

Avec la baisse globale d'activité, les charges de production, de fonctionnement ainsi que les investissements ont également subis une diminution. A fin décembre 2020, les impacts défavorables de la crise sanitaire sur l'EBITDA et le cash-flow libre sont estimés respectivement à (112) Millions€ et à (100) Millions€.

Des plans d'économies ont été engagés pour limiter les effets de la crise sanitaire. A fin décembre 2020, il en résulte une économie estimée sur l'EBITDA de +33 Millions€.

Secteur Autres

La filiale Sferis a été particulièrement touchée par la crise sanitaire avec une perte de chiffre d'affaires estimée de (12) Millions€ à fin décembre 2020, compensée par des économies de charges liées à la baisse d'activité ramenant l'impact EBITDA à (7) Millions€.

Altamétris n'a pas été affectée par la pandémie sur le premier semestre compte tenu de son cycle de production. Toutefois, durant le premier confinement (du 17 mars au 11 mai 2020), les activités de collecte des données et de commercialisation ont été ralenties. Ainsi, l'impact de la crise sanitaire a été ressenti au deuxième semestre et se traduit par une perte de (1) Million€ sur le chiffre d'affaires et l'EBITDA. Le deuxième confinement du 30 octobre au 15 décembre 2020 n'a pas perturbé les activités de la filiale.

La perte sur le cash-flow libre est estimée à (7) Millions€ (dont (6) Millions€ pour Sferis et (1) Million€ pour Altamétris).

1.5.1.7. Plan de relance

La crise sanitaire de la COVID-19 a fortement impacté l'activité ferroviaire dans son ensemble. Du fait des règles de 18 - RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2020

sécurité sanitaire drastiques et des deux épisodes de confinement au printemps et en automne qui ont duré plusieurs mois, l'activité de SNCF Réseau a été amoindrie. Le chiffre d'affaires a fortement diminué en raison de la baisse des trafics et l'effort d'investissements a subi l'arrêt de la plupart des chantiers pendant le premier confinement avec une reprise progressive sur l'été.

Dans ce contexte, un plan de relance a été engagé avec un apport de l'État de 4.05 Milliards€ au Groupe SNCF, qui a vocation à être reversé à SNCF Réseau sous forme de fonds de concours. Ce plan de relance devrait permettre de couvrir l'essentiel des surcoûts, pertes de péages et réductions de financements du Groupe.

Un premier montant de 1,645 Milliard€ a été versé le 23 février 2021 par l'État à SNCF Réseau au titre du plan de relance du ferroviaire.

Ce plan vise à :

- Garantir la trajectoire du fonds de concours versé par le Groupe jusqu'en 2026
- Compenser les impacts de la crise sanitaire pour SNCF Réseau (baisse des péages perçus, surcoûts de production)
- Prendre en compte les charges des nouvelles mesures imposées :
 - o arrêt du glyphosate en 2021, remplacé par des alternatives chimiques et par un recours plus important aux méthodes de fauchage mécanique
 - o prise en charge de la maintenance et du renouvellement d'ouvrages d'art de rétablissement surplombant les voies ferrées selon la loi Didier après contractualisation
 - o prise en charge des coûts de renouvellement de 14 lignes de desserte fine du territoire parmi les plus circulées à compter de 2024.
- Garantir une trajectoire de renouvellement du réseau de 2,9 Milliards€ par an en moyenne jusqu'en 2026, conformément au Pacte ferroviaire
- Rétablir les comptes de SNCF Réseau selon la trajectoire du Pacte ferroviaire jusqu'en 2024 et respecter le ratio règle d'or de 6 en 2026.

Le plan n'intègre pas la mise en œuvre des programmes d'accélération de la commande centralisée du réseau et du remplacement des appareils de voie visant à accélérer la modernisation du réseau.

1.5.1.8. Perte de valeur

Éléments de contexte :

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

- La Loi n°2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée le 27 juin 2018, les ordonnances et décrets venant préciser les modalités de mise en œuvre de cette Loi ;
- Un projet stratégique d'entreprise, élaboré par le Groupe Public Unifié à la demande de l'État, visant notamment à rendre l'entreprise plus performante ;

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

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

Le dernier plan stratégique groupe est actuellement en cours de mise à jour de même que sa trajectoire financière. Il prendra notamment en compte l'évolution du contexte économique lié aux effets de la crise sanitaire Covid 19. A date, les travaux se poursuivent, de même que les échanges avec la holding SNCF S.A. et l'État actionnaire. Ils devraient être finalisés d'ici la fin du 1er semestre 2021.

L'accord de branche n'a pas pu être finalisé et les discussions sont provisoirement suspendues.

Indices identifiés sur la période

Les entités du Groupe ont vérifié l'existence potentielle d'indices de variation de valeur des actifs des Unités Génératrices de Trésorerie (UGT), SNCF Réseau S.A et SNCF Gares & Connexions principalement, notamment en lien avec les éventuels impacts de la crise sanitaire Covid 19.

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

SNCF Réseau SA et SNCF Gares & Connexions ont réalisé chacun un test de valeur. Ces derniers n'ont toutefois pas conduit à modifier les valeurs des actifs concernés. Une présentation détaillée des analyses et tests réalisés est faite au paragraphe 1.6.

1.5.2. Secteur SNCF Réseau

1.5.2.1. Audits, litiges, contrôle en cours

DGCCRF – Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes

La DGCCRF a notifié en février 2019 les deux EPIC's (SNCF Mobilités et SNCF Réseau) d'un contrôle. La période contrôlée pour SNCF Réseau concerne le 1er semestre 2018. Une première analyse a été restituée le 3 décembre 2019. Des demandes complémentaires ont été reçues depuis cette date (la dernière datant du mois d'août 2020). Les notifications de fin de contrôle ne sont pas reçues à ce jour.

AFA – Agence Française Anticorruption

A la suite du contrôle intervenu en 2018, l'AFA a rendu son rapport définitif le 26 octobre 2020 en délivrant un avertissement à la société mère SNCF.

L'AFA attend le déploiement rapide d'un dispositif anti-corruption « exhaustif, pertinent et efficace », compte tenu « des risques inhérents au secteur d'activité, du rang éminent que la SNCF y occupe, de son développement international et de son statut d'entreprise publique qui lui confère un devoir d'exemplarité. »

Dès la fin du contrôle, le Groupe SNCF a mis en œuvre plusieurs actions correctives relayées par SNCF Réseau et ses filiales Altametriz, SNCF Gares & Connexions, AREP et SFERIS avec notamment :

- La mise à jour de la cartographie des risques corruption
- Des recommandations en matière de cadeaux et invitation

- La formation des salariés par e-learning et webinar

- La mise en place d'un dispositif de contrôle et d'évaluation interne.

Il faut s'attendre à un contrôle de suivi, au cours duquel l'AFA vérifiera les actions de remédiation déployées par le Groupe à horizon 2023.

URSSAF – Union de Recouvrement des cotisations de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales

Un contrôle a été engagé par l'URSSAF sur le périmètre du Groupe Public Unifié (GPU) 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 inspecteurs ont envoyé la lettre d'observation le 20 décembre 2019.

Une lettre de contestation a été adressée par le GPU début 2020.

En octobre 2020, la première mise en demeure de payer correspondant au périmètre de SNCF Réseau a été reçue. Elle fait état d'un redressement des cotisations dues au régime général d'un montant de 16,7 Millions€, majorations de retard comprises.

L'entreprise reste dans l'attente de la mise en demeure correspondant aux cotisations dues au régime spécial et compte saisir dans les deux mois suivant la réception de la mise en demeure la Commission de Recours Amiable (CRA) afin de contester certains points relevés par l'organisme de contrôle.

Contentieux CDG Express

Le Tribunal Administratif de Montreuil a annulé partiellement dans sa décision du 9 novembre 2020 l'autorisation environnementale et donc l'arrêté inter-préfectoral d'autorisation des travaux de février 2019, dans un souci de protection des espèces protégées.

Cette décision fait peser sur SNCF Réseau un risque d'indemnisation des entreprises de travaux mandatées sur le projet, en raison de la suspension des chantiers.

Un courrier de l'État a été reçu le 16 décembre 2020 fixant sa volonté de poursuivre le projet à travers un accord de poursuite des tirages. Une demande de sursis et d'appel a été lancée par l'État le 17 décembre 2020.

Litige LGV/BPL

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

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

Accident Eckwersheim LGV

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai 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. La provision précédemment constituée dans les comptes a été reprise à la suite de l'aboutissement d'un protocole transactionnel.

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 à la suite des 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.

1.5.2.2. **Tarification du réseau ferré national 2020 – décision du Conseil d'État du 27 novembre 2020**

SNCF Réseau a demandé au Conseil d'État l'annulation de l'avis défavorable de l'Autorité de Régulation des Transports (ART) n° 2019-995 du 7 février 2019 portant sur le barème des activités conventionnées de voyageurs de l'horaire de service 2020 et d'enjoindre à l'ART d'émettre un avis favorable sur la proposition d'évolution des redevances à +2,4%.

Par décision du 27 novembre 2020, le Conseil d'État a annulé cet avis de l'ART pour erreur de droit, lui a enjoint de procéder à un nouvel avis dans les deux mois et de verser à SNCF Réseau la somme de 3000 euros au titre des frais de procédure. L'ART a rendu ce nouvel avis le 28 janvier 2021 : l'évolution tarifaire 2020 est plafonné à +1,8% alors que SNCF Réseau demandait +2,4%, comme dans le précédent avis contesté. Seule la motivation a été mise en conformité avec la décision du Conseil d'État.

1.5.2.3. **Tarification du réseau ferré national 2021-2023 (publication au journal Officiel du 10/09/2019)**

L'établissement par SNCF Réseau d'une tarification pluriannuelle des redevances d'infrastructure a fait ou fait encore l'objet d'échanges avec l'Autorité de Régulation des Transports (ART) en fonction de l'activité.

Tarification des activités non conventionnées voyageurs

Un avis favorable a été émis par l'ART le 6 février 2020 avec des réserves. Ces réserves ont été levées dans l'avis ART du 30 juillet 2020 et la tarification exécutoire a été publiée le 10 septembre 2020 pour 2021-2023

Tarification de l'activité fret

Un avis favorable a été émis par l'ART le 6 février 2020 et la tarification exécutoire a été publiée le 5 juin 2020 pour 2021-2023

Tarification des activités conventionnées par une AOM (Autorité Organisatrice des Mobilités)

- Un avis favorable sur la tarification a été prononcé pour 2021-2023 sur l'activité TET (Trains d'Equilibre du Territoire) (AOT État)
- Pour 2021-2023, un avis défavorable a été émis par l'ART le 6 février 2020 pour les activités TER (Transport Express Régional) et Transilien. Un projet 2021-2023 a été présenté le 5 juin 2020 et a fait l'objet d'un avis défavorable le 30 juillet 2020. La tarification publiée le 10 septembre 2020 s'applique, pour 2021, sur la base de la dernière tarification validée en intégrant l'inflation de l'indice des prix à la consommation harmonisé. Un projet de tarification 2022-2023 a été publié le 11 décembre 2020 sur lequel l'ART a délibéré et pour lequel l'ART a rendu un avis favorable le 9 février 2021.

1.5.2.4. **Prise en charge de la redevance circulation FRET**

Les entreprises ferroviaires de FRET ont fortement été impactées par les mouvements sociaux ainsi que par la crise sanitaire liée à la COVID-19 et ne sont plus en mesure d'honorer le règlement de leurs factures.

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

Cette mesure va se poursuivre en 2021, en divisant par deux le montant des péages facturés aux opérateurs. Cette mesure est prévue par loi de finance 2021.

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

1.5.2.5. **Transferts de lignes de desserte fines du territoire aux régions**

Afin de neutraliser l'impact financier des transferts de lignes (article 172 de la LOM), des versements annuels seront mis en place. Au regard des annexes du décret 2020-1820, publié au JO le 29 décembre 2020, la somme sur 20 ans de ces versements (en cours d'estimation), globalement acquittés par SNCF Réseau au profit des Régions, serait d'environ 500 Millions€ pour les lignes du groupe 2 Grand Est et de 600 Millions€ pour les lignes du groupe 3 au niveau national.

1.5.3. **Secteur SNCF Gares & Connexions**

SNCF Gares & Connexions, est la spécialiste de la gare, de la conception à l'exploitation en passant par la commercialisation. Elle a pour obligation de convenir d'un contrat pluriannuel avec l'État avec des objectifs en matière de qualité de service, de trajectoire financière, d'accès des entreprises ferroviaires aux gares, de sécurité, de rénovation et de propreté des gares et de développement équilibré des territoires.

Pour réaliser ses missions, SNCF Gares & Connexions a intégré des effectifs issus de SNCF Réseau et SNCF Voyageurs et s'est réorganisée en neuf Directions territoriales des gares et un siège.

Le 28 février 2020, l'Autorité de Régulation des Transports a émis un avis favorable sur les tarifs des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau et par SNCF Gares & Connexions dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2020 à l'exception des tarifs des

redevances de mise à disposition des portes d'embarquements de quelques périmètres.

Un contrôle de la Cour des Comptes sur la période 2014-2019 est en cours. La publication du rapport devrait intervenir courant 2021.

1.5.4. Secteur Autres

Le 16 décembre 2020, le Conseil d'Administration de SNCF Réseau a autorisé la création de la filiale Terralphα qui aurait pour principal objectif d'assurer des services de communications électroniques (notamment d'hébergement de données) et d'établir, de développer et d'exploiter tous réseaux de communications électroniques nécessaires à la fourniture de ces services. Le capital de cette société par actions simplifiée unipersonnelle, détenue à 100% par SNCF Réseau, est fixé à un montant maximum de 6 millions d'euros par voie d'apport en nature.

Une nouvelle organisation a été mise en place dans la filiale Altametriz en cohérence avec sa stratégie de développement autour de trois axes :

- Altametriz Suite est une solution logicielle pour la gestion et le traitement des données à la destination du gestionnaire d'actifs.
- Altametriz Service produit des prestations intellectuelles liées à Altametriz Suite principalement autour du conseil, de la formation et de l'AMOA.
- Enfin Altarail produit des prestations de services dédiées au secteur ferroviaire.

Altametriz cherche également à étendre ses activités au-delà du secteur ferroviaire, notamment à travers un partenariat commercial signé avec SARP (Véolia) en octobre 2020.

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'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.

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.

1.6.1. Éléments de contexte

La crise sanitaire internationale s'est traduite par une chute des prévisions d'activité conduisant à la mise en œuvre d'un test de valeur des actifs des deux principales UGT du Groupe conformément aux préconisations de la norme IAS 36 qui prescrit la mise en œuvre d'un test de valeur :

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

Au cours du 1er semestre 2020, la crise sanitaire COVID 19 conduit à revoir la trajectoire financière des deux principales entités du Groupe en tenant compte notamment des effets suivants :

- Une baisse d'activité impactant défavorablement le chiffre d'affaires par rapport à la trajectoire prévisionnelle ;
- Un accroissement des dépenses de sécurité et de mise en conformité des chantiers et des installations utilisées par le personnel (en Opex et en Capex) ;
- Une hausse du montant des créances échues non réglées.

Ces éléments constituent un indice de perte de valeur et les tests de valeur réalisés concluent à l'absence de dépréciation.

Les estimations et hypothèses utilisées dans le cadre de ces tests sont établies dans un contexte d'incertitudes liées à la durée de la crise et de difficulté d'appréciation des incidences de celle-ci sur l'activité des UGT à court et moyen terme.

Les éléments détaillés de ce test sont présentés ci-dessous par UGT.

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

1.6.2. 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 Md€ sur la base d'une trajectoire financière approuvée par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 9 mars 2015, qui considérait alors que la trajectoire financière ainsi élaborée représentait la meilleure estimation des perspectives d'activité pour les 15 ans à venir.

L'adoption le 14 juin 2018 de la loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire, de même que diverses déclarations du gouvernement, concernant notamment une évolution des modalités d'indexation des péages de SNCF

Réseau, avaient constitué de nouveaux indices de variation de valeur. En conséquence un nouveau test avait été réalisé dans le cadre de l'arrêté des comptes semestriels 2018, sur la base des informations issues du cadre de référence de la trajectoire économique et financière du Groupe Public Ferroviaire et de sa déclinaison pour SNCF Réseau, présentée pour information au Conseil d'administration du 25 juillet 2018. Ce test avait conduit à la comptabilisation d'une dépréciation complémentaire de 3,4 Md€.

En 2019, les évolutions réglementaires suivantes constituaient des indices de variation de valeur :

La publication en septembre 2019 des modalités de mise en œuvre de la loi Didier promulguée le 7 juillet 2014, 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 octobre 2018, concernant le domaine de l'agriculture, et la mise en place en 2019 d'une mission parlementaire 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.

Le périmètre du test de l'UGT Infrastructure a été adapté aux opérations de transferts d'actifs réalisées au 1er janvier 2020 dans le cadre de la réforme ferroviaire. Le test de valeur de l'UGT Infrastructure a été réalisé hors actifs gares transférés au 1er janvier 2020 représentant une valeur nette comptable de 0,9 Md€ (à la date de transfert). Les tests de valeur réalisés avaient permis de confirmer au 31 décembre 2019 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 avait été toutefois précisé que la valeur recouvrable dépendait 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.

En 2020, les impacts de la crise sanitaire COVID 19 (cf. paragraphe 2.3) sur les comptes de la S.A. SNCF Réseau (baisse des péages, niveau des ressources du fonds de concours de l'Etat provenant de la société nationale SNCF, décalages et surcoûts travaux...) ont été identifiés comme des indices de variation de valeur.

Un test de valeur a donc été réalisé au 31 décembre 2020 à partir des flux de trésorerie de la trajectoire financière du nouveau plan stratégique du Groupe SNCF. Ce plan stratégique a été présenté au Conseil d'administration de la SA SNCF le 8 octobre 2020. Il reprend et actualise les éléments déjà présentés en Conseil d'administration de la SA SNCF le 24 juin 2020. Il intègre les conséquences, d'un point de vue stratégique, des annonces de l'Etat formulées en septembre 2020 sur le soutien à la SNCF et au secteur ferroviaire plus largement. La trajectoire financière retenue pour le test intègre également les effets de la situation économique et sanitaire évalués au 31 décembre 2020 par la Direction de SNCF Réseau.

Cette trajectoire financière représente la meilleure évaluation partant des hypothèses connues à date. Elle pourra évoluer dans les mois à venir en fonction des discussions qui se poursuivent avec l'Etat au titre de l'actualisation du contrat de performance de SNCF Réseau.

Les grandes orientations de cette trajectoire financière sont les suivantes :

Prise en compte d'un scénario macro-économique de reprise progressive de l'activité à partir de 2021, suite au fort ralentissement du chiffre d'affaires observé en 2020,

Ouverture progressive à la concurrence des trafics voyageurs,

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

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

Révision de la trajectoire de subventions de régénération perçues via le fonds de concours de l'Etat, en intégrant les subventions provenant du plan de relance de l'Etat pour 4,05 milliards d'euros à partir de 2021 (cf. paragraphe 2.4),

Equilibre des cash-flows en 2024 et niveau d'endettement égal à six fois la marge opérationnelle en 2026, conformément aux engagements du pacte ferroviaire.

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

Concernant le niveau des péages :

L'augmentation des péages TGV et fret a été limitée à l'indice IPC en remplacement de l'indexation prévue dans le dernier contrat de performance et parallèlement l'indexation des tarifs de péages conventionnés, soit les redevances d'accès TER et TET, a été dans un premier temps maintenue conformément au contrat de performance en cours et à la réglementation applicable.

L'ART a rendu le 06 février 2020 un avis défavorable concernant l'indexation de la tarification des activités conventionnées (TER et Transilien) au titre de l'horaire de service 2021-2023, tarification publiée le 13 décembre 2019. SNCF Réseau a publié un nouveau projet de tarification des sillons le 5 juin 2020, qui a fait l'objet d'un avis défavorable le 30 juillet 2020. Pour 2021, il est prévu l'application de la tarification selon la loi, sur la base de la dernière tarification validée indexée de l'inflation, cette nouvelle tarification a été publiée le 10 septembre 2020.

Suite à l'avis du Conseil d'Etat rendu le 27 novembre 2020 sur le recours exercé par SNCF Réseau sur l'indexation de la tarification 2020 des activités conventionnées (hors TET), un nouvel avis de l'ART a été rendu le 28 janvier 2021 avec une évolution tarifaire 2020 plafonnée à +1,8% contre 2,4% demandé. Cet avis est conforme aux principes de facturation et de comptabilisation retenus dans les comptes 2020.

Le projet de tarification 2022-2023 a été publié le 11 décembre 2020 sur lequel l'ART a rendu un avis favorable le 9 février 2021. A compter de 2024 l'indexation des tarifs de péages conventionnés a été maintenue au niveau qui figurait dans le dernier contrat de performance à hauteur de 3,6% par an.

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

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

Concernant le niveau de productivité :

Un effort de productivité conforme aux engagements pris à l'occasion du pacte ferroviaire, de 1,6 Md€ courants entre 2017 et 2026.

Cette productivité contribue à atteindre un taux de rentabilité normatif de 48 % (Ebitda / CA) en 2030 et tel que pris en compte dans le calcul de la valeur terminale.

Concernant le niveau des investissements :

Des investissements de régénération additionnels par rapport au test réalisé fin 2019 de l'ordre de 2 Md€ sur la période testée ont été pris en compte. Ces investissements permettent de confirmer la qualité d'un réseau régénéré à l'horizon 2030.

Une montée progressive des financements par des tiers des dépenses de sécurité et d'accessibilité hors IDF devrait par ailleurs permettre leur financement à 100% à partir de 2024.

Concernant les concours publics :

Les subventions d'investissement issues de l'affectation par l'Etat de tout ou partie des dividendes perçus de la société nationale SNCF sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du Groupe Public Unifié (GPU) ont été revues à la baisse par rapport au test réalisé fin 2019 pour un montant de l'ordre de 1,5 Md€. La chronique des montants de ces subventions d'investissement de régénération est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF et sur sa capacité distributive. Le montant normatif de ces subventions d'investissement est évalué à 0,99 Md€ à partir de 2030.

Les subventions d'investissement consécutives à la mise en œuvre du plan de relance du ferroviaire, qui seront versées par le fonds de concours de l'Etat, portent sur un montant de 4,05 Md€. Ces subventions seront affectées au financement des investissements de régénération du réseau.

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.

Les autres éléments méthodologiques retenus dans le calcul de la valeur recouvrable au 31 décembre 2020 sont rappelés ci-après :

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

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

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

La valeur terminale, qui représente 84% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un taux de croissance à long terme de 1,6% les valeurs de l'année normative 2030 ;

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

Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 5,6 % (vs. 5,15% au 31 décembre 2019).

Les estimations et hypothèses utilisées dans le cadre de ce test sont établies dans un contexte d'incertitudes liées à la durée de la crise et de difficulté d'appréciation des incidences des enjeux liés à la concurrence, à l'évolution des plans de transports et du marché. La réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourraient diverger de manière sensible des estimations retenues au 31 décembre 2020.

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure s'élevé au 31/12/2020 à 32,9 Md€ contre 31,6 Mds € au 31/12/2019. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours. La valeur recouvrable issue du test réalisé au 31 décembre 2020 est proche de cette valeur nette comptable.

Les autres immobilisations en cours (2,1 Md€ au 31 décembre 2020 contre 1,9 Md€ au 31 décembre 2019) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

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

	2020	2019
Secteur	SNCF Réseau	SNCF Réseau
UGT	Infrastructure	Infrastructure
Actif testé	32,9 Mds€	31,6 Mds€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	(1)	(1)
Taux d'actualisation	5,0% - 5,9 %	5,05% - 5,15 %
Taux de croissance long terme	1,6%	1,7%

(1) Contrat de performance mis à jour 2030 année normative actualisée à l'infini

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

Une variation de +/- 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de + 0,7 Md€.

Une variation de +/- 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représente une variation de +/- 1,9 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 +/- 1,7 Md€ de la valeur recouvrable.

1.6.3. UGT Gares & Connexions

La crise sanitaire actuelle (Covid 19) constitue un indice de perte de valeur pour l'entreprise et a conduit la Direction à réaliser un test de valeur. Cependant la trajectoire financière amendée permet de confirmer les valeurs nettes comptables des actifs de SNCF Gares & Connexions à fin décembre 2020.

Le test de valeur est réalisé au 31 décembre 2020 à partir des flux de trésorerie du nouveau plan d'affaires réajusté dans le cadre du nouveau plan stratégique du Groupe SNCF, qui intègrent notamment :

- Les effets périmètre liés à la réforme ferroviaire (Cf. périmètre apporté par SNCF Réseau).
- Les effets de la crise Covid sur la réévaluation 2020 et sur le plan d'affaires (surcoûts d'investissements et diminution à court et moyen-terme des recettes de concessions en lien avec la diminution de fréquentation des commerces en gare).
- Certains efforts de productivité portant sur la trajectoire d'Opex et de Capex, pour contenir les impacts financiers liés à la grève de fin 2019 et à la crise Covid.

Cette trajectoire financière amendée permet de confirmer les valeurs nettes comptables des actifs de l'UGT Gares & Connexions à fin décembre 2020.

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

	2020	2019
Secteur	SNCF Gares & Connexions	Hors Groupe
UGT	Gares & Connexions	N/A
Actif testé	2,9 Milliards€	N/A
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	N/A
Source retenue	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini	N/A
Taux d'actualisation	5,16 %	N/A
Taux de croissance long terme	1,6%	N/A

1.7. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS ET EXTRA-FINANCIERS DU GROUPE SNCF RÉSEAU

En millions d'euros	A		B	C	A+B+C		Evolution (2020 vs reconstitué 2019)	
	31 déc 2020	31 déc 2019*	G&C 2019	Eliminations Groupe SNCF Réseau/SNCF Gares & Connexions 2019***	2019 publié reconstitué	en M€	en %	
Chiffre d'affaires	6 744	6 501	1 543	(320)	7 724	(980)	(13) %	
Marge opérationnelle	1 186	1 862	251	(18)	2 096	(910)	(43) %	
EBITDA	1 183	1 864	253	(18)	2 099	(916)	(44) %	
Résultat opérationnel courant	(183)	710	83	11	803	(986)	(123) %	
Résultat opérationnel	(194)	708	81	12	801	(995)	(124) %	
Résultat financier	(633)	(1 306)	(6)	0	(1 312)	678	(52) %	
Résultat avant impôts	(827)	(598)	75	12	(511)	(316)	62 %	
Résultat net - Part du groupe	(833)	(597)	51	12	(533)	(300)	56 %	
Investissements bruts comptabilisés**	(5 925)	(5 626)	(439)	0	(6 065)	139	(2) %	
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	(2 712)	(2 974)	(275)	0	(3 249)	537	(17) %	
Dette financière nette	(30 208)	(51 902)	(748)		(52 650)	22 442	(43) %	
Effectifs moyens en équivalent temps plein (ETP)	58 284	54 189	3 711		57 900	384	1 %	
Cash Flow Libre y compris intérêts versés en 2020 sur dette reprise	(2 576)	(2 002)	(22)	0	(2 024)	(551)	27 %	

*Comptes publiés du groupe SNCF Réseau au 31/12/2019 (hors G&C)

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

***Flux compte de résultat : Conventions de service en gares/Loyers, charges propriétaire, charges locatives/AMOA entre SNCF G&C et SNCF Réseau

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 Millions€ 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 Millions€ en valeur absolue ;
- des opérations particulières portant sur les instruments financiers (restructurations, renégociations ou autres) entraînant des impacts supérieurs à 50 Millions€ 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) ».

02 – Rapport de Gestion

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	A		B	C	A+B+C	Evolution (2020 vs reconstitué 2019)	
	31 déc 2020	31 déc 2019*	G&C 2019	Eliminations Groupe SNCF Réseau/SNCF Gares & Connexions 2019***	2019 publié reconstitué	en M€	en %
Résultat net - Part du groupe	(833)	(597)	51	12	(533)	(300)	56 %
Inclus dans la ligne "Perte de valeur"	-	-	(3)	-	(3)	3	(100) %
Inclus dans la ligne "Quote-part de résultat net des entreprises MEE"	(11)	(2)	2	2	1	(12)	(1 224) %
Inclus dans la ligne "Impôts sur les résultats"	(6)	1	(24)	(0)	(23)	16	(73) %
Résultat net récurrent - Part du groupe	(850)	(597)	26	14	(558)	(292)	52 %

*Comptes publiés du groupe SNCF

Les chiffres clés extra-financiers sont repris dans le chapitre 4.3 de la déclaration de performance extra-financière (Tableau de synthèse des indicateurs)

1.8. ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

1.8.1. VERSEMENT À SNCF RÉSEAU DE LA PREMIÈRE PARTIE DE L'AIDE D'ÉTAT

Un premier montant de 1,645 Md€ a été versé le 23 février 2021 par l'État à SNCF Réseau au titre du plan de relance du ferroviaire.

2. RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE

2.1. COMPARABILITÉ DES COMPTES

Impact de l'entrée au 1er janvier 2020 de SNCF Gares & Connexions dans le périmètre de consolidation du Groupe SNCF Réseau sur les soldes intermédiaires du compte de résultat

En application de la Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, SNCF Réseau SA a reçu, en date du 1er janvier 2020, de la société mère (ex EPIC Mobilités), les titres de la SNCF Gares & Connexions pour une valeur de 1,2Md€ en contrepartie d'une dette vis-à-vis de la société mère. Conformément à la réglementation comptable, les comptes de SNCF Gares & Connexions sont consolidés dans les comptes du groupe SNCF Réseau au 31 décembre 2020. En application de la recommandation AMF 2013-08, nous présentons ci-dessous les impacts au 31 décembre 2020 de cette opération sur les soldes intermédiaires du tableau de financement, cash-flow libre et compte de résultat.

Présentation du nouvel indicateur EBITDA du groupe SNCF

Le groupe SNCF a décidé d'abandonner, à compter des comptes semestriels au 30 juin 2020, la présentation de l'indicateur « marge opérationnelle » (MOP) et de le remplacer par l'EBITDA (Résultat avant intérêts, impôt et amortissements) pour l'ensemble de sa communication financière. Cette évolution poursuit l'objectif de présenter un indicateur plus largement utilisé par les entreprises jugées comparables. L'EBITDA est un indicateur de performance, non normé, qui mesure le résultat dégagé par l'activité indépendamment des conditions de son financement, de l'impôt sur le résultat et du renouvellement de l'outil d'exploitation et présente donc l'avantage de mettre en évidence la capacité d'une entreprise à supporter les charges financières générées par son endettement. Le changement vers l'EBITDA, bien qu'ayant un impact globalement peu significatif, permet toutefois d'aller vers une vision davantage orientée cash de l'activité opérationnelle de l'entreprise.

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

directement liés à l'activité. Pour rappel, les provisions pour avantages au personnel concernent principalement les indemnités de départ en retraite, les gratifications liées à la médaille du travail, les avantages postérieurs à l'emploi, ainsi que les dispositifs liés aux cessations progressives d'activité, à l'action sociale et au régime de prévoyance.

Cette évolution conduit aux reclassements suivants :

- Variation de provisions pour avantages au personnel précédemment présentée en ligne « charges de personnel » reclassée sur la ligne « variation nette des provisions »
- Variation de provisions pour dépréciation d'actif circulant précédemment présentée en ligne « variation nette des provisions » reclassée en ligne « autres produits et charges opérationnels »

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

Reconstitution de l'exercice 2019 publié

Afin d'homogénéiser l'analyse des évolutions entre fin décembre 2020 et fin décembre 2019 à la suite de l'intégration de SNCF Gares & Connexions au 1er janvier 2020, l'année 2019 a été reconstituée sur la base des comptes publiés du Groupe SNCF Réseau au 31 décembre 2019 (correspondant historiquement aux comptes de l'EPIC SNCF Réseau et ses filiales) auxquels ont été ajoutés la publication 2019 de SNCF Gares & Connexions et ses filiales, corrigés des éliminations d'intercos entre le Groupe SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Cette reconstitution est visible sur le tableau de financement, cash-flow libre et compte de résultat ci-après. Les commentaires des évolutions se feront sur la base de cette référence que nous nommons « 2019 publié reconstitué ».

2.2. TABLEAU DE FINANCEMENT ET CASH FLOW LIBRE

En millions d'euros	A		B	C	A+B+C	Evolution (2020 vs reconstitué 2019)	
	31 déc 2020	31 déc 2019*	G&C 2019	Eliminations Groupe SNCF Réseau/SNCF Gares & Connexions 2019	2019 publié reconstitué	en M€	en %
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt	1 199	1 866	254	(18)	2 102	(903)	(43) %
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	(102)	400	(12)	(45)	344	(446)	(130) %
Impôts décaissés (encaissés)	(0)	1	(24)	45	21	(21)	(100) %
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	1 097	2 267	217	(18)	2 467	(1 370)	(56) %
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise	(42)	(0)	8	(0)	8	(50)	(635) %
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(5 499)	(5 364)	(422)	(0)	(5 786)	287	(5) %
Intérêts d'emprunts capitalisés	(131)	(208)	(0)	-	(208)	77	(37) %
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	76	67	55	-	122	(46)	(38) %
Variation des prêts et avances consentis	(114)	(201)	(0)	0	(202)	88	(44) %
Subventions d'investissement reçues	2 918	2 598	147	0	2 745	173	6 %
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(2 791)	(3 108)	(213)	0	(3 321)	530	(16) %
Emission d'emprunts	160	6 077	89	(0)	6 165	(6 005)	(97) %
Remboursements d'emprunts	(1 961)	(1 556)	(2)	0	(1 557)	(404)	26 %

02 – Rapport de Gestion

Remboursement des obligations locatives	(93)	(92)	(11)	18	(85)	(7)	9 %
Décaissements sur dettes PPP	(283)	(282)	-	-	(282)	(0)	0 %
Encaissements sur créances PPP	277	275	-	-	275	2	1 %
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives	(2)	(1)	(1)	0	(2)	(0)	4 %
Intérêts financiers nets versés	(1 061)	(1 323)	(7)	(0)	(1 330)	269	(20) %
Dividendes versés à la société mère	(0)	-	(45)	-	(45)	45	(100) %
Variation des dettes de trésorerie	(959)	(2 435)	(3)	(0)	(2 438)	1 479	(61) %
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(3 921)	662	19	18	700	(4 621)	(660) %
Incidence des variations de juste valeur	8	(0)	-	-	(0)	8	(36 236) %
Variation de trésorerie	(5 607)	(179)	23	0	(155)	(5 453)	3 522 %
Trésorerie d'ouverture	2 598	2 777	4	0	2 781	(183)	(7) %
Trésorerie de clôture	(3 009)	2 598	27	0	2 626	(5 635)	(215) %

*Comptes publiés du groupe SNCF Réseau au 31/12/2019 (hors G&C)

	A		B	C	A+B+C		Evolution (2020 vs reconstitué 2019)	
	31 déc 2020	31 déc 2019*	G&C 2019	Eliminations Groupe SNCF Réseau/SNCF Gares & Connexions 2019	2019 publié reconstitué		en M€	en %
Le Cash Flow Libre est obtenu par la somme (en millions d'euros) :								
des lignes de l'état des flux de trésorerie :								
- CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	592	597	221	(18)	800	(208)	(26) %	
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(5 630)	(5 572)	(422)	(0)	(5 994)	364	(6) %	
- Subventions d'investissement reçues	2 918	2 598	147	0	2 745	173	6 %	
- Remboursement des obligations locatives IFR16	(93)	(92)	(11)	18	(85)	(7)	9 %	
- Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	76	67	55	-	122	(46)	(38) %	
- Incidence de la variation du BFR	(102)	400	(12)	(45)	344	(446)	(130) %	
de la variation du BFR IS inclus dans la ligne « Impôts (décaissés) encaissés » de l'état des flux de trésorerie	5	-	0	45	45	(40)	(88) %	
- Intérêts courus sur obligations locatives IFRS16	(0)	0	0	(0)	0	(0)	(109) %	
- des dividendes reçus des entités mises en équivalence	-	-	-	-	-	-		
- des investissements en location financement	-	-	-	-	-	-		
Total Cash Flow Libre hors intérêts versés en 2020 sur dette reprise	(2 234)	(2 002)	(22)	0	(2 024)	(210)	10 %	
Intégration des intérêts versés en 2020 sur dette reprise	(342)					(342)		
Total Cash Flow Libre y compris intérêts versés en 2020 sur dette reprise	(2 576)	(2 002)	(22)	0	(2 024)	(551)	27 %	

*Comptes publiés du groupe SNCF Réseau au 31/12/2019 (hors G&C)

2.3. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2020

En millions d'euros	A		B	C	A+B+C		Evolution (2020 vs reconstitué 2019)	
	31 déc 2020	31 déc 2019*	G&C 2019	Eliminations Groupe SNCF Réseau/SNCF Gares & Connexions 2019***	2019 publié reconstitué	en M€	en %	
Redevances d'infrastructures	4 886	5 818	-	(1)	5 817	(931)	(16) %	
Compensations FRET	124	81	-	-	81	43	53 %	
Autres produits	1 734	602	1 543	(319)	1 826	(92)	(5) %	
CHIFFRE D'AFFAIRES	6 744	6 501	1 543	(320)	7 724	(980)	(13) %	
Achats et charges externes	(2 524)	(1 990)	(1 007)	302	(2 694)	171	(6) %	
Charges de personnel	(2 727)	(2 426)	(217)	0	(2 643)	(84)	3 %	
Impôts et taxes	(291)	(224)	(68)	-	(292)	1	(0) %	
Autres produits et charges opérationnels	(16)	2	(0)	(1)	1	(17)	(1 430) %	
MARGE OPERATIONNELLE	1 186	1 862	251	(18)	2 096	(910)	(43) %	
<i>MARGE OPERATIONNELLE / CHIFFRE D'AFFAIRES</i>	<i>18 %</i>	<i>29 %</i>	<i>16 %</i>	<i>6 %</i>	<i>27 %</i>	-	-	
EBITDA	1 183	1 864	253	(18)	2 099	(916)	(44) %	
Dotations aux amortissements	(2 638)	(2 184)	(258)	27	(2 414)	(224)	9 %	
Variation nette des provisions	(3)	(4)	(7)	-	(11)	7	(68) %	
Reprises de subventions d'investissement	1 179	967	92	-	1 059	120	11 %	
Résultat de cession d'actifs	94	68	4	1	73	20	28 %	
RESULTAT OPERATIONNEL COURANT	(183)	710	83	11	803	(986)	(123) %	
Quote-part nette des entreprises MEE	(11)	(2)	2	2	1	(12)	(1 224) %	
Perte de valeur	-	-	(3)	-	(3)	3	(100) %	
RESULTAT OPERATIONNEL	(194)	708	81	12	801	(995)	(124) %	
Coût de l'endettement financier net et autres	(627)	(1 304)	(8)	0	(1 312)	685	(52) %	
Coût financier net des avantages du personnel	(7)	(2)	2	-	1	(7)	(1 355) %	
RESULTAT FINANCIER	(633)	(1 306)	(6)	0	(1 312)	678	(52) %	
RESULTAT AVANT IMPOTS	(827)	(598)	75	12	(511)	(316)	62 %	
Impôts	(6)	1	(24)	(0)	(23)	16	(73) %	
RESULTAT NET	(833)	(597)	51	12	(533)	(300)	56 %	

*Comptes publiés du groupe SNCF Réseau au 31/12/2019 (hors G&C)

***Flux compte de résultat : Conventions de service en gares/Loyers, charges propriétaire, charges locatives/AMOA entre SNCF G&C et SNCF Réseau

En millions d'euros	A		B	C	A+B+C		Evolution (2020 vs reconstitué 2019)	
	31 déc 2020	31 déc 2019*	G&C 2019	Eliminations Groupe SNCF Réseau/SNCF Gares & Connexions 2019***	2019 publié reconstitué	en M€	en %	
MARGE OPERATIONNELLE	1 186	1 862	251	(18)	2 096	(910)	(43) %	
- Autres avantages du personnel	9	3	2	-	5	4	71 %	
+ Variation nette des provisions sur BFR	(12)	(1)	(1)	-	(2)	(10)	466 %	
EBITDA	1 183	1 864	253	(18)	2 099	(916)	(44) %	

*Comptes publiés du groupe SNCF Réseau au 31/12/2019 (hors G&C)

***Flux compte de résultat : Conventions de service en gares/Loyers, charges propriétaire, charges locatives/AMOA entre SNCF G&C et SNCF Réseau

Les commentaires qui suivent concernent le périmètre consolidé du Groupe SNCF Réseau (regroupant les secteurs opérationnels SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et les autres filiales du groupe SNCF Réseau) et décrivent les variations entre les résultats à fin décembre 2020 et à fin décembre 2019 publié reconstitué. Une analyse aux bornes de chaque secteur est réalisée dans le paragraphe 2.4

Activité économique de l'entreprise et résultats des secteurs opérationnels.

2.3.1. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF Réseau s'élève à 6 744 Millions€ à fin décembre 2020, soit une diminution de (980) Millions€ et (13) % par rapport à fin

décembre 2019. Cette évolution est expliquée principalement par l'effet de la crise sanitaire de la COVID-19 évalué à (1 269) Millions€ dont (1 116) Millions€ pour SNCF Réseau, (140) Millions€ pour SNCF Gares & Connexions et (13) Millions€ pour les autres filiales (voir chapitre 1.5.1.6 Impact de la crise sanitaire COVID-19) et par +123 Millions€ d'impact net lié aux grèves de 2020 et 2019 pour SNCF Réseau (dont (80) Millions€ pour janvier 2020 et +203 pour 2019). Cette dégradation est principalement atténuée par la hausse des barèmes de redevances de +110 Millions€, ainsi qu'un effet volume sur les péages de +93 Millions€ sur les activités SA Voyageurs.

2.3.2. EBITDA et résultat opérationnel

À 1 183 Millions€ à fin décembre 2020, l'EBITDA se dégrade de (916) Millions€, soit de (44) %. Cette diminution résulte principalement de l'impact de la crise sanitaire de la COVID-19 pour (1 276) Millions€, dont (1 156) Millions€ pour SNCF Réseau, (112) Millions€ pour SNCF Gares & Connexions et (8) Millions€ pour les autres filiales. L'impact net des grèves de 2020 et 2019, essentiellement localisé sur SNCF Réseau, vient améliorer l'EBITDA de +115 Millions€. Retraité de ces effets exceptionnels, la croissance de l'EBITDA de +245 Millions€ est principalement justifiée par la hausse des barèmes de redevances de +110 Millions€, et par les plans de crise mis en place au sein du Groupe SNCF Réseau pour contrer les effets de la crise sanitaire +141 Millions€ dont 108 Millions€ pour SNCF Réseau et 33 Millions€ pour SNCF Gares & Connexions.

Le résultat opérationnel de (194) Millions€ est en diminution de (995) Millions€ par rapport à fin décembre 2019 expliqué en grande partie par la dégradation de l'EBITDA de (916) Millions€. Le solde porte quasi exclusivement sur des éléments d'explications propres à SNCF Réseau. A commencer par des amortissements nets de subvention en hausse de (104) Millions€ justifiée par l'accroissement des mises en services sur 2020. Enfin, le résultat de cession d'actif est supérieur de +20 Millions€ par rapport à fin décembre 2019 et vient atténuer cette dégradation.

2.3.3. Résultat financier

Le résultat financier s'établit à (633) Millions€, et s'améliore de +678 Millions€ par rapport fin décembre 2019.

Cette évolution, portée essentiellement par SNCF Réseau, est due principalement à :

- Une amélioration sur les charges d'intérêt pour +798 Millions€ dont l'effet principal est lié à la reprise de la dette en 2020
- (20) Millions€ de moindres frais activés liés aux projets suspendus à la suite de la crise sanitaire de la COVID-19
- (56) Millions€ correspondant à la mise en qualité des bases des frais financiers activés en 2019
- (6) Millions€ correspondant au coût financier des avantages au personnel
- (26) Millions€ dégradation des charges financières SNCF Gares & Connexions

2.3.4. Résultat après impôts

Le résultat après impôts à fin décembre 2020 s'établit à (833) Millions€ en dégradation de (300) Millions€ par rapport à fin décembre 2019. Cette variation est la résultante de la dégradation du résultat opérationnel de (995) Millions€, atténué par l'amélioration du résultat financier de +678 Millions€ décrit précédemment.

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

Jusqu'au 31 décembre 2019, le groupe SNCF Réseau ne publiait ses comptes consolidés que sur un seul secteur opérationnel. A compter du 30 juin 2020, la structure des secteurs opérationnels a été revue à la suite de l'intégration de la filiale SNCF Gares & Connexions. Il a été convenu de présenter les comptes en deux secteurs opérationnels majeurs comprenant (i) SNCF Réseau, (ii) SNCF Gares & Connexions et ses filiales et un secteur « Autres » reprenant l'ensemble des autres filiales de SNCF Réseau.

Cette configuration offre l'avantage :

- de correspondre à la façon dont l'information de gestion est suivie au Comité de direction de SNCF Réseau (principal décideur opérationnel)
- d'apporter aux parties prenantes (tutelles, régulateur,...) une information cohérente permettant de comparer la performance de SNCF Réseau aux engagements pris dans le contrat de performance de SNCF Réseau qui sont définis sur le même périmètre

Les principaux indicateurs présentés pour chaque secteur sont les suivants :

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

Considération de l'année 2019 au périmètre 2020

Pour permettre une analyse à périmètre comparable aux bornes de chaque secteur, l'année 2019 a été recalculée sur la base du périmètre 2020. Ce travail permet de reconsidérer les comptes 2019 des secteurs SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions (qui sont les 2 concernés) en retraçant les principaux flux ciblés entre les 2 entités entre 2019 et 2020. Le tableau de passage ci-après matérialise ces flux et décrit par nature le passage entre l'année 2019 publiée et l'année 2019 au périmètre 2020. Ces flux portent sur les éléments suivants :

- Les redevances quai
- Les loyers commerciaux
- Les charges de personnel correspondant au transfert de 112 ETP de SNCF Réseau vers SNCF Gares & Connexions
- Les conventions de service en gare
- Le transfert de projets de SNCF Réseau à SNCF Gares & Connexions

L'analyse des évolutions se fera par rapport à la référence de l'année 2019 – périmètre 2020. Le calcul a été réalisé sur le chiffre d'affaires, la MOP, l'EBITDA, les investissements bruts

et nets. La dette nette IFRS et le cash-flow libre n'ont quant à eux pas été corrigés.

31 déc 2020

En millions d'euros	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Autres	Eliminations Inter-secteurs	Total
Chiffre d'affaires externe	5 386	1 342	15	-	6 744
Chiffre d'affaires interne	484	137	91	(711)	-
Total Chiffre d'affaires	5 870	1 479	106	(711)	6 744
MOP	957	249	6	(25)	1 186
EBITDA	955	248	6	(25)	1 183
Investissements bruts tous financements **	(5 106)	(816)	(3)	-	(5 925)
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	(2 682)	(26)	(3)	-	(2 712)
Dette nette	(29 406)	(786)	(16)	-	(30 208)
CFL	(2 579)	6	(2)	-	(2 576)

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

31 déc 2019

En millions d'euros	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Autres	Eliminations Inter-secteurs	Total
Chiffre d'affaires externe	6 408	1 291	25	-	7 724
Chiffre d'affaires interne	69	252	99	(420)	-
Total Chiffre d'affaires	6 478	1 543	124	(420)	7 724
MOP	1 856	251	7	(18)	2 096
EBITDA	1 858	253	7	(18)	2 099
Investissements bruts tous financements	(5 624)	(439)	(1)	-	(6 064)
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	(2 972)	(275)	(1)	-	(3 249)
Dette nette	(51 888)	(748)	(14)	-	(52 650)
CFL	(2 001)	(22)	(2)	-	(2 025)

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

Analyse à périmètre constant 2020

	En millions d'euros	2020	2019 Publié reconstitué	Projets transférés à Gares	Redevance quai	Transfert loyers commerciaux	Convention de services en gare	Charges de personnel	2019 - périmètre 2020
Groupe SNCF Réseau	Chiffre d'affaires	6 744	7 724	-	-	-	-	-	7 724
	MOP	1 186	2 096	-	-	-	-	-	2 096
	EBITDA	1 183	2 099	-	-	-	-	-	2 099
	Investissements bruts tous financements**	(5 925)	(6 064)	-	-	-	-	-	(6 064)
	Investissements décaissés nets de subventions encaissées	(2 712)	(3 249)	-	-	-	-	-	(3 249)
SNCF Réseau	Chiffre d'affaires	5 870	6 478	475	(131)	(20)	-	-	6 802
	MOP	957	1 856	-	(131)	(20)	65	12	1 782
	EBITDA	955	1 858	-	(131)	(20)	65	12	1 783
	Investissements bruts tous financements**	(5 106)	(5 624)	475	-	-	-	-	(5 149)
	Investissements décaissés nets de subventions encaissées	(2 682)	(2 972)	190	-	-	-	-	(2 782)
SNCF Gares & Connexions	Chiffre d'affaires	1 479	1 543	-	131	20	(65)	-	1 629
	MOP	249	251	-	131	20	(65)	(12)	326
	EBITDA	248	253	-	131	20	(65)	(12)	327
	Investissements bruts tous financements**	(816)	(439)	(475)	-	-	-	-	(914)
	Investissements décaissés nets de subventions encaissées	(26)	(275)	(190)	-	-	-	-	(465)
Autres	Chiffre d'affaires	106	124	-	-	-	-	-	124
	MOP	6	7	-	-	-	-	-	7
	EBITDA	6	7	-	-	-	-	-	7
	Investissements bruts tous financements**	(3)	(1)	-	-	-	-	-	(1)
	Investissements décaissés nets de subventions encaissées	(3)	(1)	-	-	-	-	-	(1)
Eliminations Inter-secteurs	Chiffre d'affaires	(711)	(420)	(475)	-	-	65	-	(830)
	MOP	(25)	(18)	-	-	-	-	-	(18)
	EBITDA	(25)	(18)	-	-	-	-	-	(18)

Investissements bruts tous financements**	-	-	-
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	-	-	-

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

2.4.1. Secteur SNCF Réseau

En millions d'euros	31 déc 2020	31 déc 2019	2019 pro forma	Variation 2020 vs 2019 pro forma
Chiffre d'affaires externe	5 386	6 408	6 732	(1 346)
Chiffre d'affaires interne	484	69	69	415
Total Chiffre d'affaires	5 870	6 478	6 802	(932)
MOP	957	1 856	1 782	(825)
EBITDA	955	1 858	1 783	(829)
Investissements bruts tous financements **	(5 106)	(5 624)	(5 149)	42
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	(2 682)	(2 972)	(2 782)	100
Dette nette	(29 406)	(51 888)	(51 888)	22 482
CFL	(2 579)	(2 001)	(2 001)	(579)

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

- **Chiffre d'affaires**

Le chiffre d'affaires de 5 870 Millions€ est en diminution de (932) Millions€, soit (14) % par rapport à fin décembre 2019 dont (1 116) Millions€ lié à la COVID-19, l'essentiel de l'impact portant sur les redevances d'infrastructure (111 millions de trains-km (Mtkm) perdus, ce qui représente une perte de chiffre d'affaires de (1 085) Millions€, et +123 Millions€ lié aux grèves, dont (80) Millions€ perdus en janvier 2020 (soit 11 Mtkm) contre +203 Millions€ à la suite des grèves fin 2019 (soit 25 Mtkm).

Hors effets exceptionnels, le chiffre d'affaires est en croissance de +61 Millions€.

Il est porté par la hausse des barèmes de redevances de +110 Millions€ (indexation +1,8 % sur voyageurs et marchandises sauf pour TET et +2.4% sur les redevances d'accès TER), un effet volume de +93 Millions€ sur les activités SA Voyageurs localisé essentiellement sur TGV à la suite d'un renforcement de l'offre OUIGO et sur TER du fait de l'augmentation de l'offre dans certaines régions. Enfin, une évolution favorable de +18 Millions€ sur les indemnités commerciales concerne principalement la signature du protocole Transilien sur les années 2015 à 2019.

Ces éléments de croissance sont atténués par (169) Millions€ de facturations moins importantes vers les partenaires du Groupe et tiers externes dont (139) Millions€ concernant la refacturation des projets SNCF Gares et Connexions à fin

décembre 2020 par rapport à fin décembre 2019 (neutre sur l'EBITDA). SNCF Réseau continuant d'assurer la maîtrise d'ouvrage sur certains projets de SNCF Gares & Connexions, elle lui refacture à ce titre ces prestations.

- **EBITDA**

L'EBITDA de 955 Millions€ est en diminution par rapport à fin décembre 2019 de (829) Millions€, soit (46) %.

En retraitant les impacts de la COVID-19 pour (1 156) Millions€ (cf chapitre 1.5.1.6 Impact de la crise sanitaire COVID-19) et des grèves 2020 et 2019 de +115 Millions€, l'EBITDA s'améliore de +212 Millions€.

Cette évolution s'explique principalement par la hausse des barèmes de redevances de +110 Millions€, les effets du plan de crise, (portant principalement sur les charges de fonctionnement et le chômage partiel) mis en œuvre pour endiguer les effets de la crise sanitaire qui s'élèvent à +108 Millions€ et les gains de performance OPEX réalisés à hauteur de +60 Millions€. Cette amélioration est atténuée par (58) Millions€ d'effet prix rattaché essentiellement aux charges de personnel.

- **Investissements nets**

La variation des investissements nets de +100 Millions€ par rapport à 2019 s'explique pour +225 Millions€ par la hausse du fonds de concours, et pour +247 Millions€ par les effets de la crise sanitaire en 2020 sur la production des investissements.

Ces effets sont partiellement compensés par une hausse de production des investissements en 2020 malgré les effets de la COVID-19, ainsi qu'une baisse des subventions encaissées sur le projet Charles De Gaulle Express (en 2019 encaissement des subventions 2018 et 2019).

- **Cash-flow libre**

Le cash-flow libre de (2 579) Millions€ se dégrade de (579) Millions€ par rapport à fin décembre 2019. Une baisse de (998) Millions€ est liée à deux événements exceptionnels : les grèves 2019-2020 pour (260) Millions€ et la crise sanitaire COVID-19 pour (738) Millions€.

Après retraitement des effets exceptionnels, le cash-flow libre est en amélioration de +419 Millions€ essentiellement expliqué par la hausse du fonds de concours de +225 Millions€, la baisse des frais financiers, en lien avec la reprise de dette de 25 Milliards€, pour +306 Millions€, et la baisse des acomptes Horaire De Service (HDS) perçus en 2020 pour (113) Millions€.

- **Dette nette**

La dette nette IFRS à fin décembre 2020 de (29,4) Milliards€ est en amélioration de +22,5 Milliards€ par rapport à décembre 2019 dont +25 Milliards€ correspondant à la reprise partielle de dette par l'État au 1er janvier 2020. Hors effet de reprise, la variation de la dette de (2,5) Milliards€ est essentiellement liée à dégradation du cash-flow libre de (2,6) Milliards€.

2.4.2. Secteur SNCF Gares & Connexions

En millions d'euros	31 déc 2020	31 déc 2019	2019 pro forma	Variation 2020 vs 2019 pro forma
Chiffre d'affaires externe	1 342	1 291	1 442	(100)
Chiffre d'affaires interne	137	252	187	(50)
Total Chiffre d'affaires	1 479	1 543	1 629	(150)
MOP	249	251	326	(77)
EBITDA	248	253	327	(79)
Investissements bruts tous financements **	(816)	(439)	(914)	99
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	(26)	(275)	(465)	439
Dette nette	(786)	(748)	(748)	(39)
CFL	6	(22)	(22)	28

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

- **Chiffre d'affaires**

Le chiffre d'affaires de 1 479 Millions€ est en diminution de (150) Millions€, soit (9) % par rapport à fin décembre 2019, dont (140) Millions€ d'impact lié à la COVID-19. Cet impact porte principalement sur les redevances de commerces en gares, compte tenu des fermetures de commerces et de la baisse de l'activité commerciale, ainsi que sur les prestations réalisées par SNCF Gares & Connexions pour le compte des autres activités du groupe SNCF, telles que la maintenance des bâtiments, et les travaux sur chantier.

Hormis cet effet exceptionnel, la baisse du chiffre d'affaires de (10) Millions€ est due à des régularisations sur les prestations réglées.

- **EBITDA**

L'EBITDA de 248 Millions€ est en diminution par rapport à fin décembre 2019 de (79) Millions€ soit (24) %.

En retraitant les impacts de la COVID-19 de (112) Millions€, l'EBITDA s'améliore de +33 Millions€ soit +10 %.

Cette évolution s'explique principalement par l'impact des plans d'économies mis en œuvre en 2020.

- **Investissements nets**

La baisse des décaissements est de +439 Millions€ par rapport à fin décembre 2019 et comprend un impact favorable des variations du BFR pour +186 Millions€.

- **Cash-flow libre**

Le cash-flow libre de +6 Millions€ s'améliore de +28 Millions€ par rapport à fin décembre 2019, dont (100) Millions€ imputables à la COVID-19 compensés par une variation favorable du BFR d'investissements

- **Dette nette**

La dette nette à fin décembre 2020 de (786) Millions€ est en hausse de (39) Millions€ dont +6 Millions€ de cash-flow libre

positif et (42) Millions€ liés à l'acquisition des titres des filiales dans le cadre de la réforme.

2.4.3. Secteur Autres

En millions d'euros	31 déc 2020	31 déc 2019	2019 pro forma	Variation 2020 vs 2019 pro forma
Chiffre d'affaires externe	15	25	25	(9)
Chiffre d'affaires interne	91	99	99	(8)
Total Chiffre d'affaires	106	124	124	(18)
MOP	6	7	7	(1)
EBITDA	6	7	7	(1)
Investissements bruts tous financements **	(3)	(1)	(1)	(1)
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	(3)	(1)	(1)	(1)
Dette nette	(16)	(14)	(14)	(2)
CFL	(2)	(2)	(2)	(0)

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

- **Chiffre d'affaires**

Le chiffre d'affaires sur les filiales est en diminution de (18) Millions€ par rapport à fin décembre 2019. Cette baisse est liée à la contre-performance de la société Sferis dont les revenus sont en baisse de (18) Millions€. Cette dégradation s'explique par l'impact de la crise sanitaire de la COVID-19 pour (12) Millions€ et la recherche de marge au lieu de chiffre d'affaires avec une meilleure cohérence des commandes et des ressources.

A contrario, Altametrus enregistre une hausse de +1 Million€ par rapport à 2019 à la suite de la mise en place d'un contrat cadre avec SNCF Réseau, facilitant le recours aux services d'Altametrus par les opérationnels. La crise de la COVID-19 a un impact de (1) Millions€ sur le second semestre 2020.

- **EBITDA**

L'EBITDA baisse de (1) Million€ par rapport à fin décembre 2019 dont (2) Millions€ pour Sferis et +1 Million€ pour Altametrus. Sferis compense sa perte de chiffre d'affaires de (18) Millions€ par des économies sur les charges opérationnelles de +17 Millions€ en lien avec la baisse de son activité.

Quant à Altametrus, la hausse de +1 Million€ est principalement due à l'augmentation de son chiffre d'affaires, mais aussi à la maîtrise de ses charges opérationnelles.

- **Investissements nets**

Les investissements sont en hausse de (1) Millions€ par rapport à fin 2019. Ceci est en lien avec les investissements d'Altametrus (principalement sur Altametrus Suite), liés à une solution logiciel en SaaS pour la gestion et le traitement de données à l'appui de l'asset management, et l'outil Cobalt, une plateforme de gestion de livrables à destination des clients.

Les investissements de Sferis concernent principalement le matériel usuel et nécessaire pour la réalisation des chantiers et sont relativement stables par rapport à fin 2019.

- **Cash-flow libre**

Le cash-flow libre est stable par rapport à fin décembre 2019. Les filiales, touchées par la crise de la COVID-19, compensent cela par une amélioration des besoins en fonds de roulement d'exploitation avec notamment la maîtrise des charges et des indemnités des dispositifs COVID-19. Sferis, fortement touchée par la crise sanitaire, a également bénéficié d'un moindre décaissement de l'impôt sur les sociétés.

- **Dettes nettes**

La hausse de la dette nette est de (2) Millions€ par rapport à fin décembre 2019. Elle est majoritairement portée par Sféris et reflète une insuffisance de trésorerie liée aux délais de recouvrement des créances.

La hausse de la dette d'Altamétris est liée à l'effort d'investissements de la filiale.

2.5. INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	31 déc 2020	31 déc 2019*	2019 pro forma	Evolution vs 2019 pro forma	
				En M€	En %
Grands projets de développement	1 142	1 081	1 057	85	8 %
Projets régionaux de développement	1 003	1 114	880	123	14 %
Mise en conformité du réseau	132	345	161	(29)	(18) %
Renouvellement et performance	2 538	2 714	2 661	(123)	(5) %
Foncier et autres	150	113	107	43	40 %
Sous-total investissements ferroviaires	4 965	5 367	4 866	99	2 %
Industriels	256	308	308	(52)	(17) %
SNCF RESEAU (OPEX/CAPEX hors frais financiers)	5 221	5 674	5 174	46	1 %
Intégration frais financiers et déduction part OPEX	(114)	(50)	(25)	(89)	
TOTAL SECTEUR SNCF RESEAU	5 106	5 624	5 149	(42)	(1) %
TOTAL SECTEUR SNCF GARES & CONNEXIONS	816	439	914	(99)	(11) %
TOTAL SECTEUR AUTRES	3	1	1	1	103 %
TOTAL GROUPE SNCF RESEAU	5 925	6 064	6 064	(139)	(2) %

*Comptes publiés du groupe SNCF Réseau au 31/12/2019 y compris G&C

A fin décembre 2020, les investissements bruts du Groupe SNCF Réseau s'élèvent à 5 925 Millions€ en diminution de (139) Millions€ par rapport à fin décembre 2019 pro forma (retraité du transfert d'actifs vers SNCF Gares & Connexions à fin 2019)

2.5.1. Investissements SNCF Réseau

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

Le total des dépenses d'investissements représente 5 221 Millions€, en hausse de +46 Millions€ par rapport au pro forma à fin décembre 2019 arrêté à 5 174 Millions€, et ce malgré la crise sanitaire. La pandémie a entraîné cinq semaines d'arrêts de chantiers lors du 1^{er} confinement, et occasionné de nombreuses replanifications. Les chantiers ont repris progressivement à partir d'avril.

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

L'analyse qui suite se fera par rapport à fin décembre 2019 pro forma.

2.5.1.1. Renouvellement et performance

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

La production 2020 s'établit à 2 538 Millions€, en retrait de (123) Millions€ par rapport à fin décembre 2019, à la suite de la pandémie. Les replanifications de chantiers ont permis de rattraper une partie des pertes de production du premier semestre.

La rénovation des voies et appareils de voie du réseau principal est marquée par la crise sanitaire de 2020 en nombre de GOPEQ (équivalent de km de voies renouvelées) et en nombre d'appareils de voie par rapport à 2019 :

En unités physiques	31 déc 2020	31 déc 2019	Evolution	
GOPEQ	723	942	(219)	(23) %
Nombre d'appareil de voie (**)	480	460	20	4 %

**Hors LGV

Les investissements de renouvellement des voies et voies de service s'élèvent à 1 555 Millions€, en retrait de (108) Millions€ par rapport à 2019 (1 663 Millions€). 29% des investissements sont réalisés en Ile-de-France.

Les principaux chantiers à fin décembre 2020 ont été réalisés sur les Suites Rapides Zones Denses en Ile de France, les sections Le Mans-Angers (54 km), Angers-Saumur (32 km), La Voulte-Pont Saint (47 km), Fromental-Limoges (18 km), Fismes-Hirson (32 km), Renouvellement ballast / traverse Vaumort Tonnerre (34 km).

Les investissements en signalisation et Commandes Centralisées du Réseau (CCR) sont en baisse par rapport à 2019 de (32) Millions€ soit -9%. Sur 2020, ces opérations concernent principalement les CCR dont plusieurs mises en services ont été réalisées cette année, notamment la CCR de Creil et Compiègne, Laumes-Alésia et le renouvellement des postes d'aiguillage 4-6 de Toulouse.

L'activité traction électrique liée à la modernisation des caténaires, destinée à l'alimentation électrique des trains, est en baisse par rapport à 2019 de (20) Millions€ soit -12%, notamment sur les travaux de renouvellement de la caténaire du RER C.

En matière d'ouvrages d'art (ponts, tunnels) et en terre (talus, remblais), les investissements sont en hausse de +41 Millions€ soit +25% par rapport à 2019. SNCF Réseau a ainsi conduit les travaux liés au confortement du talus de Sèvres, et au renouvellement des tunnels de Roule, Menton, Nerthe, Jeanots, Crêt d'Eau et Folie.

L'activité Télécom de 122 Millions€ est en légère diminution par rapport à 2019 de (9) Millions€ soit -7%, en lien avec la crise sanitaire. Le déploiement de la fibre optique sur le domaine ferroviaire se poursuit avec une réalisation de l'ordre de 800 km de génie civil en 2020. Fin 2020, le projet aura mis en service un réseau de 8 160 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 autres dépenses de renouvellement de 181 Millions€ sont en légère hausse par rapport à 2019 de +5 Millions€. Elles correspondent principalement aux opérations de gros entretien, à l'amélioration de la régularité ainsi qu'à des investissements commerciaux notamment sur l'activité fret.

2.5.1.2. Mise en conformité du réseau

La mise en conformité du réseau à hauteur de 132 Millions€ s'inscrit dans le cadre de la priorité de l'entreprise accordée aux opérations spécifiques de sécurité.

Les **investissements de sécurité** s'élèvent à 111 Millions€ en 2020, en diminution par rapport à 2019 de (24) Millions€ soit -18% à la suite des interruptions de chantiers. Ces investissements concernent principalement des suppressions de passages à niveau (PN) ou des aménagements pour l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, la suppression ou l'aménagement de traversées de voie pour le public en gare, la mise en place de clôtures pour éviter les intrusions dans les emprises ferroviaires, la sûreté des infrastructures, la sécurisation de tunnels ferroviaires, et l'installation d'équipements de contrôle de vitesse des trains par balise.

Pour 2020, SNCF Réseau et ses partenaires avaient comme objectif la suppression de 7 passages à niveau (substitués par des ouvrages d'art) : 6 inscrits au plan de sécurisation national dont 1 en Auvergne Rhône-Alpes (PN 89 Salzuit), 1 en Centre-Val de Loire (PN 97 Autheuil), 1 en Pays de Loire (134 Rouessé-Vassé), 2 en Bretagne (PN 11 St Médard et PN 193 Rennes) et 1 en Nouvelle Aquitaine (PN 62 Saint Macaire), ainsi qu'un passage à niveau non inscrit au plan de sécurisation national (PN 22 Le Versoud en Isère).

A la clôture de décembre 2020, 6 passages à niveau sur 7 ont été supprimés, l'opération concernant le PN 193 de Rennes est en cours.

2.5.1.3. Développement du réseau

Les dépenses d'investissements de développement du réseau s'élèvent à 2 145 Millions€, avec une montée en puissance des grands projets franciliens dont Eole et Charles de Gaulle Express et une hausse des besoins de développement en régions.

- Grands projets nationaux amont et modernisation

Les dépenses sur ce segment s'établissent à 21 Millions€ en 2020. Les études pour la réalisation des futurs grands projets sont hiérarchisées sur la base de la nouvelle Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) à la suite du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures. Le déclenchement et l'avancement de ces études / acquisitions foncières sont étroitement liés aux décisions de l'État. En 2020, ces études s'élèvent à 15 Millions€, et concernent essentiellement les lignes nouvelles Provence Côte d'Azur, Grands Projets Sud-Ouest et Montpellier Perpignan.

- Grands projets en travaux

Les dépenses des grands projets en travaux s'établissent à 1 107 Millions€ en 2020. Il s'agit notamment du projet EOLE, prolongement vers l'Ouest du RER E pour 640 Millions€. La mise en service est prévue en 2022 pour la partie des nouvelles infrastructures (Hausmann Saint-Lazare / Nanterre la Folie) et en 2024 pour la ligne jusqu'à Mantes-la-Jolie. Le projet Charles de Gaulle Express, liaison ferroviaire directe entre la Gare de l'Est et l'aéroport Charles de Gaulle, est l'autre projet d'envergure de ce segment d'investissements pour 319 Millions€.

- Projets régionaux développement

Les projets entrant dans cette catégorie regroupent essentiellement les projets financés par les Contrats de Plan État-Région (CPER) de 2015 à 2020, les projets de modernisation des lignes UIC 7 à 9 et les investissements capillaires fret. Les dépenses sur ce segment s'établissent à 1 003 Millions€ en 2020, en hausse par rapport à 2019 malgré la crise sanitaire. Les principales évolutions sont les suivantes :

- Les **investissements des lignes 7 à 9** s'élèvent à 419 Millions€ en 2020 et sont en hausse par rapport à 2019 de +100 Millions€ soit +31%.
- Les **investissements des autres projets régionaux de développement** s'élèvent à 359 Millions€ en 2020 et sont en baisse par rapport à 2019 de (35) Millions€ soit -9%.
- Les **investissements de tram-train** s'élèvent à 101 Millions€ en 2020 et sont en hausse par rapport à 2019 de +21 Millions€ soit +26%.

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 projets majeurs concernent notamment Massy Valenton Secteur Est et les travaux d'électrification entre Paris et Troyes.

En 2020, plusieurs opérations sont en cours de réalisation en région telles que le projet Etoile Saint Pol / Etaples, Maintenance Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (modernisation de la ligne existante entre Nevers et Chagny / Corpeau et son raccordement à la LGV Paris-Sud-Est en gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV), Etoile Saint Pol-Etaples-Béthune, la modernisation de la ligne La Roche / Yon-La Rochelle, la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, Nantes / Blottereau, la régénération Bordeaux La Rochelle, la modernisation de La Côte Bleue et la seconde phase de renouvellement de la ligne Marseille-Aix. Le projet BALT Beauvais / Abbeville / Le Tréport a été mis en service.

- Grands projets en PPP (partenariats publics privés)

En 2020, la production réalisée sur les projets en PPP, à hauteur de 15 Millions€, concerne principalement des travaux complémentaires liés au projet Contournement Nîmes Montpellier-Gare de Manduel.

2.5.1.4. Investissements industriels

Les **investissements industriels** de 256 Millions€ concernent principalement les systèmes d'information, le matériel et outillage pour la modernisation de l'outil industriel et les installations immobilières. Leur diminution de (52) Millions€ soit -17% par rapport à 2019 traduit les reports de production liés à la crise sanitaire et le pilotage du plan de crise.

2.5.2. Investissements SNCF Gares & Connexions

Au 31 décembre 2020, les dépenses d'investissements bruts de SNCF Gares & Connexions s'élèvent à 816 Millions€ par rapport à 914 Millions€ à fin décembre 2019 pro forma :

- 318 Millions€ concernent le périmètre dit « historique » de SNCF Gares & Connexions apporté par SNCF Voyageurs au 1er janvier 2020. Ils sont en retrait de (121) Millions€ par rapport au 31 décembre 2019.
- 498 Millions€ concernent le périmètre apporté par SNCF Réseau correspondant aux quais et aux grandes halles voyageurs. Ils sont en progression de +23 Millions€ par rapport au 31 décembre 2019 (détournement des investissements gares de l'entreprise SNCF Réseau).

Les principaux programmes d'investissement sont détaillés en distinguant le périmètre dit « historique » du périmètre apporté par SNCF Réseau.

Au 31 décembre 2020, les 318 Millions€ d'investissements bruts du périmètre dit « historique » concernent :

- Les gares d'Ile de France à hauteur de 113 Millions€, dans le cadre des ambitions élevées du contrat signé le 9 décembre 2020 entre le Groupe SNCF et Ile de France Mobilités
- Les grands projets nationaux de modernisation pour 96 Millions€ dont le pôle d'échange multimodal de Lyon Part Dieu, les travaux patrimoniaux de la Gare de Lyon, le pôle d'échange multimodal de Nantes, le pôle d'échange multimodal de Toulouse Matabiau, le projet de modernisation de Paris Montparnasse comprenant la mise en place d'un centre opérationnel nouvelle génération, le projet patrimonial et commercial de Paris Austerlitz
- Les gares de province (hors projets nationaux évoqués ci-dessus) à hauteur de 101 Millions€, témoignent de l'effort de péréquation. Plus de 40% portent sur les gares des régions Auvergne Rhône Alpes et Bourgogne Franche Comté
- D'autres d'investissements pour 18 Millions€
- Des radiations pour (10) Millions€

Au 31 décembre 2020, la ventilation des 498 Millions€ d'investissements bruts du périmètre apporté par SNCF Réseau est la suivante :

- Le programme EOLE à hauteur de 84 Millions€
- La mise en accessibilité des gares à hauteur de 261 Millions€ dont 149 Millions€ dans le cadre de la mise en conformité et 112 Millions€ dans le cadre des projets régionaux de développement. Ce haut niveau d'investissement résulte de la priorité de l'entreprise accordée aux opérations spécifiques de sécurité et de mise en accessibilité auprès des personnes à mobilité réduite
- Les autres projets régionaux de développement pour 104 Millions€ correspondent essentiellement à des projets financés par les Contrats de Plan État-Région (CPER) de 2015 à 2020
- La régénération des actifs en gares et le renouvellement des escaliers mécaniques pour 18 Millions€
- La mise en conformité sécurité à hauteur de 10 Millions€. 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 rénovation des grandes halles voyageurs pour 13 Millions€, avec notamment le traitement sur ce plan de la gare d'Austerlitz et de la gare de Troyes
- D'autres investissements pour 8 Millions€.

2.6. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT

2.6.1. Gestion des financements et des placements

- *Réforme ferroviaire : Financement et trésorerie*

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

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

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

A noter au 1er janvier 2020, la reprise par l'État de la dette de SNCF Réseau à hauteur de 25 milliards d'euros, conformément aux annonces du Premier Ministre en mai 2018. Il est prévu que cette première étape soit suivie d'une seconde reprise à hauteur de 10 milliards d'euros en 2022.

- *Financement moyen long terme : détermination du coût*

Depuis le 1er janvier 2020, SNCF est « l'émetteur unique du Groupe sur les marchés financiers » et a « vocation à financer l'ensemble du Groupe ».

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

A fin décembre 2020, il n'y a pas eu de prêt moyen long terme de la société mère vers SNCF Réseau.

- *Trésorerie court terme :*

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

A fin décembre 2020, le montant nominal du financement court terme net de SNCF vers SNCF Réseau est d'un montant de 3 243 Millions€.

Par souci de sécurité, la loi a permis à SNCF Réseau de conserver ses programmes de financement tout au long du 1er semestre 2020.

SNCF Réseau a donc disposé, jusqu'en juin, du programme de financement suivant :

- Programme *Euro Medium Term Note* (EMTN) d'un montant maximum de 55 Milliards€ ;

Ce programme est inactif depuis le 1er juillet 2020.

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

- Notations financières

	31/12/2019		
	Court terme	Long terme	Actualisation
Moody's	P-1	Aa2	10/07/2019
Standard & Poor's	A-1+	AA	27/06/2019
Fitch Ratings	F1+	AA	26/04/2019

	31/12/2020		
	Court terme	Long terme	Actualisation
Moody's	P-1	Aa2	27/02/2020
Standard & Poor's	A-1+	AA	19/06/2020
Fitch Ratings	F1+	AA	22/05/2020

Les notes à court et long terme attribuées par les agences de notation financière au 31 décembre 2020 sont indiquées ci-dessus.

Du 31 décembre 2019 au 31 décembre 2020, il n'y a pas de modifications des notations financières de SNCF Réseau.

Depuis la réforme ferroviaire appliquée au 1er janvier 2020, SNCF Réseau ne fait plus l'objet de notation extra-financière en propre :

Notation 2019		Position
Vigéo	70/100	2ème sur un panel de 49 entreprises européennes du secteur "logistique-transport"
Oekom research	B-	2ème sur un panier de 45 entreprises mondiales du secteur transport et infrastructure

- 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 s'élève à 29,4 Milliards€ à fin décembre 2020 contre 51,9 Milliards€ au 31 décembre 2019.

2.6.2. Gestion des risques de marché

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

2.7. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT

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

2.7.1.1. SNCF Réseau

Au titre de ses opérations d'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 2020, les subventions appelées par SNCF Réseau s'élèvent à 2 400 Millions€, dont 309 Millions€ auprès de l'AFITF.

Le montant des créances de subvention échues s'établit à 237 Millions€ (dont 125 Millions€ en attente de l'État et de l'AFITF) contre 346 Millions€ (dont 188 Millions€ de la part de l'État et de l'AFITF) à fin 2019. Sur le projet SEA notamment, le montant des créances échues est de 12 Millions€ (l'État ayant réglé le solde de sa participation à hauteur 123 Millions€) à fin décembre.

2.7.1.2. SNCF Gares & Connexions

Au titre de ses opérations d'investissements, SNCF Gares & Connexions 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), les Régions ou les Villes / Agglomérations.

A fin décembre 2020, les subventions appelées par SNCF Gares & Connexions et par SNCF Réseau pour le compte de SNCF Gares & Connexions s'élèvent à 419 Millions€.

Le montant des appels à subventions non encaissées à fin décembre 2020 s'élève à 144 Millions€ dont 77 Millions€ d'appels de fonds effectués par SNCF Réseau pour le compte de SNCF Gares & Connexions.

2.7.2. Responsabilité Fiscale

En 2020, SNCF Réseau n'a d'activité économique directe que sur le sol français et n'a pas de présence ou de projets d'investissements directs dans un pays autre que la France excepté les missions techniques. SNCF Réseau n'a pas de présence dans les États et territoires non coopératifs.

2.8. MISE EN ŒUVRE DU CONTRAT PLURIANNUEL DE PERFORMANCE

La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit la conclusion d'un contrat pluriannuel entre SNCF Gares & Connexions et l'État, dont le décret d'application n°2019-1583 du 31 décembre 2019 indique qu'elle intervient la même année que la signature du contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État. Les discussions avec l'État sont en cours et pourraient aboutir en 2021, une fois adopté le plan stratégique de SNCF Gares & Connexions et sous réserve de la conclusion du nouveau contrat entre SNCF Réseau et l'État.

C'est pourquoi les éléments relatés ci-après couvrent uniquement le périmètre SNCF Réseau.

SNCF Réseau et l'État 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'État.

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). Le rapport d'activité et l'avis de l'Autorité de Régulation sont adressés au Parlement et au Haut Comité du système de transport ferroviaire.

Le présent rapport de gestion intégré rend ainsi compte de la quatrième 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.

Plusieurs éléments majeurs sont intervenus depuis la signature du contrat : des dispositions prévues par la loi pour

un nouveau pacte ferroviaire de juin 2018 (réorganisation du Groupe SNCF, reprise de la dette de SNCF Réseau, révision du montant des péages, etc.), des évolutions réglementaires (loi Egalim concernant l'usage du glyphosate, transfert de gestion d'ouvrages d'art, cadre social, etc.) et enfin la crise sanitaire de la COVID-19 ayant des conséquences inédites sur l'activité de SNCF Réseau. Un nouveau contrat pluriannuel est donc en préparation avec le concours des services de l'État. La liste des indicateurs serait profondément revue.

2.8.1. Indicateurs contractuels

Le contrat en vigueur définit vingt indicateurs : dix indicateurs industriels et commerciaux et dix indicateurs financiers. Le tableau suivant rapporte les valeurs 2016 à 2020, 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	2020	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	(3)	106	128	141	161	152	146	140	
Gauches de voie sur voies principales	nb	(3)	26	16	19	30	32	30	24	
Pannes de signalisation toutes causes	nb	(3)	229	221	261	262	255	248	227	
Autorisations de franchissement sans vérification préalable (2)	nb	(3)	64	59	56	52	55	44	37	
Qualité de la conduite des opérations d'investissement (hors construction de lignes nouvelles)	Respect du coût de réalisation	%	58	62	65	64	-	73	77	81
	Respect des délais de réalisation	%	(6)	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.	-	120	112	120	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	0	
	UIC 1 à 4	km	(6)	567	575	544	672	500	250	150
	UIC 5 à 6	km	(6)	613	666	750	695	700	500	400
Trafic des lignes capillaires fret couvertes par un accord de partenariat en vigueur	milliers trains-km	(6)	980,5	945,5	895,1	894,6	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	%	(4)	(4)	(4)	68,7	64,9	61,5	A définir en concertation	80,8	
Fréquence des accidents avec arrêt de travail (nombre d'accidents par million d'heures travaillées)	-	(6)	10,49	10,2	10,3	11,2	8,33	6,1	A déterminer	

(1) Hors lignes UIC 7 à 9.

(2) Cumul sur trois ans.

(3) Chiffres disponibles en mars 2021.

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

(5) Sur le périmètre de SNCF Réseau.

(6) Chiffres non disponibles au moment de l'édition du présent rapport

Indicateurs financiers	unité	2020	2019	2018	2017	2016	Jalons		Cible
							2018	2021	2026
Taux de couverture du coût marginal par les péages payés par les entreprises de fret	%	29	59	68	68	64	-	-	-
Economies générées par les gains de productivité réalisés (cumul à partir de 2017)	M€	544	414 ⁽³⁾	283	150	-	⁽¹⁾	666 ⁽²⁾	1622 ⁽²⁾
Taux de couverture du coût complet selon la méthode des amortissements comptables	%	83	86	85	92	94	⁽¹⁾	⁽¹⁾	⁽¹⁾
Dettes financières nettes en normes Françaises (4)	Md€	26,4	50,0	48,2	45,5	42,0	⁽¹⁾	⁽¹⁾	⁽¹⁾
Dettes nettes en normes IFRS SNCF Réseau	Md€	29,4	51,9	49,6	46,6	44,9	⁽¹⁾	⁽¹⁾	⁽¹⁾
Rapport entre la dette financière nette en normes Françaises (CRC) et l'excédent brut d'exploitation (4)	ratio	30,6 9	26,83	31,06	23,99	22,24	⁽¹⁾	⁽¹⁾	⁽¹⁾
MOP / Charge financière	ratio	1,33	1,23	1,04	1,28	1,32	⁽¹⁾	⁽¹⁾	⁽¹⁾
Taux moyen de la dette financière de SNCF Réseau	%	2,75	3,08	3,17	3,35	3,46	-	-	-
Maturité résiduelle moyenne de la dette financière long terme brute de SNCF Réseau	ans	12,1	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

(3) Réalisé fin 2019 = 414 M€ (vs 424 M€ publié en 2019) en raison d'une correction sur un montant qui n'était pas définitif

(4) Evolution de la définition du ratio en 2020 : Dette nette en normes Françaises / Excédent brut d'exploitation

Les données < = 2019 sont calculées selon l'ancienne définition règle d'or (Dette nette en valeur de remboursement/Marge opérationnelle)

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 (voies, appareils de voie, caténaires, passages à niveau, signalisation, ouvrages d'art) et l'outil créé sera déployé en 2021 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. Une baisse tendancielle s'observe pour les trois premiers indicateurs depuis 2016. Les résultats 2020 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 : la prise en compte des surcoûts liés à la crise de la COVID-19 a impacté le taux de conformité d'environ (5) points. En neutralisant l'impact de ces surcoûts, le taux aurait été en progrès de +1 point.
- Le respect des délais de réalisation : en 2020, la crise sanitaire a eu pour conséquence l'arrêt de tous les chantiers lors du premier confinement à partir de mi-mars. SNCF Réseau a pris toutes les dispositions pour reprendre les chantiers de travaux au plus tôt, dans le respect des mesures sanitaires imposées. La moitié des mises en service programmées en 2020 ont été maintenues aux dates initiales, le reste a été reprogrammé (pour moitiés en 2020 et en 2021). Au total, sur les 81 mises en service maintenues en 2020, 89 % l'ont été aux dates prévues initialement ou reprogrammées du fait de la crise Covid-19. Parmi les 11% ne respectant pas les délais, certaines correspondent à des opérations de régénération pour lesquelles une partie du programme a dû être abandonnée et reprogrammée ultérieurement du fait de contraintes de ressources ou logistiques liées à la crise sanitaire.
- Le respect du programme d'opération : plus récent et plus complexe à calculer, cet indicateur est toujours en cours de construction. Après une phase de réorganisation de la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de Nouvel' R, une matrice performance/programme a été établie en 2020 permettant de synthétiser les principaux éléments de programme et de service, en vue d'analyser un premier panel de projets en 2021 parmi le top 100 des mises en service.

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 2020 font apparaître une forte hausse du coût du GOPEQ, principalement du fait des perturbations engendrées par la crise sanitaire (reports de chantiers, mise en œuvre des gestes barrières).

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 programmés ne permettront toutefois pas d'atteindre l'ambition prévue pour 2021.

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 d'une 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 2020. 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 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 une nette baisse en 2020 (-21 %). Malgré le contexte sanitaire, l'activité est restée soutenue. Cette évolution est en grande partie à porter au crédit de nombreuses actions et démarches de prévention ou de formations, ainsi qu'au déploiement de la transformation managériale lancée en 2019 sur la Santé et Sécurité au Travail – un sujet auquel les opérateurs accordent une plus grande attention au quotidien.

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 2020, l'Etat a mené une action en faveur du transport de marchandises en prenant en charge la redevance de circulation sur 6 mois ; ainsi les entreprises de fret ont payé la redevance de circulation uniquement sur le premier semestre. C'est la raison pour laquelle le taux de couverture du coût marginal pour 2020 est en forte baisse par rapport aux années passées.

La performance de SNCF Réseau atteint +130 Millions€ en 2020. Cette performance est au-dessus de la trajectoire du pacte ferroviaire, élaborée en 2018.

Pour 2020, 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 7,2 Mds€, couvert à hauteur de 83 % par des recettes. La baisse de ce taux de

couverture par rapport à 2019 (86 %), s'explique en grande partie par la réduction des produits liée à l'impact de la crise sanitaire de la COVID-19 sur les péages. Par ailleurs, la baisse du résultat financier, qui vient diminuer l'assiette du coût complet par rapport à 2019, s'explique par la baisse des charges d'intérêt principalement liée à la reprise de la dette en 2020

L'évolution 2020 des indicateurs financiers suivants est commentée au paragraphe 2.6 :

- dette financière nette en norme Française;
- 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 baisse de la marge opérationnelle consécutive à la crise sanitaire, du fait de l'amélioration plus significative du coût de l'endettement financier net lié à la baisse de l'encours moyen de la dette (à la suite de la reprise de dette de 25 Milliards€ par l'État)

2.8.2. 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'État.

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). Les résultats de l'outil ont été présentés à l'État en 2019 : il montre que, pour les prochaines années du contrat, la régénération du réseau ne devrait pas entraîner de baisse des dépenses d'entretien, notamment du fait de la réaffectation nécessaire des moyens depuis les infrastructures renouvelées vers celles qui nécessitent davantage d'entretien.

La gestion de maintenance assistée par ordinateur (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, GMAO Engins et Signalisation mécanique depuis mars 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, avant un déploiement national en 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 maintenue en 2020, 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 autorisations d'occupation temporaire (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 puis l'ouverture aux clients en consultation, qui sont progressivement formés aux outils. L'année 2020 a vu l'achèvement du déploiement de SIPH pour la construction intégrale de l'horaire 2021, en vigueur à compter du 13 décembre 2020.

Concernant la préparation du plan de déploiement de l'ERTMS (European Rail Traffic Management System), 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. Un outil transversal d'évaluation carbone des projets d'investissement a ainsi été développé en 2019 puis mis en service au T1 2020. Il permet de calculer les

émissions induites par un projet (matériaux, mise en œuvre des chantiers, etc.) ainsi que les émissions évitées qui lui sont attribuables à l'échelle du système de transport. Sur ce dernier point, il intègre les méthodes développées pour le reporting aux investisseurs en obligations vertes de SNCF Réseau, dont la qualité a été maintes fois saluée par les acteurs de la finance verte. Ces méthodes font à présent l'objet d'une diffusion qu'au sein du Groupe SNCF en vue de lever des fonds destinés à financer des investissements sur d'autres types d'actifs. Par ailleurs, SNCF Réseau s'est engagée en 2020 à réduire son empreinte carbone de 20 % d'ici 2030 ; un plan d'action mobilisant les principaux leviers est en cours de définition.

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 des activités du prestataire), ce qui semble actuellement trop complexe. Au-delà de cet indicateur, la baisse du nombre d'accidents du 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 DU GROUPE SNCF RESEAU 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 le niveau de maîtrise. Les impacts sont évalués pour chaque risque selon une grille définie d'impacts opérationnels, financiers, juridiques, stratégiques et de notoriété, un même risque pouvant avoir des impacts multiples.

3.1.1. Les risques opérationnels

Les principaux risques pouvant avoir des impacts opérationnels sont majoritairement liés à l'utilisation du réseau ferré (sécurité technique liée à la conception et à la maintenance des équipements constitutifs de l'infrastructure ferroviaire et sécurité de la gestion des circulations) et aux opérations d'investissements (y compris les risques de construction). Ces risques sont définis et leur gestion est détaillée en partie 3.3

3.1.2. Les risques financiers/de marché

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.

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

3.1.3. Les risques juridiques et de conformité

Le risque de non-conformité est considéré comme le risque de sanction judiciaire (notamment Risque pénal), administrative (Autorité de contrôle) ou disciplinaire, de perte financière significative ou d'atteinte à la réputation, qui naît du non-respect de dispositions propres à l'activité de gestionnaire d'infrastructures ferroviaires, qu'elles soient de nature législative ou réglementaire, nationales, européennes ou internationales (du fait de l'extraterritorialité de certaines lois) directement applicables, ou qu'il s'agisse de normes professionnelles, ou d'instructions des dirigeants (Référentiels internes) prises notamment en application des orientations du Conseil d'Administration ou de la société mère.

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

L'entreprise se voit également confrontée à un risque juridique soit le risque de tout litige avec un client, fournisseur, salarié, résultant de toute imprécision, lacune ou insuffisance susceptible d'être imputable à l'entreprise au titre de ses obligations contractuelles. La gestion de ces risques est détaillée en partie 3.5.

Les risques liés au statut de SNCF Réseau

SNCF Réseau en tant que Société Anonyme (SA), filiale de la holding SNCF, elle-même détenue intégralement par l'État, est soumise au droit des SA. 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.

3.1.4. Les risques stratégiques

Les risques économiques

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

3.1.5. Les risques à fort impact sur la notoriété

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

Les risques liés à la sécurité informatique :

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

Les risques sociaux

Des grèves et arrêts de travail des salariés ne sont pas à exclure à l'avenir, en particulier dans le contexte du débat sur la réforme des retraites et de la réduction des dépenses de siège. Ces grèves et arrêts de travail, s'ils étaient significatifs, pourraient avoir un impact négatif sur la performance financière de SNCF Réseau.

3.1.6. Les risques aléatoires

Les risques liés aux conséquences du changement climatique

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

Le risque terroriste

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

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

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

3.2. 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 stratégie et affaires corporate, 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'acquiescer 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 Comité National des Investissements et Engagements (CNIE), 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 du Management des Risques, du Groupe public unifié. 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 Comité de direction de SNCF Réseau. Ces risques, limités en nombre (15 en 2018 et 2019), sont validés à l'issue d'une séance du Comité de direction, 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 réglementation, 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

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 fondamentales :

- 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.

La sécurité de l'exploitation ferroviaire comprend essentiellement :

- la sécurité de l'exploitation associée aux risques liés à la gestion des installations ferroviaires 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
- la sécurité système associée aux risques liés aux interfaces avec les autres acteurs du système ferroviaire

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 (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.

Les indicateurs principaux de mesure de la maîtrise et de l'amélioration de la sécurité sont :

- Le nombre d'accidents significatifs (indicateur européen – normé par la directive sécurité 2016-798 du 11 mai 2016)
- Le nombre de tués (hors suicides) sur le réseau ferroviaire
- Le nombre d'événements de sécurité remarquables répondant à une nomenclature définie par SNCF Réseau et permettant de mettre en exergue les événements qui ont eu ou qui auraient pu avoir des conséquences matérielles ou humaines et qui engagent plus spécifiquement la responsabilité de SNCF Réseau

Ces 3 indicateurs sont affichés dans le chapitre 4.3 de la déclaration de performance extra-financière (Tableau de synthèse des indicateurs).

Le management de la sécurité est assuré par le directeur général adjoint sécurité sûreté 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 adjoint sécurité sûreté. 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.

Une démarche nommée programme PRISME a été lancée en 2016 et se poursuit en 2020. Elle vise l'excellence sécurité par un renforcement de la culture sécurité à travers six axes de transformation :

- 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

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

Un certain nombre de prestations sont mutualisées au sein du Groupe SNCF, et mises en œuvre par des entités rattachées à la Direction des risques, de l'audit de la sécurité et de la sûreté de la holding, pour le compte, entre autres, de SNCF Réseau. Il en est ainsi de :

- la Direction des Audits de Sécurité (DAS), donnant à la direction de SNCF Réseau et aux différents dirigeants chargés de sécurité, une évaluation régulière 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 sécurité 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 (Association Française de Normalisation)
- la Direction de la Sécurité groupe, dont les principales missions sont :
 - o d'animer le programme PRISME, notamment le pilotage par les risques et la simplification documentaire, de veiller à leur ancrage au sein du groupe et de développer une culture de Sécurité commune
 - o de porter les sujets Sécurité en interface entre les différentes sociétés ferroviaires du groupe SNCF
 - o de conduire et animer la mise en œuvre de la transformation managériale de la Sécurité et Santé au Travail
 - o d'assurer un appui et une mise en cohérence des politiques de prévention de la santé et sécurité de travail des sociétés ferroviaires du groupe
 - o spécifiquement en 2020 de mettre en œuvre et animer la structure de pilotage « Taskforce » constituée en réaction à la pandémie de la COVID-19.
- l'Inspection générale sécurité qui 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

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 Direction e.SNCF du Groupe public unifié (GPU) 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 conformément aux lois et règlements applicables, notamment en matière de 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 Direction Stratégie, Programmation & MOA.

Chaque structure de la Directions des systèmes d'information (au sein de la Direction générale Industrielle & Ingénierie) 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 cyber sécurité, 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 à la suite des 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.

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.

En ce qui concerne la protection des données personnelles, en 2020, la fonction de DPO a été confiée au Directeur juridique adjoint qui travaille en étroite collaboration avec le responsable du pôle protection informationnel de la Direction numérique (DSI).

3.3.4. Sécurisation de nos infrastructures face aux événements climatiques

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 (TOUmées 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.

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.

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 GPU, 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 2020, le Département sûreté de la Direction Sécurité Sûreté Risques de SNCF Réseau a animé l'ensemble des directions générales dans la mise en œuvre des orientations sûreté pluriannuelles qui se structurent autour de 5 ambitions majeures (listées ci-après avec pour chacune d'elle un exemple d'action réalisée en 2020) 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.

- Sensibiliser les personnels et améliorer la culture sûreté avec la parution d'un livret Sûreté diffusé aux entités opérationnelles
- Professionnaliser le management de la sûreté avec la mise en œuvre d'une « Task Force sûreté » interne et transverse aux directions générales et zonales de SNCF Réseau et coordonnée avec la direction de la sûreté de la holding SNCF, et la signature d'une Convention de Partenariat entre SNCF Réseau et SNCF qui héberge les effectifs de la Surveillance Générale (agents chargés de la police des chemins de fer)
- Concevoir le système ferroviaire en intégrant la sûreté dans tous les projets de SNCF Réseau avec la publication de la prescription adaptée destinée aux chefs des projets
- Sécuriser le réseau ferré dit structurant et les installations essentielles à l'activité de SNCF Réseau avec la parution d'un référentiel de préconisations sûreté pour les installations de SNCF Réseau
- Mettre en œuvre les obligations gouvernementales, avec la rédaction du Plan Vigipirate Réseau

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 GPU
- propose des formations à la sécurité incendie des directeurs d'établissement, 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 de Transformation Managériale. Elle concerne toutes les entités de l'entreprise et

visé à renforcer le « savoir observer » et le « savoir dire » en vue d'une meilleure prise en compte des risques.

En 2020, dans un contexte particulièrement contraignant lié à la COVID-19, cette démarche de Transformation Managériale a continué d'être déployée. Un plan d'actions visant le développement des Compétences non Techniques des agents a été engagé et poursuivi. Des actions de prévention sur les risques Routiers, et des demi-journées sécurité complètent le dispositif. Des actions plus spécifiques sur des risques comme la prévention du bruit, du heurt par circulation, des risques chimiques ont permis de garder cette dynamique de baisse du taux de fréquence des accidents du travail avec arrêt pour SNCF Réseau.

La prévention est au cœur des mesures prises par l'entreprise. L'accidentologie des personnels des entreprises prestataires constitue un axe de travail important pour les accompagner dans l'amélioration de la maîtrise des risques auxquels sont exposés les agents impliqués dans la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Ainsi SNCF Réseau poursuit un programme d'exigence vis-à-vis de ses prestataires en matière de sécurité et santé au travail les incitant fortement à baisser leur propre taux de fréquence des accidents de travail au même niveau que celui de SNCF Réseau.

Le taux de fréquence des accidents du travail donnant lieu à un arrêt de travail d'au moins un jour, établi sur la période 1er novembre A-1 à 31 octobre A est remonté dans le chapitre 4.3 de la déclaration de performance extra-financière (Tableau de synthèse des indicateurs)

3.3.8. Les risques environnementaux

Le non-respect des normes ou réglementations environnementales peuvent porter atteinte aux tiers et à l'environnement. Les risques majeurs identifiés et les actions menées pour réduire l'impact de nos activités industrielles sur l'environnement sont décrites au chapitre 4.6.4 (Garantir la conformité environnementale et développer l'écoconception)

3.4. LA MAÎTRISE DES RISQUES FINANCIERS

3.4.1. Les risques financiers

Risque de taux d'intérêt

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

Risque de liquidité

Depuis le 1er janvier 2020, les nouveaux besoins de financement de SNCF Réseau sont assurés par la maison-mère SNCF. De ce fait les programmes de financement de SNCF Réseau (EMTN, ECP, NEUCP) ne sont plus opérationnels, et la ligne de back up de 1,5 Milliard€ a été résiliée.

Risque de contrepartie

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

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

Les sommes ainsi reçues par SNCF Réseau s'élèvent à 94 Millions€ à fin décembre 2020, contre 197 Millions€ à fin 2019.

Risque de change

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

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

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, à la suite de la nomination d'un directeur juridique adjoint en charge de la mise en conformité de l'entreprise (délégué à la protection des données (DPO) et référent auprès de la Haute Autorité pour la Transparence de la Vie Publique (HATVP)), l'ancien Comité Exécutif a validé la création d'un comité de pilotage anti-corruption regroupant les principales parties prenantes (Risk management, contrôle interne, direction juridique, direction des ressources humaines) et les principales filiales de l'entreprise.

A la suite du contrôle de l'Agence Française Anticorruption (AFA) survenu en 2018 (rapport définitif rendu en octobre 2020), les actions correctives suivantes ont été mises en œuvre au sein de SNCF Réseau :

- La cartographie des risques de corruption, a été mise à jour et des plans d'actions sont en cours de déploiement
- Un plan d'actions spécifique dédié aux projets et à la relation fournisseurs est en cours d'élaboration
- Le code de conduite anti-corruption publié par la direction de l'éthique et de la déontologie du Groupe SNCF a également fait l'objet d'une mise à jour et a été complété d'une politique cadeaux et invitations
- Le cycle de formation lancé en 2018 a été complété d'un e-learning groupe et de formations en webinar Ce dispositif sera complété d'un e-learning de formation spécifique aux métiers et aux risques de SNCF Réseau qui est en cours d'élaboration. Entre juillet 2017 et novembre 2020, 3430 salariés/agents SNCF Réseau ont reçu une formation en présentiel ou en webinar
- Une campagne de contrôle de conformité a été déployée au sein des filiales SNCF Gares & Connexions, AREP, Sferis
- La mise en conformité des procédures internes d'évaluation des tiers a été entreprise et complétée d'une révision des clauses contractuelles

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 comme SNCF Gares & Connexions ont décidé, comme les autres sociétés du GPU, de s'appuyer sur le cadre de référence de l'Autorité des Marchés Financiers (AMF) publié en janvier 2007 et actualisé en juillet 2010.

- L'animation de la démarche de contrôle interne

A la suite du passage en sociétés anonymes et aux évolutions d'animation du périmètre Contrôle interne, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions participent au comité contrôle interne Groupe, composé des représentants Contrôle interne des 11 Business Unit de SNCF et animé par la direction Contrôle Interne Groupe. Ce comité se réunira, dès 2021, trois fois par an pour fixer les objectifs de contrôle interne, s'assurer de leur bonne réalisation, présenter les évolutions des systèmes d'information et échanger sur les bonnes pratiques.

Pour SNCF Réseau, la direction générale finances & achats pilote la démarche de contrôle interne. La direction finances, juridique et régulation de SNCF Gares & Connexions assure ce pilotage pour ses entités. Cette démarche place chaque sociétés anonymes du Groupe en responsabilité première sur son contrôle interne.

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 différentes composantes de l'environnement de contrôle.

Un outil de contrôle interne commun aux sociétés anonymes du GPU a été déployé au second semestre 2020 auprès de l'ensemble des composantes de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions, afin de procéder notamment à des campagnes d'auto-évaluation, ainsi qu'au suivi des plans de contrôle. Une centaine d'entités ont été amenées à autoévaluer régulièrement leur maîtrise des processus. En 2020, n'ont été évalués dans cet outil sur le périmètre SNCF Réseau, que les processus conformité, conventions pour tiers et PPU (Pièce à Paiement Unique). Sur le périmètre des Gares, le plan de contrôle permanent a été utilisé pour évaluer la maîtrise des processus achats, notes de frais, parc auto et immobilisations.

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. Pour SNCF Réseau, des plans de contrôle interne des processus notes de frais, achats et parc automobile, ventes de vieilles matières ont été rédigés, déployés et accompagnés dans les entités concernées. Compte tenu du contexte particulier lié à la COVID-19, seuls quelques établissements de SNCF Réseau ont 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.

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

- elle prépare les avis juridiques qu'elle soumet au Comité consultatif pour le contrôle des marchés à laquelle elle participe
- elle assure la mise en œuvre du Plan de Gestion des Informations Confidentielles (PGIC) et du code de bonne conduite relatif aux « fonctions essentielles », établis en application des lois de réforme ferroviaire de

2014 et de 2018. Elle élabore également les dossiers des agents dont les projets de mobilités professionnelles nécessitent un examen de la Commission de déontologie du système ferroviaire

- elle décline le programme de lutte contre la corruption défini par la direction de l'éthique groupe et à cette fin travaille en étroite collaboration avec la direction des ressources humaines, la direction de la formation, la direction du contrôle interne, le risk management et les filiales du groupe SNCF Réseau
- elle gère les contentieux et les sinistres de l'ensemble de l'entreprise. 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. La démarche de réduction des risques

En complément du programme d'assurance dommage aux biens (Cf. partie 3.5.3), 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, est partagée entre les principaux acteurs du Groupe public unifié.

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.

3.5.3. 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 Groupe public unifié, comme prévu à l'article 5 du décret N° 2015-137 du 10 février 2015.

Grâce aux programmes d'assurance élargis à toutes les entités structurées dans le cadre de la Réforme Ferroviaire, 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. Elle est également couverte 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 Groupe public unifié. Les divers programmes d'assurance conçus et souscrits par la DDRA pour le compte des

entités du GPU sont placés auprès d'assureurs de premier rang dans les branches concernées. La gestion active des programmes est réalisée par la DDRA en collaboration avec les courtiers-conseils et les entités, métiers et projets concernés.

Les principaux programmes d'assurances SNCF sont :

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

SNCF Réseau est soumis au contrôle économique, financier et technique de l'État.

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'économie 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 la société, aux intérêts publics en jeu et au contrat passé entre l'État et SNCF Réseau. Il fait connaître, le cas échéant, au Conseil d'Administration la position du gouvernement sur les questions examinées.

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.

Le législateur est venu préciser 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 pour devenir le régulateur multimodal des transports (ferroviaire, routier et aéroportuaire). Elle est notamment chargée de veiller au

bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, 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 Millions€.

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 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). L'environnement institutionnel dans lequel évolue le groupe public unifié est complété par 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 commissaires aux comptes

Les commissaires aux comptes de SNCF Réseau sont nommés, sur proposition du Conseil d'Administration, 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 de l'Audit interne Groupe :

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 un chapitre dédié de ce rapport « Gouvernement d'Entreprise ».

3.7. ÉLABORATION ET TRAITEMENT DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

3.7.1. Le rôle de la fonction achats

SNCF Réseau

La direction des achats de SNCF Réseau assure le pilotage transversal de la performance des achats de l'entreprise. Elle élabore la politique achats 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 liées 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.

SNCF Réseau a mis en place une politique d'achats responsables qui s'appuie notamment sur l'évaluation de la Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE) des fournisseurs via ECOVADIS et sur l'intégration des critères RSE 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.

Pour maîtriser les risques RSE de ses achats, la Direction des Achats de SNCF Réseau déploie des dispositifs permettant d'intégrer de façon plus forte la prise en compte de la RSE dans son cycle achat.

Ainsi, à toutes les étapes de la qualification de ses fournisseurs à l'attribution d'un marché, il est intégré un dispositif permettant d'évaluer la RSE soit comme un critère de sélection ou de notation, soit dans la mesure de la performance RSE de ses fournisseurs.

Fin 2020, SNCF Réseau homologue les rails GREENSTEEL et lance leur déploiement sur le Réseau ferré national. Ainsi SNCF Réseau scelle durablement le partenariat avec Liberty Steel en se fournissant de rails issus d'acier recyclé de l'usine ASCOVAL. Ce partenariat répond à un double enjeu environnemental : la décarbonation du rail et l'émergence 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.

D'autres éléments sur la politique d'achats solidaires et politique d'achats favorables aux PME sont détaillés en chapitre 4.3.3 et 4.5.3 de la déclaration de performance extra financière

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

SNCF Gares & Connexions

Les achats de SNCF Gares & Connexions sont pilotés par la Direction des Achats Groupe (DAG) qui définit la politique achats de l'entreprise, gère les relations avec les fournisseurs et met en œuvre le plan de performance « achat » en lien étroit avec la direction de la société.

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

3.7.2.1. Contrôle de gestion et prospective

La direction générale finances & Achats – direction du contrôle de gestion et de la prospective anime 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 de direction et lors de chaque Comité d'audit et Conseil d'Administration.

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 de l'exécution du budget, 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 performance attendus (plan de performance)
- de suivi des enjeux financiers à travers la construction de la trajectoire financière, les analyses de la comptabilité de régulation, la communication envers les financeurs.

3.7.2.2. Gouvernance de la donnée, outils et procédures de gestion

SNCF Réseau a mis en place en 2018 une structure de gouvernance de la donnée, organisée autour du Chief Data Officer et de 10 filières de données en Directions. Ses principales missions sont de garantir la qualité, la sécurité et le partage des données.

Au sein de la direction du contrôle de gestion, le département gouvernance de la donnée, outils et procédures de gestion décline ses missions sur le périmètre des données économiques. Son action s'articule autour de plusieurs axes :

- Il garantit la mise en place de procédures de gestion homogènes transverses à tous les métiers
- Il s'assure de la qualité des données et en particulier :
 - o définit et pilote le processus de construction des référentiels de gestion et leur diffusion
 - o contrôle l'alignement entre la comptabilité analytique de performance et la comptabilité de régulation
 - o intervient dans la conception des outils de reporting de gestion
- Il définit et met en œuvre des processus normalisés de traitement des demandes de données institutionnelles, externes ou internes.

3.7.2.3. Régulation, communication institutionnelle avec les tutelles

Afin de respecter les obligations mises à sa charge par la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009, 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.

SNCF Gares & Connexions dispose également d'une comptabilité régulée pour l'élaboration de ses tarifs de gares qui sont soumis à l'avis de l'ART avant leur publication.

3.7.2.4. Synthèse et pilotage économique des 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. La comptabilité des opérations

SNCF Réseau

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 de la Comptabilité 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) exercés 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 unifié, 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.

SNCF Gares & Connexions

SNCF Gares & Connexions s’appuie sur une organisation comptable centralisée et utilise les services des centres de services partagés (CSP) mis en place par le groupe :

- CSP Centre de Comptabilité Fournisseurs (CCF) pour l’acquisition, la gestion et la mise en paiement des factures fournisseurs
- CSP Paie pour la gestion de toutes les transactions liées aux frais de personnel
- CSP Notes de Frais pour la gestion et le paiement des dépenses engagées par ses agents
- CSP Comptabilité Trésorerie pour le traitement de ses opérations bancaires

SNCF Gares & Connexions applique les principes pour ses arrêtés comptables que SNCF Réseau.

3.7.4. Normes comptables et fiscales

Dans le cadre de la réforme Pacte ferroviaire, les fonctions normes comptables et fiscales du groupe SNCF ont été centralisées au niveau de la société mère à compter du 01 janvier 2020 au sein de deux directions distinctes, la direction des normes comptables groupe d’une part et la direction fiscale groupe d’autre part. L’ancienne direction des normes comptables et fiscales de SNCF Réseau a donc été scindée et intégrée dans les directions groupe citées ci-avant.

Les mêmes missions restent toutefois assurées par les directions groupe pour l’ensemble des entités du groupe et donc pour SNCF Réseau, à savoir :

- transposer la doctrine comptable et fiscale;
- répondre aux questions techniques au fil de l’eau
- apporter assistance et conseil aux différentes entités dans l’élaboration de leurs contrats ou autres montages financiers complexes, ou dans leur traduction comptable et/ou fiscale
- apporter assistance aux travaux de clôture des comptes, et à l’élaboration des rapports financiers

La direction des normes comptables groupe a décliné les normes comptables dans un corps de règles et méthodes comptables (le « manuel des normes »). Ce manuel s’applique de façon obligatoire à toutes les entités du groupe et fait l’objet d’une mise à jour et d’un enrichissement constant. Le manuel des normes est ensuite décliné en procédures opérationnelles par chaque entité. Ainsi, l’élaboration des procédures comptables, y compris les éléments de contrôle interne, qui permettent la production de l’information comptable est dorénavant réalisée par les équipes comptables de SNCF Réseau en remplacement de l’ancienne direction des normes comptables et fiscales de SNCF Réseau.

Le département fiscalité de SNCF RESEAU a rejoint au 1^{er} janvier 2020 la Direction des Affaires Fiscales groupe au sein de la holding, afin d’assurer les principales missions suivantes :

- Missions régaliennes
 - o Définir la politique fiscale du Groupe SNCF pour favoriser le développement de l’activité, maîtriser la charge d’impôt, les risques fiscaux, dans le respect des valeurs éthiques du Groupe

- o Développer une culture fiscale du Groupe et tenir compte de la dimension politique liée au respect des règles fiscales en France et à l’étranger
- Business partner au service des SA et des BUs :
 - o Satisfaire aux obligations déclaratives avec rigueur
 - o Dispenser des conseils appropriés
 - o Être le centre d’expertise fiscale (contentieux, contrôles fiscaux, contrats)
 - o Conseiller les sociétés anonymes et Business Unit pour une gestion optimale des impôts et taxes
 - o Apporter son expertise aux réponses à des appel d’offres
- Piloter la charge d’impôt, le cash out/in fiscal et le Taux Effectif d’Impôt (TEI) au moyen d’outils fiscaux dédiés.

3.8. LES ACTIVITÉS DE LA FONCTION FINANCEMENT 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) logée au sein de la société SNCF.

La DFT conduit la stratégie de financement du groupe 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 du groupe auprès des intermédiaires financiers, des investisseurs et des agences de notation.

Par ailleurs, la DFT pilote :

- La structuration financière des grands projets d’investissement
- 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 des sociétés du groupe 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

Enfin, la DFT est également responsable :

- du contrôle des risques financiers du groupe
- 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
- 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 du groupe (risque de taux, de change, de liquidité, de contrepartie et de matières premières), vérifie la conformité des opérations réalisées avec les autorisations données par le Conseil d'Administration de la société mère et contrôle le correct respect des procédures internes et des délégations de pouvoir et de signature.

4. DECLARATION DE PERFORMANCE EXTRA-FINANCIÈRE

En application de la transposition de la directive européenne sur la déclaration de performance extra-financière (décret n°2017-1265 du 9 août 2017 pris pour l'application de l'ordonnance n°2017-1180 du 19 juillet 2017), SNCF Réseau SA, en tant que société non cotée dont le total du bilan et le montant net du chiffre d'affaires dépasse les 100 millions d'euros et dont le nombre moyen de salariés permanents employés au cours de l'exercice est supérieur à 500, publie sa déclaration de performance extra-financière dans son rapport financier.

4.1. ANALYSE DES RISQUES, MATÉRIALITÉ DES ENJEUX ET PÉRIMÈTRE DE LA DÉCLARATION

La présente publication est articulée autour de la nouvelle stratégie développement durable de SNCF Réseau.

En 2016, une analyse de matérialité a été réalisée pour identifier les enjeux de Responsabilité Sociétale des Entreprises (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.

En 2018, elle a été complétée par une cartographie des risques et opportunités pour définir l'univers des risques extra-financiers de SNCF Réseau parmi lesquels ont été identifiés 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 d'assurer une cohérence entre la politique développement durable de SNCF Réseau et les risques et opportunités communiqués dans la déclaration de performance extra-financière. 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 des critères de gravité et de probabilité. Sur la base des résultats de la cotation, 10 risques et opportunités extra-financiers ont été hiérarchisés et validés par le Comité de direction.

En 2020, différents changements importants se sont opérés : le passage de SNCF Réseau au statut juridique de Société Anonyme (SA), la nomination de son nouveau Président directeur général, Luc Lallemand, et l'élaboration du nouveau projet d'entreprise, « TOUS SNCF Ambition Réseau », déclinant le projet du groupe, TOUS SNCF.

SNCF Réseau a donc mis à jour sa stratégie développement durable. Elaborée sur la base de la précédente politique développement durable, elle a fait l'objet d'un travail collaboratif d'identification des enjeux stratégiques de l'entreprise dans le cadre du changement de statut et des réorganisations qui se sont opérées en 2020. Conduit entre la fin 2019 et l'été 2020, ce travail s'est appuyé sur un état des lieux des documents de référence traitant de ce sujet, des entretiens dont 5 avec des membres de l'ancien Comité Exécutif de SNCF Réseau, et une mise en cohérence avec les orientations données par la Direction de l'engagement sociétal et de la transition écologique du Groupe. Ce travail s'est poursuivi au cours de l'été 2020 dans le cadre de l'élaboration du nouveau projet d'entreprise « TOUS SNCF Ambition Réseau ».

Pour cette année 2020, 8 risques majeurs ont été identifiés : sécurité, performance sociale, engagement sociétal, nuisances sonores, économie circulaire, biodiversité, énergie-carbone, conformité-performance environnementale. Le tableau de synthèse dans la partie 4.3 présente les indicateurs de

performance associés aux politiques mises en œuvre et renvoie aux chapitres les décrivant dans le rapport de gestion ou dans la DPEF.

La mise à jour de la cartographie des risques et de la matrice de matérialité est en cours et sera poursuivie en 2021. Elle prendra en compte des risques et enjeux des filiales de SNCF Réseau, en particulier sa filiale SNCF Gares & Connexion. Elle intégrera les exigences de la directive européenne de 2017 en réponse à la loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 sur le devoir de vigilance des sociétés mères et donneuses d'ordre et de la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique, dite loi « Sapin 2 ».

Les informations présentées dans la déclaration de performance extra-financière portant sur l'exercice 2020 concernent ainsi uniquement la SA SNCF Réseau. Les travaux en cours sur la cartographie des risques à l'échelle du Groupe SNCF Réseau, sur la matérialité de ses enjeux et l'élaboration des politiques permettant d'y répondre seront finalisés en 2021. Ils feront l'objet d'une déclaration de performance extra-financière consolidée à l'échelle du groupe en 2022 pour l'exercice 2021.

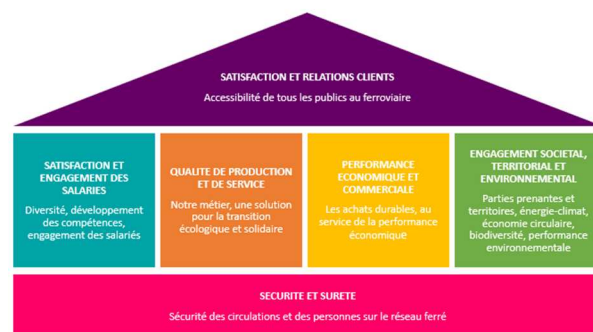
4.2. STRATÉGIE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Dans un contexte de profonde transformation des mobilités et face aux mutations technologiques et d'usages, aux flux marchands densifiés, aux urgences environnementales, sociales et économiques, SNCF Réseau veut relever les défis du transport de demain en prenant en compte les enjeux du développement durable dans sa stratégie globale d'entreprise.

Nourrie par les politiques publiques portant la transition écologique, énergétique et solidaire (politiques Climat, Energie, Biodiversité, Economie Circulaire, LOM ...), et un dialogue continu avec les parties prenantes territoriales, nationales et européennes, la stratégie développement durable de SNCF Réseau, constitue un considérable levier de transformations et est créatrice de valeurs et de sens. Elle est construite autour de trois priorités :

- Mettre l'humain au cœur de nos engagements
- Créer de la valeur pour les clients et les territoires
- Agir pour la protection de la planète

En 2020, le nouveau projet d'entreprise, « TOUS SNCF Ambition Réseau » a renforcé l'intégration des enjeux du développement durable dans la stratégie globale de SNCF Réseau.



Les trois priorités de la stratégie développement durable se retrouvent dans les différents éléments de la « maison » SNCF Réseau, chaque élément portant un ou plusieurs engagements développement durable, chaque direction référente étant responsable de l'atteinte des objectifs sur son domaine de responsabilité.

La Direction développement durable de SNCF Réseau, anime le pilier dédié à l'engagement sociétal, territorial et

environnemental de l'entreprise. Elle a en outre la responsabilité de définir la stratégie développement durable en grand, en collaboration avec l'ensemble des autres directions du Groupe, d'en piloter le déploiement et de veiller à l'obtention des résultats attendus.

Cette nouvelle organisation permet d'assurer le déploiement de la stratégie développement durable au cœur des métiers et dans chaque entité de l'entreprise (établissement, axe, direction territoriale, direction centrale technique ou transverse). Chacun dans son métier doit s'en approprier les principes, faire évoluer ses pratiques, développer des solutions permettant de véritables sauts de performance et l'amélioration continue de la performance collective.

La politique développement durable de SNCF Réseau se concrétise dans toute sa chaîne de valeur. Elle se décline dans les projets, la maintenance, les produits, le patrimoine foncier et immobilier. Elle concerne également les partenaires commerciaux, fournisseurs, prestataires avec lesquels SNCF Réseau travaille.

4.3. TABLEAU DE SYNTHÈSE DES INDICATEURS

Les indicateurs de performance retenus sont présentés ci-dessous. Ils permettent de piloter les trajectoires pour atteindre les objectifs à horizon 2025 ou 2030.

HUMAIN				
INDICATEURS	2020	2019	2018	
RISQUE : SECURITE				
Nombre d'ESR (Évènement Sécurité Remarquable) Exploitation Réseau toutes causes confondues	114	105	137	Le risque sécurité est traité au chapitre 3.3 du rapport de gestion
Nombre d'accidents significatifs sur le réseau (ISC) Accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages significatifs au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation. Les accidents survenus dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts sont exclus.	121	123	119	
Nombre de tués hors suicide (ISC) Personnes tuées sur le coup ou décédant dans les trente jours à la suite d'un accident sur le réseau ferroviaire, à l'exception des suicides et des malaises	45	53	40	
Taux de fréquence des accidents du travail (%) donnant lieu à un arrêt de travail d'au moins un jour, établi sur la période 1 ^{er} novembre A-1 à 31 octobre A	8,3	10,5	10,3	
RISQUE : PERFORMANCE SOCIALE				
Taux de femmes dans les effectifs (%) Sur l'effectif total qui se compose des salariés liés à l'employeur par un contrat de travail en cours d'exécution ou suspendu à l'occasion de congés ou de maladie, et ce, quelle que soit la nature de ce contrat	15	14,9	14,6	Le risque performance sociale est traité dans la DPEF au chapitre 4.4.2 du rapport de gestion
Nombre d'alternants recrutés en CDI	217	297	442	
Indice d'engagement des salariés (Baromètre ALLURE) (%)	66	54	59	
Note QVT (Qualité de Vie au Travail) (Baromètre ALLURE)	69	65	66	
Taux de salariés ayant bénéficié d'une formation (%)	73	81	79	
Nombre d'heures de formation	1 842	2 240	2 450	
RISQUE : ENGAGEMENT SOCIÉTAL				
Nombre de salariés SNCF Réseau ayant participé au mécénat de compétences	148	1 076	644	Le risque engagement sociétal est traité dans la DPEF aux chapitres 4.4.3 et 4.4.4 du rapport de gestion
Montant des achats effectués auprès de l'économie sociale et solidaire (ESS) (M€)	27,5	25	13,5	
Nombre d'heures en insertion sociale réalisées par des clauses sociales	886 388	682 066	330 000	
CLIENTS ET TERRITOIRES				
INDICATEURS	2020	2019	2018	
RISQUE : NUISANCES SONORES				
Montant des investissements engagés pour la réalisation des travaux de réduction des nuisances sonores dans le cadre de la politique nationale de résorption des points noirs bruits (PNB) (M€)	2	2,7	2,7	Le risque nuisances sonores est traité dans la DPEF au chapitre 4.5.5 du rapport de gestion
Nombre de logement PNB traités	456	637	718	
Nombre de personnes ayant bénéficié d'un traitement PNB	1 368	1 911	2 164	
PLANETE				
INDICATEURS	2020	2019	2018	
RISQUE : ECONOMIE CIRCULAIRE				
	44	-	-	

Taux de captation des matériaux dimensionnant de la voie (ballast, rail, traverses bois/bétons, fil de contact caténaire) collectés lors des opérations de régénération pour la valorisation dont le réemploi (%)				
Ventes de matériaux en fin de vie (M€)	25	36,7	45,5	Le risque économie circulaire est traité dans la DPEF au chapitre 4.6.1 du rapport de gestion
Part de rails réemployés (%)	4	3	2,7	
Part de rails recyclés (%)	96	97	97,3	
Part de ballast réemployé en suite rapide (%)	30 à 50	30 à 50	30 à 50	
Volume de traverses bois valorisées énergétiquement (tonnes)	51 784	65 000	65 187	
RISQUE : BIODIVERSITE				
Part des installations ferroviaires (RFN, Sites) couvertes par des actions de réduction ou de suppression d'usage des produits phytosanitaires (hors biocontrôle) (%)	15,4	5,9	4,3	Le risque biodiversité est traité dans la DPEF au chapitre 4.6.2 du rapport de gestion
Part d'ouvrages hydrauliques mis en conformité sur le nombre d'ouvrages entravant les cours d'eau inscrits par arrêté préfectoral en liste 2 (%) En 2019-2018 c'est le nombre des CECE (continuités écologiques des cours d'eau) rétablis sur les 110 inscrites à la réglementation qui a été publié. En 2020 l'indicateur a été modifié et exprimé en pourcentage.	7,27	7,27	7,27	
RISQUE : ENERGIE – CARBONE				
Taux d'émissions carbone évitées par km de voie régénéré (GOPEQ) par rapport à 2018 sur les 4 segments ballast, rail, traverses bois/bétons, fil de contact caténaire grâce aux actions d'économie circulaire (%)	7,5	-	-	Le risque énergie carbone est traité dans la DPEF au chapitre 4.6.3 du rapport de gestion
Emissions de GES (Gaz à Effet de Serre) totales de SNCF Réseau (scope1+2) (kt eq CO ₂)	115	139	138	
Consommation d'énergie totale (GWh)	1 354	1 662	1 595	
RISQUE : CONFORMITE / PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE				
Nombre d'évènements environnementaux	112	84	20	Le risque conformité / performance environnementale est traité dans la DPEF au chapitre 4.6.4 du rapport de gestion
Taux d'établissements ayant déployé un système de management de l'environnement (SME) sur le nombre total d'établissements (%) En 2019 c'est le nombre d'établissements labellisés Bronze dans le cadre de la démarche de SME adaptée PACTE qui a été publié. En 2018, l'indicateur n'était pas suivi.	25	18	15	
Nombre de salariés formés aux sujets environnement	209	263	151	

4.4. PRIORITÉ 1 : METTRE L'HUMAIN AU CŒUR DE NOS ENGAGEMENTS

4.4.1. Assurer la sécurité de tous sur le réseau

S'assurer de la sécurité des circulations et des personnes sur le réseau ferré national est la priorité de SNCF Réseau.

La couverture des risques, les politiques et résultats sécurité incluant des indicateurs clés de performance sont présentés dans la partie 3.3 du présent rapport.

Ces informations sont également publiées dans le Rapport annuel sécurité SNCF Réseau remis à l'EPSF au 31 mai 2021.

4.4.2. Améliorer notre performance sociale

La politique sociale contribue à la Responsabilité Sociétale de SNCF Réseau au travers des engagements sur la mixité, le handicap, l'insertion professionnelle des jeunes, l'engagement des salariés, le développement des compétences.

4.4.2.1. Augmenter le taux de féminisation dans l'entreprise

Comme dans la plupart des entreprises industrielles françaises, les femmes restent aujourd'hui peu nombreuses au sein de SNCF Réseau. Fin 2020, elles représentent 15% de l'effectif total. 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.
- Elargir 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.

Politique

Les recommandations formulées à la suite de l'étude sur la mixité réalisée en 2018, 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 sexistes.

- 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.

Actions

En 2020, différentes actions ont été menées pour développer la mixité et l'égalité professionnelle :

- Appliquer la convention signée en 2019 avec le Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes.
- Prévenir et faire reculer les stéréotypes de sexe dans la communication externe.
- S'assurer du déploiement des ateliers « Mixité en jeu » auprès des Comités de Direction (CODIR) et des managers de proximité.
- Déployer le e-learning sur le sexisme « Résister au sexisme » à destination de l'ensemble des salariés.
- Sensibiliser les responsables des ressources humaines des 6 périmètres au harcèlement.
- Organiser une semaine de la mixité.
- Communiquer des indicateurs de mixité plus détaillés : taux de féminisation, taux de recrutement de femmes, taux de femmes occupant des postes de manager opérationnel, taux de CODIR formés, taux d'hommes à temps partiel pour éducation enfants, taux de promotions.
- Sensibiliser les référents harcèlement des Comités Sociaux Economique (CSE).
- Valoriser les parcours féminins avec les conseillers carrière.
- Mettre en place un processus visant à exploiter des viviers de femmes et les accompagner dans les prises de poste à responsabilité pour atteindre 30% de femmes aux postes à responsabilités au sein du groupe SNCF.
- Présenter obligatoirement une candidature féminine parmi les prétendants aux postes de Directeurs d'établissement (DET) au sein de chaque activité.
- Organiser une journée de promotion des métiers auprès d'un public féminin.
- Faire connaître nos métiers techniques aux jeunes filles des collèges, lycées et écoles d'ingénieurs (Girls' Day).
- Développer les interventions en milieu scolaire et intervenir dans les écoles d'ingénieurs.
- Favoriser la reconversion en interne, accompagner les prises de poste de management opérationnel, proposer du mentoring, du coaching, un programme de leadership.
- Proposer un entretien aux femmes nouvellement embauchées occupant un poste dans un univers masculin (au cours de la 1^e année). L'entretien pourra être mené par le relai mixité.

- Expérimenter un prototype de sanitaires mobiles sur les chantiers et proposer à l'ensemble des femmes de terrain des nouveaux EPI (équipements de protection individuels) adaptés à leur morphologie pour plus de confort de travail.

4.4.2.2. Faciliter l'insertion professionnelle des personnes en situation de handicap

SNCF Réseau a deux enjeux principaux :

- Tendre vers l'obligation d'emploi de 6 % par le recrutement et l'emploi direct (en 2020, seul l'emploi direct compte dans le calcul du taux d'emploi en raison de la réforme de l'Obligation d'Emploi de Travailleurs Handicapés).
- Couvrir les besoins en compétences de la SA par la meilleure adéquation possible entre le salarié et l'attendu du poste. Les aménagements envisagés lors du cycle de formation et au moment de la prise de poste sont ainsi considérés comme la clé de la réussite.

Au titre de la prévention de la survenue de l'inaptitude au poste le plus précocement possible, deux leviers sont actionnés pour le maintien en emploi des salariés :

- Adapter les situations de travail selon l'attendu légal de « l'aménagement raisonnable » pour permettre à un salarié reconnu travailleur handicapé de poursuivre son activité professionnelle dans les meilleures conditions de performance et de préservation de sa santé.
- Favoriser un travail en interdisciplinarité entre RH, Service de Santé au Travail, management, Action sociale, CorHE (correspondants handicap emploi), EIM (espace initiatives mobilités).

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 qui accompagnent quotidiennement les salariés en situation de handicap.

Politique

L'objectif de la politique de SNCF Réseau est de permettre à chacun de trouver sa place, sans que le handicap soit un frein à sa réussite. Pour cela, SNCF Réseau met en œuvre des mesures adaptées pour le recrutement, l'accueil et le maintien dans l'emploi de ses salariés porteurs de handicap.

Cette politique s'articule autour des 6 engagements concrets du 8^{ème} accord collectif 2018-2021 signé le 26 avril 2018 (GRH 00393) en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés du Groupe Public Ferroviaire :

- Aménager les postes de travail et compenser le handicap.
- Considérer le développement des compétences comme une priorité.
- Recruter et accueillir.
- Mieux prendre en compte le handicap dans la vie personnelle et professionnelle.
- Impliquer Tous les acteurs.
- Soutenir l'emploi externe de travailleurs handicapés via la politique d'achat.

La mission handicap Réseau accompagne quotidiennement les collaborateurs en proposant des aménagements des

postes de travail nécessaires pour offrir à chacun la possibilité d'exprimer ses talents.

Le succès de la politique handicap repose également sur le développement des compétences et la possibilité de se développer au travers de parcours qualifiants.

Faciliter la formation, rendre accessible tous les modules de formation et naturellement accompagner les carrières constituent des enjeux primordiaux pour le développement des projets professionnels de chacun des salariés concernés.

Tout cela n'est possible que si tous les acteurs sont impliqués à tous les niveaux de l'entreprise en déconstruisant les idées reçues et en impulsant une dynamique inspirante.

Actions

Les actions 2020 ont porté sur les thèmes suivants :

Recrutement

- Montée en puissance d'un groupe de travail « recrutement » constitué de deux interlocuteurs dédiés à temps plein, un en agence recrutement et un dans la cellule handicap. Le développement des opérations de sourcing et de recherche de candidatures ont permis d'atteindre un niveau de candidatures en fin d'année jamais atteint avec 1400 CV exploités.
- Accompagnement et sensibilisation des acteurs du recrutement cadres et non cadres, en particulier les experts métiers qui accompagnent les CRE (chargés de recrutement externe) sur les sujets de non-discrimination.
- Opération DUODAY avec des résultats très encourageants dans un contexte peu favorable à l'organisation de ce type d'opération.

Maintien en emploi

- Poursuite du travail engagé sur des thèmes spécifiques innovants et porteurs permettant une adaptation optimale des aménagements. Constitution d'un groupe de travail sur les nouvelles technologies d'assistance ou de compensation (exosquelette) ainsi qu'une commission spécifique. Participants : CorHE Mission Handicap Réseau, médecins du travail, médecin de rééducation fonctionnelle, ergonomes du Matériel, ergonomes Réseau sous réserve de validation par sa Direction. En association avec établissements Réseau et Matériel, plusieurs tests sur différents dispositifs d'assistance ont déjà été réalisés
- 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)
- Expérimentation de 2 cellules de maintien en emploi à l'échelle d'un établissement de production avec la participation de nombreux managers

Sensibilisation / Communication

- Poursuite du travail engagé sur les sujets juridiques, notamment en réalisant de nouvelles fiches pratiques
- 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

- Finalisation de la mise en place des règles de Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD) permettant d'assurer le traitement et la confidentialité des données TH (travailleur handicapé) : courriers d'information aux salariés TH et transmission des listes des personnels en situation de Handicap aux DET (Directeurs d'établissement) concernés.

4.4.2.3. Faciliter l'insertion professionnelle des jeunes dans l'entreprise

L'insertion des nouvelles générations s'inscrit parmi les préoccupations fortes de SNCF Réseau. L'engagement de l'entreprise est de faire de l'alternance et des stages un facteur d'intégration, de diversité et de développement en favorisant le lien intergénérationnel.

L'alternance est un outil incontournable de recrutement puisqu'il permet d'attirer, former et détecter les futurs talents de l'entreprise. En inscrivant activement ces thèmes dans ses politiques de l'emploi, l'entreprise souhaite constituer son vivier de collaboratrices et collaborateurs, et intégrer des éléments dynamisants portant un regard neuf sur son activité.

De plus, l'État favorise et aide les entreprises qui intègrent des alternantes et alternants et pénalise les entreprises n'atteignant pas 5% d'alternants dans leur effectif, par le paiement d'une surtaxe. Cette surtaxe est calculée sur la masse salariale en fonction du taux d'alternance dans l'entreprise.

Politique

Les objectifs principaux consistent à atteindre l'objectif légal de 5% d'alternants et d'accueillir 400 stagiaires de 3^{ème}.

Les leviers d'actions sont :

- Ajuster l'offre d'alternance aux besoins en recrutement
- Informer et impliquer tous les acteurs
- Valoriser l'alternance auprès des managers et des salariés
- Adapter les outils pour permettre un pilotage précis

4.4.2.4. Développer les compétences des salariés

Chez SNCF Réseau, la formation est traditionnellement intimement liée au pacte social de l'entreprise. Nombreux sont les exemples de progressions de carrières exemplaires, rendus possibles par la formation dans le cadre du système de promotion interne. 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 dans un contexte où l'acquisition et le transfert de compétences sont indispensables pour la valorisation de SNCF Réseau.

Néanmoins le système de formation de SNCF Réseau doit se transformer afin de répondre au défi de performance économique et sociale de SNCF Réseau lié au contrat de performance. Le modèle « massif » de la formation initiale n'est plus une réponse efficace. L'évolution vers des parcours plus individualisés dans une logique de formation tout au long de la vie professionnelle doit devenir le standard de demain pour mieux répondre aux enjeux métiers, de production et également aux attentes des nouvelles générations.

Politique

SNCF Réseau a engagé une transformation de la formation indispensable face au défi de performance économique et sociale auquel elle doit répondre.

L'écosystème formation poursuit donc sa mutation : émergence de nouvelles modalités pédagogiques, développement de parcours au plus près des besoins de chacun dans l'objectif de rendre les salariés davantage acteurs de leur employabilité et de leurs parcours de développement des compétences.

Les objectifs sont multiples :

- Rendre le système de formation plus efficient.
- Mieux former les salariés tout au long de leur vie.
- Construire la vitrine des métiers de SNCF Réseau de demain pour attirer et fidéliser les talents.
- Faire de la formation de SNCF Réseau une référence nationale et internationale de la profession.

Depuis la mise en place de Nouvel'R, SNCF Réseau s'appuie sur une Direction Formation unique, au service du développement des compétences. Elle regroupe la formation pour les métiers Maintenance & Travaux, exploitation ferroviaire et projets (Maîtrise d'ouvrage, Maîtrise d'œuvre générale...). Cette nouvelle organisation a pour missions principales de mettre les clients au cœur du système de formation, préparer les compétences de demain, maintenir le niveau d'excellence de nos fondamentaux métiers, développer la performance en situation de travail et favoriser l'employabilité. L'objectif est de passer d'un modèle concentré sur la formation initiale vers des parcours plus individualisés, en s'appuyant sur des dispositifs modulaires tout au long de la vie professionnelle.

Le schéma immobilier projette une concentration des unités de formation sur des sites plus accessibles, capacitaires, multi spécialités, intégrant les facilités et commodités d'accueil. 2022 sera l'année de l'inauguration officielle de 3 campus modernes, connectés et multi spécialités, vitrines des métiers de SNCF Réseau. Chacun sera équipé de plateaux techniques intégrant les technologies les plus récentes. Ces campus offriront un environnement attrayant et moderne pour les clients internes, externes et pour les collaborateurs formateurs, suscitant l'implication des apprenants, ainsi que des « vocations » dans les métiers de la formation et à terme, l'objectif de servir une prestation d'excellence.

Actions

Refonte méthode et contenus (RMC)

L'objectif des équipes RMC est de retravailler les parcours de formation des agents de maintenance, afin d'adapter au mieux la formation aux compétences attendues pour tenir un poste.

Derrière la démarche, d'autres finalités sont également poursuivies : d'une part, concevoir des parcours qui permettent aux agents d'être disponibles plus rapidement pour leur établissement ; d'autre part, développer une approche par modules, afin que les programmes de formation puissent être transposés à d'autres parcours, gage d'efficacité.

Enfin, en favorisant la pédagogie inversée, faire en sorte que l'agent soit chaque jour davantage acteur de sa propre formation.

Pour atteindre ces objectifs, l'équipe RMC s'appuie sur des chefs de projet et un studio. Les chefs de projet aident les commanditaires à exprimer leurs besoins en formation. À partir de cette expression de besoins, ils construisent le parcours de formation, en utilisant la pédagogie la mieux adaptée pour que la transmission du savoir et l'acquisition des compétences soient optimisées. Le studio concentre les expertises en matière d'outils distanciels et de technologies avancées en matière de formation (réalité augmentée, gamification...), afin de pouvoir réaliser une partie des

formations distancielles en interne, ainsi que la mise à jour des outils.

Depuis la mise en place de RMC, il y a environ un an, les équipes ont déjà réalisé les nouvelles grilles de compétences pour 6 spécialités (voie, signalisation électrique, signalisation mécanique, télécom, caténaire et produit train).

Par ailleurs, différents parcours de formation sont en cours de refonte : formation pour opérateurs CREQ (conducteurs équipement), convoi du GI (gestionnaire d'infrastructure), opérateurs de signalisation électrique, opérateurs caténaires, jeunes cadres.

À la fin 2020, les 70 parcours de formation initiale auront été traités et les métiers de la maintenance et de la circulation auront des cursus de formation avec des objectifs communs (vision système, management sécurité...).

Mon Académie

Mon Académie Réseau couvre désormais tout le périmètre de SNCF Réseau. L'outil offre à la fois une portabilité des contenus, c'est-à-dire la possibilité de bénéficier de contenus de formation à tout moment, sur différents types de supports (portable, PC...), mais aussi une traçabilité de l'utilisation de ces contenus. Cet outil permet une visibilité nouvelle de l'offre de formation pour les stagiaires, apporte l'occasion de valoriser le métier de formateur et de moderniser les contenus de formation. Chaque session devient interactive et permet de connecter entre eux tous les apprenants autour d'un forum communautaire de partage.

4.4.2.5. Développer l'engagement des salariés

Depuis 2018, SNCF Réseau a créé au sein de la Direction générale des ressources humaines une structure dédiée à la qualité de vie au travail, la prévention des risques psychosociaux et le développement de l'engagement. L'enjeu 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 dialogue sur le travail au sein des collectifs. Il s'agit de pouvoir améliorer en continu l'organisation du travail, les modes de fonctionnement, les rôles, pour plus d'efficacité collective en cohérence avec les valeurs du groupe SNCF : Engagement, Efficacité, Ouverture. A travers la démarche de performance sociale sur les enjeux de Qualité de Vie au Travail (QVT) & de prévention des risques psychosociaux, 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.

Politique

Dans son programme « Mieux vivre au travail » pour l'amélioration de la qualité de vie au travail, SNCF Réseau 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 annuel de satisfaction des collaborateurs Allure, entité par entité, est également une source d'informations pour mieux cibler les actions de progrès à mettre en œuvre.

Dans un contexte de transformation majeure de SNCF Réseau, l'écoute annuelle des collaborateurs à travers le baromètre Allure est essentielle. 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 d'entreprise. 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.

Actions

A la suite des recommandations de l'Audit de l'Agence Nationale pour l'Amélioration des Conditions de Travail (ANACT) mené en 2019 sur une dizaine d'établissements, une instance de gouvernance Comité de Pilotage « 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 4 séances de travail sur 2019, puis de 5 séances en 2020.

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 une gouvernance pluridisciplinaire, permettant de croiser les regards et les différents types d'indicateurs RH & Santé et Sécurité au Travail (SST), afin d'optimiser l'identification des priorités d'actions et d'investigation en matière de QVT/Performance sociale.

La ZP Sud Est a de son côté mis en place un Comité de Pilotage RPS (risques psycho-sociaux) animé par la Direction des ressources humaines de la ZP Sud Est.

De la même façon, des expérimentations de mise en place d'espaces de discussion sur le travail réel ont démarré depuis 2019 (ZP Atlantique) ; ralenties par la crise sanitaire, elles sont toujours en cours et devraient faire l'objet d'un retour d'expérience début 2021.

Un dispositif de professionnalisation et d'accompagnement des collectifs de direction des établissements à la « prévention des risques sociaux & psycho-sociaux et au renforcement de pratiques de dialogue social de proximité », a été conçu sur le 1er semestre 2020, en co-construction avec les DET (Directeurs d'établissement), RRH et consultants managériaux de 2 établissements « pilotes » sur la ZPA (IP LGVA, EIC APC). Compte tenu du contexte pandémique, la conception a été réaménagée pour permettre un déploiement des modules en « distanciel » sur le 4ème trimestre 2020. L'objectif est de pouvoir sur 2021-2022 élargir le déploiement de ce dispositif à la fois sur un périmètre géographique plus large, et l'étendre à la population des managers de proximité.

Les semaines QVT « Mieux Travailler ensemble » se sont déroulées du 30 novembre au 11 décembre 2020 chez SNCF Réseau. Cet événement, organisé sur deux semaines en format distanciel, a permis de proposer des conférences sur les thèmes de la reconnaissance, des retours en continu, mais aussi des temps d'inspiration et de réflexion sur le télétravail, et plusieurs webinaires thématiques pour mieux gérer l'« écologie » individuelle et collective (le collectif à distance, améliorer ses capacités d'attention et de concentration, sommeil & vitalité, reprendre le contrôle de sa boîte mail, des RPS à la QVT) dans le cadre particulier de la crise sanitaire vécue sur toute l'année 2020.

Accompagnement du télétravail : mi-2020 un questionnaire spécial Covid 19 a été proposé à l'ensemble des salariés. SNCF Réseau a souhaité recueillir le ressenti de tous ses collaborateurs compte tenu de la période exceptionnelle vécue collectivement et individuellement au moment du déconfinement progressif en juin 2020 : plus de 9000 répondants, dont 76% en situation de télétravail à 100%, 84 % des répondants ont déclaré un bon vécu de la période.

Début Septembre 2020 un kit Télétravail a été conçu avec un guide à destination des équipes et des managers, ainsi qu'un support permettant la réflexion en matière d'organisation du travail des collectifs. Ce kit d'aide consolide les bonnes pratiques de télétravail et l'offre de formation & d'accompagnement à la mise en œuvre du travail à distance.

L'édition 2020 du baromètre Allure a pris en compte les nouveaux éléments du projet d'entreprise Tous SNCF, en intégrant notamment de nouvelles questions communes à tout le groupe SNCF. La campagne 2020 s'est déroulée du 2 au 23 novembre 2020, avec l'appui du prestataire BVA. Envoyé aux 56 682 salariés de SNCF Réseau, le baromètre ALLURE a affiché en 2020 un taux de retours de 56%

L'édition 2020 de ce baromètre s'est inscrite dans un contexte de crise sanitaire d'une part et de mise en place du nouveau projet d'entreprise « Tous SNCF Ambition Réseau » d'autre part. Les premiers résultats traduisent un attachement fort des collaborateurs à la SNCF, sans pour autant qu'ils soient complètement rassurés sur l'avenir et leur parcours professionnel dans l'entreprise dans le contexte de réformes et de crise (moins d'un salarié sur deux (45%) se déclare confiant dans son avenir à la SNCF).

Malgré la période de confinement durant laquelle le questionnaire a été réalisé, les résultats montrent un redressement significatif de la confiance dans l'entreprise avec une forte progression de l'indice d'engagement (+11 points à 66%), et de l'indice qualité de vie au travail (+5 points avec 69% de réponses positives), et un fort attachement au groupe SNCF avec 79% des salariés globalement satisfaits de leur travail actuel et 81% déclarant aimer travailler au sein du groupe SNCF.

On observe également des résultats en progrès et encourageants sur les 2 priorités affichées en 2019 : responsabiliser le relai managérial dans sa mission d'accompagnement des transformations & consolider les bons résultats de la qualité de vie au travail en renforçant les actions de communication.

Les résultats détaillés seront communiqués à partir de courant janvier 2021 au niveau de chaque entité, et dans chaque équipe. Chaque responsable, sur la base des résultats de son entité, partage en transparence les résultats du baromètre et définit avec son collectif de travail quelques actions, en nombre limité mais engageantes, pour donner suite aux attentes et interrogations exprimées.

4.4.3. Valoriser l'engagement citoyen de nos collaborateurs

La crise sanitaire mondiale a recentré les valeurs boussoles de SNCF : l'intérêt général et la solidarité. Les cheminots ont un fort attachement à ces valeurs liées à la mission de service public qui a fait l'histoire de SNCF. Ils sont nombreux à être aujourd'hui engagés dans des missions d'intérêt général portées par les dispositifs mis en place dans l'entreprise, notamment au travers du mécénat de compétence mis au point par la Fondation SNCF et la direction des ressources humaines du groupe SNCF et dont l'objectif est d'encourager les salariés du Groupe à mettre leurs compétences professionnelles au service d'un projet solidaire.

Le mécénat de compétences est un levier de performance pour l'entreprise et d'épanouissement pour les salariés. Selon une enquête nationale réalisée auprès de 2 923 personnes (salariés, dirigeants d'entreprise, grand public) * :

- 67 % déclarent avoir renforcé leur attachement à l'entreprise.
- 64 % ont changé leur regard sur l'intérêt général.
- 61 % disent avoir gagné en estime de soi.

- 70% des personnes interrogées déclarent vouloir s'engager solidairement au côté de l'entreprise.

*« Baromètre du mécénat de compétences », enquête réalisée par l'IFOP du 25 septembre au 26 octobre 2018.

Politique

Depuis 2016, la Fondation SNCF est devenue Fondation Groupe avec la participation notamment de SNCF Réseau qui en assure la présidence depuis 2018. La Fondation SNCF soutient des projets dans les domaines de l'éducation, de la culture et de la solidarité à travers des partenariats ou des appels à projets. Au-delà du simple soutien financier, la Fondation SNCF anime plusieurs dispositifs qui permettent d'aider les associations par l'engagement des salariés.

Le mécénat de compétences, mis en place avec le soutien des ressources humaines de l'entreprise, permet ainsi à chaque salarié, sur son temps de travail, d'apporter ses compétences à une association, de 1 à 10 jours par an.

Chaque salarié peut choisir entre différentes missions :

- Apporter ses compétences professionnelles à une association.
- Accompagner un jeune de milieu modeste dans ses études et son projet professionnel
- Aider un demandeur d'emploi à s'insérer professionnellement
- Mettre son talent ou son énergie au service d'une association lors d'actions ponctuelles comme les journées solidaires.
- Organiser un séminaire d'équipe solidaire pour les managers

Actions

En mars 2020, sous l'impulsion de la Fondation SNCF, 16 entreprises créent l'Alliance pour le mécénat de compétences pour impulser ce mode d'engagement auprès d'autres entreprises et leurs salariés. Constituée en association, l'Alliance compte aujourd'hui 22 entreprises membres, avec, à sa présidence, la déléguée générale de la Fondation SNCF.

Avec la crise sanitaire, la Fondation SNCF a été particulièrement sollicitée et encouragée en interne à exprimer à sa façon la solidarité de l'entreprise. Elle a ainsi apporté son soutien financier à des associations nationales et locales en mettant en place un Fonds spécial COVID-19 et en facilitant l'engagement des salariés par la proposition de missions à distance.

2020 a également été témoin du lancement d'un nouveau site engagement citoyen SNCF pour faciliter l'engagement des salariés du Groupe. Convivial et interactif, ce site constitue un nouveau levier de performance de l'engagement des salariés pour la Fondation SNCF et une vitrine pour ses 80 associations partenaires.

4.4.4. Contribuer à l'économie sociale et solidaire

L'Économie Sociale et Solidaire (ESS) rassemble les entreprises qui cherchent à concilier solidarité, performances économiques et utilité sociale. Acteur économique de poids, l'ESS représente 10 % du PIB et près de 12,7 % des emplois privés en France. Ce secteur compte environ 200 000 entreprises et structures et 2,38 millions de salariés (source ministère de l'économie et des finances, 2019). En contribuant à l'économie sociale et solidaire, SNCF Réseau renforce son empreinte sociale et économique positive dans les territoires au profit des plus défavorisés et renforce son

lien avec les collectivités et autorités organisatrices de mobilité.

Politique

Depuis 2014, l'entreprise est engagée dans une politique volontariste d'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 (Etablissements 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).

SNCF Réseau mène également des actions solidaires en matière d'emploi via l'insertion sociale et professionnelle en organisant des chantiers d'insertion.

Ces chantiers d'insertion 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 donc en les préservant.
- Préserver le cadre de vie des riverains en améliorant le confort et la propreté des espaces extérieurs.

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.

Actions

La crise sanitaire liée de la COVID-19 a amené notre gouvernement à décréter des mesures de confinement drastiques à partir du 17 mars 2020.

Ce confinement a d'abord entraîné l'arrêt des chantiers de SNCF Réseau sur l'ensemble du territoire avant une reprise progressive des travaux d'entretien et de maintenance du réseau ferré afin de permettre le retour à une exploitation normale dès la fin de la crise.

Ces arrêts des chantiers de SNCF Réseau ont eu des impacts économiques importants sur les entreprises ferroviaires ainsi que sur les mesures sociétales que SNCF Réseau porte en tant que maître d'ouvrage à travers les clauses d'insertion sociales inscrites dans les marchés de travaux.

La direction des achats de SNCF Réseau a néanmoins contribué fortement à maintenir les engagements sur les clauses d'insertion sociales et les emplois en insertion qu'elles génèrent.

4.5. PRIORITÉ 2 : CRÉER DE LA VALEUR POUR LES CLIENTS ET LES TERRITOIRES

4.5.1. Adapter le réseau aux changements climatiques

L'adaptation et la résilience de l'infrastructure, ses composants et son exploitation sont les nouveaux grands défis de SNCF Réseau pour faire face aux événements climatiques extrêmes et permettre la continuité du service et la régularité des circulations ferroviaires en réponse aux attentes de nos clients et des Autorités Organisatrices de Transport.

La gestion de ce risque est présentée dans la partie 3.3 du présent rapport.

4.5.2. Garantir l'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite

SNCF Réseau a pour ambition d'accroître l'utilisation du réseau pour ses clients (entreprises ferroviaires, autorités organisatrices de transport, chargeurs, opérateurs de transport combiné, ports, gestionnaires d'infrastructures, industriels, etc) et d'augmenter les recettes pour :

- Développer le mode ferroviaire en favorisant le report modal.
- Contribuer à une société plus respectueuse de l'environnement.

Pour cela, SNCF Réseau s'engage à être à l'écoute, proactif et agile dans les réponses aux clients, dans le respect du principe d'équité.

Cet engagement se traduit notamment par garantir l'accessibilité des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite.

La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un Nouveau Pacte Ferroviaire (loi NPF) donne autorité à SNCF Réseau d'assurer de façon transparente et non discriminatoire, conformément aux principes du service public, la coordination de l'ensemble des acteurs afin de garantir aux personnes handicapées et à mobilité réduite, une autonomie de déplacement à chaque étape de la chaîne de transport ferroviaire ou, à défaut, l'accès à des services leur permettant d'organiser leur voyage.

SNCF Réseau est aussi le garant d'une politique d'accessibilité unifiée du système de transport ferroviaire national, en coordination avec sa filiale SNCF Gares & Connexions, à qui il a transféré la maîtrise d'ouvrage des travaux d'accessibilité sur la totalité des périmètres de la gare, du parvis jusqu'aux quais (Loi NPF).

Politique

Dans le cadre du dispositif Ad'AP pour « Agenda d'accessibilité programmée » (ordonnance N°2014-1090 du 26 septembre 2014) et grâce aux financements des Autorités Organisatrices de Transport et de l'État, SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares & Connexions prévoient de réaliser les travaux de mise en accessibilité de 732 gares et haltes dans l'hexagone d'ici 2025, tels qu'ils sont inscrits dans les 13 schémas d'accessibilité Ad'AP, régionaux ou national.

Ces agendas d'accessibilité sont programmés jusqu'en 2025 pour une estimation budgétaire totale d'un peu plus de 3,2 milliards d'euros.

Dans le cadre de la démarche d'amélioration de la qualité de service, les investissements d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite sont poursuivis.

Actions

En application de la loi NPF, SNCF Réseau a mis en place en octobre 2020 un Conseil consultatif pour l'accessibilité. Ce nouveau protocole de concertation entre SNCF Réseau et les associations va permettre d'inscrire dans la durée, la collaboration entre l'entreprise et ses parties-prenantes pour la recherche de solutions d'accessibilité dans un esprit de conception universelle et de plus grande autonomie des personnes handicapées et/ou à mobilité réduite dans la chaîne de transport. L'expérience montre que ces solutions sont, pour la grande majorité d'entre elles, profitables et utiles à l'ensemble des voyageurs.

Cette collaboration doit ainsi permettre :

- D'échanger des informations, sous forme orale ou écrite, sur tous les sujets relatifs à la politique générale du Groupe Public Unifié (GPU) et des entreprises ferroviaires clientes de SNCF Réseau en matière d'accessibilité des gares, des quais, des trains et des services, tant au plan régional, national, qu'international. Cela permet aussi de recueillir, en temps utile, les avis et propositions des associations pour que SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions et / ou les entreprises ferroviaires puissent, le cas échéant, les prendre en compte
- De se concerter chaque fois que des décisions jugées importantes par l'une ou l'autre des parties sont envisagées, notamment en ce qui concerne l'accessibilité des gares, des quais, du matériel roulant, des outils digitaux, l'offre de services aux personnes à besoins spécifiques, l'information des voyageurs, les services internationaux et la coopération européenne
- De renforcer la qualité de la relation entre les salariés du GPU et des entreprises ferroviaires clientes de SNCF Réseau, y compris ses sous-traitants, et les personnes handicapées et / ou à mobilité réduite
- De définir des principes et de trouver des solutions d'accessibilité à mettre en œuvre pour améliorer l'accessibilité de la chaîne de transport ferroviaire. Il appartiendra ensuite au GPU et aux entreprises ferroviaires clientes de SNCF Réseau, dans leurs domaines de compétences respectifs, de les prendre en compte dans les cahiers des charges des produits et services développés ou commandés par ces parties prenantes
- De communiquer et relayer les informations par tous moyens propres à chaque association lorsque ces informations concernent la mise en œuvre d'équipements, de services ou de solutions relatives aux personnes handicapées et/ou à mobilité réduite, dont les visuels et supports mis à disposition par la direction de l'accessibilité et/ou les entreprises ferroviaires

4.5.3. Développer notre empreinte économique locale

Avec ses 30 000 km de lignes et ses 3000 gares, SNCF Réseau est un acteur majeur des territoires et souhaite renforcer son impact positif sur leur développement économique et social. Cet engagement sociétal de l'entreprise se traduit par le soutien des acteurs économiques locaux et notamment des PME (Petites et Moyennes Entreprises).

Politique

Cet engagement se traduit par le développement local et la mise en œuvre d'une politique d'achat favorable aux PME avec l'engagement de maintenir à 25% du montant d'achats global le montant des achats effectués auprès des PME.

Actions

En 2020, lors de la crise sanitaire et économique liée à la COVID-19, des actions particulières ont été mises en place pour soutenir les fournisseurs les plus vulnérables de SNCF Réseau :

- Pendant la période d'urgence sanitaire, des points hebdomadaires sur les marchés et contrats travaux ont été effectués avec les syndicats professionnels (SETVF et SERCE) pour répondre aux mieux aux préoccupations des fournisseurs.

- Mise en place d'une VIGIE COVID sur la base d'une liste d'entreprises de fournitures industrielles potentiellement en situation délicate (environ 50 sur 470) qui ont fait l'objet d'appels téléphoniques réguliers des acheteurs approvisionneurs afin d'identifier les signaux faibles et la mise en place d'un suivi particulier.
- La création d'un outil Power BI permettant le suivi précis d'un état des factures et ainsi la réduction des délais de paiements.
- Le nouveau Cahier des Clauses et Conditions Générales Travaux (CCCG Travaux) a permis d'importantes évolutions pour fluidifier et accélérer les processus de règlement des fournisseurs et de traitement des éventuels différends dont une mesure d'accélération des paiements destinée tout particulièrement aux PME en risque financier qui en font la demande.
- Développer le dialogue territorial autour des chantiers et notre posture clients en réponse aux demandes des tiers (solicitation des élus locaux et des riverains).
- Adapter nos démarches de concertation aux enjeux du réseau et aux demandes sociétales, en particulier sur la maintenance du réseau.
- Renforcer les partenariats avec les fédérations et associations pour faire connaître et expliquer les enjeux et contraintes de nos activités de gestionnaire d'infrastructure et coconstruire des solutions dans une logique de développement durable.

Actions

En 2020, SNCF Réseau a mené 8 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-Annecy ; Rive Droite du Rhône, Toulouse- Auch ; RER E Est+).

Concernant l'usage des produits phytosanitaires, le décret d'application de l'article 83 de la loi Egalim, publié au Journal Officiel le 29 décembre 2019, prévoit que cette utilisation à proximité des zones d'habitations soit encadrée par des chartes d'engagements prévoyant des mesures de protection des riverains, et que celles-ci soient élaborées de manière concertée entre utilisateurs et riverains concernés.

Ce décret s'applique à SNCF Réseau, dans le cadre de ses opérations de maîtrise de la végétation pour l'entretien des voies, pistes et abords des 30 000 km du réseau ferré national.

SNCF Réseau a souhaité associer l'ensemble des parties-prenantes pour mettre au point cette charte d'engagements répondant aux attentes des riverains du réseau ferré. Après une phase d'écoute menée dès fin 2019, SNCF Réseau a lancé au mois de septembre 2020 une première phase de concertation à travers 18 ateliers participatifs associant élus locaux, représentants d'associations environnementales, d'usagers et de consommateurs issus de 8 200 communes traversées par le réseau ferré national.

Du 23 novembre au 20 janvier 2021, SNCF Réseau a lancé une deuxième phase de concertation proposant à l'avis du public une charte d'engagements issue des contributions des différentes parties-prenantes rencontrées lors de la première phase, à l'adresse :

<https://www.sncf-reseau.com/fr/riverains-info-phyto-vegetation>

La synthèse des observations recueillies, ainsi que la charte formalisée enrichie de la participation de l'ensemble des riverains concernés seront adressées pour approbation aux préfets de département et publiées sur le site internet de SNCF Réseau.

En 2020, SNCF Réseau a poursuivi 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 a été lancé en 2020 en collaboration avec le ministère de la transition écologique et solidaire et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME)

4.5.4. Améliorer le dialogue avec nos parties prenantes territoriales

SNCF Réseau est un acteur essentiel du développement économique et social des territoires. Avec un réseau qui irrigue l'ensemble de l'Hexagone, l'entreprise est engagée auprès de ses parties prenantes, riverains, entreprises, collectivités et associations. Depuis de nombreuses années, des actions de concertation et de dialogue territorial sont pratiquées sur les projets de développement ou de modernisation du réseau. 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.

Politique

L'entreprise développe une posture volontariste de dialogue et d'écoute auprès de ses différentes parties prenantes, en poursuivant la dynamique de concertation conduite sur les projets et en structurant sa relation avec ses nombreux partenaires.

SNCF Réseau mène depuis plus de 15 ans 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.

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.

Ainsi, 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.

En plus des temps de concertation, SNCF Réseau mène un dialogue continu avec les acteurs des territoires (élus locaux, services techniques de l'État 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.

En 2020, SNCF Réseau s'est engagée à développer plus particulièrement 3 champs d'actions :

- Le partenariat avec France Nature Environnement (FNE) ayant pour objet le partage des connaissances sur des thématiques reconnues d'intérêt renouvelé en 2019 pour trois ans s'est poursuivi en 2020. 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) renouvelée en 2019 s'est poursuivie en 2020. 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 (Fédération Nationale des Syndicats d'Exploitants Agricoles (FNSEA) et Assemblée Permanente des Chambres d'Agriculture (APCA)) a été également renouvelée en 2019. Elle permet de mener 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 (FNC) signée en 2017 sera renouvelée en 2021. Elle porte des actions qui visent à améliorer la gestion de la faune sauvage à proximité des emprises ferroviaires pour réduire les risques de collision et développer des actions de protection de différents types de faune

SNCF Réseau, qui siège également au Comité national du bruit, est membre du CidB (Centre d'information sur le bruit), de Bruitparif pour l'Île-de-France et participe au Conseil national du bruit.

Une nouvelle convention de partenariat a été signée en décembre 2020 pour une durée de 5 ans avec l'association de protection de la nature Naturama. L'objectif est de renforcer les échanges entre la profession agricole et plus particulièrement les éleveurs et les différents établissements de SNCF Réseau en charge de l'entretien de parcelles ferroviaires ou dépendances vertes, notamment au travers de l'outil de partage de l'éco-pâturage : monbergerlocal.fr dans le cadre de la gestion différenciée des emprises SNCF Réseau.

En décembre 2020, SNCF Réseau a rejoint le Global Compact des Nations Unies en s'engageant auprès du Global Compact France. Le Global Compact des Nations Unies est la plus large initiative volontaire en matière de développement durable, avec près de 14 000 membres dont 4 000 organisations à but non lucratif, dans 156 pays. Près de 70 réseaux locaux dans le monde assurent une relation de proximité avec les participants et une mobilisation nationale. L'association française du Global Compact offre ainsi une large gamme de services et activités dédiés et personnalisés à ses adhérents (événements, groupes de travail, etc.). En France, il rassemble 1 379 membres (60% de PME) et 90 organisations à but non lucratif. L'adhésion de SNCF Réseau vise à renforcer son ancrage territorial et à poursuivre ses engagements de développement durable en étant ouvert aux meilleures pratiques.

4.5.5. Réduire les nuisances sonores

Les nuisances sonores générées par le trafic et les travaux ferroviaires sont un enjeu majeur pour le développement du

report modal vers le train pour le transport des voyageurs et marchandises. Leur traitement est une condition nécessaire d'acceptabilité des activités et projets ferroviaires et de bonnes relations avec les riverains et les collectivités.

Par ailleurs, le bruit peut avoir des conséquences importantes sur la santé (de la modification du comportement à des lésions irréversibles des capacités auditives). C'est donc également un enjeu de santé et sécurité au travail pour les salariés SNCF ou des entreprises sous-traitantes intervenant sur les chantiers ferroviaires.

SNCF Réseau met donc en œuvre une politique de prévention et réduction de la pollution sonore engendrée par les circulations et chantiers afin de préserver la santé et le cadre de vie des riverains du réseau et réduire les risques d'atteintes pour les personnels de travaux.

L'entreprise répond ainsi à l'obligation réglementaire inscrite dans le nouvel article L571-1 A « Prévention de la pollution sonore » du code de l'environnement : « L'État et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans son domaine de compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun de vivre dans un environnement sonore sain. Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, surveiller, réduire ou supprimer les pollutions sonores et à préserver la qualité acoustique. »

A noter que la loi LOM (Loi sur l'Orientation des Mobilités) adoptée en décembre 2019 impose à la prévention des nuisances vibratoires en phase chantier et en phase exploitation. De nouveaux indicateurs évènementiels sont en cours de définition. Il en résultera une mise à jour des observatoires bruit.

Politique

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 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 Millions€) qui ont permis de traiter plusieurs milliers de logements. En parallèle de ce programme spécifique, SNCF Réseau traite les PNB tout le long de ses projets en accord avec les cofinanceurs afin d'accélérer leur résorption. Les modalités de financement des actions de réduction des nuisances sonores sont en cours de révision notamment dans le cadre du plan de relance.

Par ailleurs, la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement prévoit notamment l'établissement de cartes du bruit le long des voies ferrées circulées par plus de 30 000 trains par an et dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. SNCF Réseau est engagée aux côtés des services de l'État pour la mise en place de la méthode commune européenne dite CNOSSOS qui permettra de disposer d'une cartographie des nuisances sonores homogène au niveau de l'Europe.

L'émission du bruit est constatée au niveau de la voie et du matériel roulant en partie haute et en partie basse. 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.

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. Pour prévenir et réduire les nuisances sonores de ses projets, SNCF Réseau déploie sur les chantiers et bases travaux à enjeux bruit forts des outils de mesure, prévention et gestion des nuisances sonores en appliquant le devoir de concertation et d'information pour réduire les plaintes et contentieux.

Actions

Pour limiter les nuisances acoustiques liées aux différentes phases de travaux, différentes solutions sont mises en œuvre en fonction du contexte, telle la mise en place d'un tapis en ballastière qui 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 pour les traiter dans les meilleurs délais.

Une nouvelle méthode est expérimentée notamment en Ile de France : « la météo des chantiers ». Elle consiste à la mise en place sur les chantiers d'instruments de captage et d'enregistrement de tous les bruits émis de jour comme de nuit. Ces enregistrements permettent de mieux informer les riverains sur le déroulement des travaux et des nuisances sonores susceptibles de les accompagner.

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 » (quieter 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 2015-2016-2017 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. PRIORITÉ 3 : AGIR POUR LA PROTECTION DE LA PLANÈTE

4.6.1. Développer l'économie circulaire

SNCF Réseau gère plus de 48 000 km de voies ferrées dont 30 000 km de lignes de circulation pour les trains de voyageurs et marchandises. Les activités de maintenance et de développement de l'infrastructure ferroviaire entraînent une forte consommation de ressources naturelles et génèrent d'importants volumes de produits déposés : plus de 2,6 millions de tonnes de matières (rails, ballast, traverses en bois et en béton...) sont retirées chaque année sur le réseau ferré lors des chantiers d'entretien ou de modernisation des lignes ferroviaires. La gestion de la fin de vie de ces produits constitue pour SNCF Réseau un enjeu majeur de réduction des déchets et de performance économique.

Plus globalement, les pratiques d'économie circulaires permettent d'économiser les ressources minérales (comme le

ballast), végétales (comme le bois des traverses) tout en diminuant la phase d'extraction, fortement consommatrice d'énergie et d'eau. Au-delà de la gestion industrielle de ce « capital-ressources », l'économie circulaire permet aussi de lutter contre la raréfaction des métaux comme l'acier de haute qualité qui sert à la fabrication des rails ainsi que du cuivre pour les caténaires.

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.

En développant les pratiques d'économie circulaire au cœur de ses activités de gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau répond aux objectifs de la loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire : accélérer le changement de modèle de production et de consommation afin de limiter les déchets et préserver les ressources naturelles, la biodiversité et le climat.

Politique

Pour contribuer à préserver les ressources naturelles, sécuriser ses approvisionnements en matières premières et limiter les impacts environnementaux de son activité, notamment la production de déchets, SNCF Réseau s'est engagée depuis 2015 dans une démarche ambitieuse d'économie circulaire. L'entreprise s'efforce de réaliser, dans les travaux menés, des projets intégrant des produits et des systèmes ferroviaires économes en matériaux, ressources et espaces, efficaces énergétiquement, générant peu de nuisances et de déchets en fin de vie. L'entreprise va plus loin en se dotant en 2020 d'un objectif phare :

- En 2025, collecter 100% des matériaux structurants de la voie en vue de leur valorisation.

Cet objectif ambitieux est motivé par l'opportunité de repenser les pratiques et les modes de consommation, et d'innover en repensant les liens avec les parties prenantes de l'entreprise, dont l'écosystème fournisseurs.

Les leviers d'actions prioritaires de la politique économie circulaire sont les suivants :

- Améliorer les taux de collecte et le tri des produits de dépose.
- Augmenter et industrialiser le réemploi des produits de dépose (et des surstocks) pour contribuer à la performance Industrielle de la Supply Chain SNCF Réseau.
- Industrialiser et privilégier le recyclage des produits de dépose non réemployables plutôt que la valorisation énergétique.
- Maximiser la valorisation en vente externe du capital matière, non valorisé en interne.
- Quantifier et augmenter l'économie carbone liée à la politique économie circulaire.

Ces leviers d'actions visent en priorité les produits structurants de la voie :

Le ballast : il représente le premier produit de dépose de l'entreprise avec 2 millions de tonnes par an. 0,2 million de tonnes sont réemployées après criblage et analyses (chimiques, propreté, granulométrie) sur les lignes principales et secondaires. Une expérimentation est en cours sur les Lignes à Grandes Vitesses (LGV). 1,7 million de tonnes sont réutilisées en sable de piste, en sous-couche routière, granulat pour bétons, confortement de base arrière, drains,

plate-forme fondation, concassage pour utilisation sous couche, gabions paysagers... Lors des grands chantiers menés en suites rapides (véritable usine roulante, la suite rapide est un dispositif industriel ferroviaire composé d'une succession d'engins capables de renouveler l'ensemble des constituants de la voie en un temps très limité), 40% du ballast est réemployé directement en voie, 5% est réemployé à la suite du retraitement en base arrière, 55% est réutilisé en sous-couche routière.

Les rails : 1 % des métaux ferreux valorisés en France provient des rails de SNCF Réseau. C'est une matière secondaire de grande qualité, le rail étant composé d'acier pur. Lors des travaux menés sur les LGV, 55% des rails déposés sont réemployés sur les petites lignes, 97 % des rails non réemployables sont recyclés en aciérie.

Les traverses béton : une fois son cycle de vie achevé, la traverse béton constitue un très bon matériau pour la sous-couche routière ou pour les infrastructures d'assainissement.

Les traverses bois : La réglementation en matière de bois traité oblige l'entreprise à valoriser énergétiquement les traverses créosotées en fin de vie. Les traverses en bois déposées ont un pouvoir calorifique supérieur à d'autres déchets combustibles, ce qui est un avantage compétitif dans les filières de valorisation énergétique. Le réemploi des traverses bois est également autorisé sur le réseau ferré. Celles-ci sont alors déposées sur les voies de service ou les petites lignes.

En 2018, un guichet unique a été créé avec pour mission d'augmenter la collecte des produits de dépose et d'industrialiser leur valorisation :

- Il orchestre le désapprovisionnement des chantiers entre le milieu ferroviaire et les filières de valorisation, en interne et en externe.
- Il compile les besoins de tous les chantiers, les analyse et construit la prévision globale par famille de produits et par typologies de matières en termes de réemploi, de valorisation ou de traitement.

Pour mettre en œuvre sa politique d'économie circulaire, SNCF Réseau implique tous les métiers (maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre, prescripteurs techniques, bureaux d'études, acheteurs, exploitants, mainteneurs), afin de promouvoir une performance environnementale tout au long du cycle de vie des matériaux.

Actions

3 projets phares ont été lancés en 2020 :

- La carrière artificielle de Miramas : lancé en 2020, ce projet vise à créer une offre de service de granulats recyclés pour le ferroviaire, en région PACA et Occitanie. Le site de Miramas est situé dans une zone éloignée de toute carrière de roche dure, ce qui en fait un lieu stratégique pour la logistique ferroviaire, permettant ainsi de desservir de nombreux chantiers du sud-est. Desservie par 2 voies, elle pourrait à terme accueillir 100 000 tonnes de ballast. Alternative aux carrières de ballast neuf, cette « carrière artificielle » permet de gérer les produits de dépose : ballast et traverses béton pouvant être réemployés tels quels ou retraités en granulats.
- La recyclerie de Beaune : Au-delà des 5 gisements stratégiques constitués des matériaux structurants de la voie, il existe dans l'entreprise des surstocks de matières et petits matériels, comme par exemple les butées nabla (pièces en plastique garantissant l'écartement et l'isolation entre le rail et la traverse béton), le matériel de signalisation ferroviaire et télécoms, les vis, écrous, attaches... qui occasionnent

des problèmes de place et de gestion. Une recyclerie ferroviaire est expérimentée à Beaune depuis septembre 2020 pour réceptionner ces produits, les trier, les contrôler (vérification de la conformité des produits) et les reconditionner. Ces produits sont ensuite envoyés au stock de Saint-Dizier (le magasin national d'entreprise de toutes les pièces) pour être employés sur les chantiers et les opérations de maintenance. La recyclerie fait intervenir 4 employés en parcours d'insertion professionnelle, à travers un contrat de prestation de services avec une entreprise de l'économie sociale et solidaire.

- L'homologation des premiers « rails verts » GREENSTEL : ces rails fabriqués par LIBERTY Rail Hayange, doivent être déployés sur le réseau ferroviaire français. Fabriqués à partir d'acier (blooms) GREENSTEEL produit sur le site LIBERTY Ascoval, ces « rails verts » émettent selon le fabricant LIBERTY STEEL 90% de CO₂ en moins que les rails « classiques ». Cette étape constitue un premier pas significatif dans le développement d'une filière industrielle française et européenne des rails verts.

4.6.2. Protéger la biodiversité

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. Avec 30 000 km de lignes et 95 000 ha d'emprises ferroviaires, SNCF Réseau héberge et traverse une multitude d'écosystèmes. C'est pourquoi SNCF Réseau est particulièrement engagée sur la préservation de la biodiversité, au-delà de la stricte application de la réglementation.

Politique

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, terriers artificiels pour blaireaux etc.), des actions d'envergure comme le déplacement de nids de cigogne installés sur les poteaux caténaires et la construction de passes à poisson sont autant d'exemples de réalisations qui rendent l'infrastructure plus perméable, transparente et intégrée dans la dynamique de vie de la biodiversité qui l'entoure.

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 Ile de France 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 différenciée des abords de voies pour favoriser cette biodiversité.

La démarche biodiversité de SNCF Réseau intègre celle du groupe SNCF et est en pleine cohérence avec les engagements publics du dispositif Act4nature International pris par le Groupe SNCF depuis 2018. Cette démarche se consolide par un plan d'actions biodiversité structuré en 10 axes thématiques et qui se décline par vagues d'actions prioritaires de court et moyen terme selon les priorités stratégiques et émergentes.

Les 10 axes thématiques du plan d'actions biodiversité SNCF Réseau sont :

- Contribution au développement des corridors écologiques en lien avec la trame verte et bleue et développement d'une gestion différenciée de nos emprises.
- Restauration/amélioration des continuités écologiques ou hydroécologiques recensées sur le réseau ferré national.
- Réduction des collisions avec la faune sauvage.
- Poursuite de la démarche Éviter-Réduire-Compenser.
- Amélioration de nos pratiques à travers le dialogue et la concertation avec les parties prenantes du territoire et les partenaires.
- Évaluation du potentiel écologique de notre foncier à des fins de valorisation écologique.
- Prise en compte de la biodiversité dans nos projets de développement, de modernisation et de maintenance.
- Formations et sensibilisations internes aux enjeux de la biodiversité.
- Lutte contre les espèces exotiques envahissantes.
- Développement de la recherche en matière de biodiversité liée au monde ferroviaire.

SNCF Réseau travaille en particulier à faire évoluer ses pratiques de maîtrise de la végétation et s'est engagée depuis quelques années dans une stratégie globale visant à réduire l'usage des produits phytosanitaires de synthèse. Depuis le 1er janvier 2020, la loi Egalim encadre de manière renforcée l'utilisation des produits phytosanitaires à proximité des habitations, en fixant des distances de sécurité et en imposant aux utilisateurs de se doter de chartes d'engagements, reposant sur un principe de dialogue avec les riverains, les élus et les autres acteurs concernés. SNCF Réseau a pris l'engagement de sortir du glyphosate en 2021 et développe un programme pour tendre vers le zéro phytosanitaire conventionnel.

Actions

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 pour le traitement des arbres à risque) avec l'aide d'un spécialiste végétation désignée ou d'une structure externe compétente (par exemple l'Office National des

Forêts). Ainsi les interventions visent à l'équilibre entre les enjeux de sécurité du réseau et de préservation de la biodiversité dans la limite de coûts acceptables. Ces interventions, si elles modifient dans certains cas le paysage des lignes, sont cependant pertinentes sur le plan écologique avec un retour à des milieux ouverts et 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 régularité et de sécurité des circulations, du personnel, des voyageurs et des secours. L'objectif d'absence de végétation sur ce périmètre est lié au besoin de garantir le cheminement en sécurité des agents de maintenance du réseau (ou des voyageurs en cas de nécessité de transbordement), la visibilité des signaux pour les conducteurs de trains mais aussi pour la sécurité routière (aux passages à niveau). Elle permet également de maintenir les qualités drainantes et d'élasticité de la plateforme soutenant la voie ferrée.

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 permettant de localiser les zones protégées et de couper les traitements. Quant aux applications de produits phytosanitaires, elles sont décidées et réalisées par des agents détenteurs de l'agrément Certiphyto.

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

- A court/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 : ensemencement choisi sur voies de service et pistes, géotextiles
- A long terme, des alternatives sans herbicides de synthèse comme des technologies nouvelles de type ondes et impulsions électriques

Dans le cadre de la loi Egalim, une démarche de concertation sur la charte d'engagements de SNCF Réseau relative à la protection des personnes lors de l'utilisation de produits phytosanitaires a été engagée en 2020. 12 500 parties prenantes représentant les riverains de plus de 8 000 communes traversées par le réseau ferré national ont été invitées à participer. La concertation s'est poursuivie jusqu'au 20 janvier 2021 sur le projet de charte mis en ligne le 11 décembre 2020 sur www.sncf-reseau.com/fr/riverains-info-phyto-vegetation Cf 4.4.4. Améliorer le dialogue avec nos parties-prenantes territoriales

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

En France, le secteur des transports est responsable de 30 % des émissions de gaz à effet de serre (GES). Le ferroviaire n'y participe qu'à hauteur de 0,3 % alors qu'il transporte 11 % des personnes et 9 % des marchandises au niveau national (source CITEPA : juin 2017). Face à l'urgence climatique, le ferroviaire est donc un atout majeur pour la transition écologique et l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone à 2050 de la France. Le report modal positif en termes de CO2eq, des autres modes de transport vers le ferroviaire, est

essentiel pour la décarbonation du secteur des transports en France. A ce titre, l'enjeu prioritaire de SNCF Réseau est d'abord de garantir une offre de service robuste et capacitaire pour permettre aux trains de continuer de circuler.

Néanmoins, l'entretien et le renouvellement du réseau ferré sont des activités industrielles fortement émissives de CO₂eq. SNCF Réseau a émis 1,2 Mt CO₂eq en 2020, un tiers de ces émissions étant généré par le cycle de vie des matériaux d'infrastructure.

Les chantiers de SNCF Réseau nécessitent des matériaux dont la production et le transport s'accompagnent d'importantes émissions de carbone. Conscient de l'impact de son activité, SNCF Réseau agit sur son périmètre en décarbonant et en réduisant l'énergie consommée par l'entreprise et agit de concert avec ses partenaires industriels pour réduire les émissions carbone générées par la fabrication, le transport et la fin de vie des matériaux.

Politique

Pour renforcer la performance du mode ferroviaire, SNCF Réseau a construit une politique énergie climat visant à réduire les consommations des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau :

- En accompagnant l'offre ferroviaire vers de nouvelles générations de matériels roulants : électrification frugale pour les trains à batterie, travail de recherche pour la production et de la distribution d'hydrogène via ses sous-stations pour les trains à hydrogène.
- En permettant la réduction des consommations énergétiques des trains par le développement de nouveaux systèmes d'exploitation pour optimiser les sillons (Nexteo, ERTMS, CCR) et par le développement de modules économie d'énergie dans SIPH.

SNCF Réseau vise également à réduire l'impact énergie-climat des projets et des chantiers d'infrastructures réalisés :

- En mesurant, et si possible en réduisant l'empreinte carbone des projets d'infrastructure en agissant sur la conception des projets, grâce à l'utilisation de l'outil bilan carbone projet TUVAlU.
- En réduisant le poids carbone des matériaux d'infrastructure grâce aux actions d'économie circulaire : réemploi de matériaux, augmentation de la part de matériaux recyclés.

En 2020, SNCF Réseau a pris comme objectif pour 2030 de réduire de 25% ses émissions carbone par rapport à 2018 grâce aux actions d'économie circulaire sur les 4 segments : ballast, rail, traverses bois/bétons, fil de contact caténaire.

Par ailleurs, SNCF Réseau participe sur son périmètre, à l'atteinte de l'objectif du Groupe SNCF de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre, sur la période 2015-2030 :

- De moins 30% pour ses activités Transport.
- De moins 50% pour ses activités Bâtiments.

Pour contribuer à cet objectif, SNCF Réseau agit sur l'ensemble de ses postes de consommations énergétique :

- Sur son parc véhicules routiers, en construisant une politique de déplacement visant la réduction des consommations de carburants et leur décarbonation.
- Sur son parc véhicules ferroviaires, par la mise en œuvre des schémas directeurs engins de traction et engins de travaux. Ces schémas visent la rationalisation et

l'optimisation des parcs pour en réduire leurs consommations.

- Sur son parc immobilier, en réduisant les consommations et les dépenses en approvisionnement énergétique de ses bâtiments et en engageant la transition vers des énergies alternatives.

Actions

En février 2020, l'outil de bilan carbone projets TUVAlU a été mis en service. L'objectif de l'outil est de permettre aux équipes projet de mesurer le bilan carbone de leur projet de travaux et d'en réduire l'impact, en évaluant le poids carbone de leurs choix de conception. A terme, l'utilisation de Tuvalu doit permettre à l'entreprise d'améliorer sa connaissance du profil carbone de ses différentes familles de travaux et de réduire l'empreinte carbone de ses chantiers.

Infrarail, le logisticien de SNCF Réseau, a construit en 2020 un programme de verdissement de son activité portant sur l'ensemble du cycle de vie des produits. Après avoir réalisé le bilan carbone de son activité, Infrarail s'est engagé à réduire son empreinte carbone de 20% en 2026 par rapport à 2020 et à construire une supply chain répondant aux enjeux de développement durable de SNCF Réseau, au travers notamment de l'industrialisation des pratiques d'économie circulaire.

Afin de contribuer au développement des énergies renouvelables, SNCF Réseau poursuit des études sur la production d'électricité photovoltaïque (PV) sur ses emprises. En 2018, SNCF Immobilier s'est engagée à solariser 100 ha de fonciers nus dans le cadre du plan « place au soleil », signé avec l'État. En 2019, 11 sites pertinents appartenant à SNCF Réseau et d'une superficie totale de 117 ha ont été identifiés. En 2020, SNCF Réseau a sollicité les producteurs de photovoltaïque, au travers d'une consultation non engageante (Request For Information), pour les interroger sur l'intérêt de ces sites pour une valorisation PV. D'après les résultats de cette consultation, les développeurs ont montré un fort intérêt sur les sites proposés.

En 2020, la mise en place d'un système de télématique embarquée sur le parc de véhicules routiers a été initié. La télématique embarquée permet de suivre en temps réel les données de consommations et kilométriques, l'attitude du conducteur et l'état de la maintenance de chaque véhicule. Ce projet permet de renforcer la sécurité des conducteurs et d'améliorer le taux d'utilisation des véhicules.

4.6.4. Garantir la conformité environnementale et développer l'écoconception

Le train est le moyen de transport de grande capacité qui affiche les coûts externes les plus faibles en termes d'émissions de CO₂, de pollution de l'air, d'exposition au bruit ou encore d'accidents. Néanmoins, de par ses activités industrielles et l'importance des infrastructures ferroviaires dont elle assure le développement et la gestion, SNCF Réseau porte des enjeux environnementaux majeurs : consommations de ressources, production de déchets, risques de pollution, nuisances sonores, atteintes à la biodiversité. SNCF Réseau exploite des installations classées pour l'environnement et doit mener les investissements ferroviaires en respectant les procédures de participation du public, en assurant leur bonne insertion dans le contexte environnemental local et en intégrant le principe « éviter, réduire et compenser les impacts sur l'environnement ».

SNCF Réseau doit donc veiller à la conformité de ses activités aux obligations législatives et réglementaires qui lui sont applicables, notamment dans le cadre de l'article L. 225-102-4 du code de commerce relatif au devoir de vigilance. Pour contribuer à l'attractivité du mode ferroviaire et en réponse aux attentes de ses clients, des territoires et de la société, SNCF Réseau veut également démontrer son exemplarité en

matière d'environnement et être un moteur de transition écologique.

Politique

Afin de maîtriser les risques environnementaux liés à ses activités industrielles, 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. SNCF Réseau a pris comme objectif que 100% des établissements aient déployé un SME fin 2025.

SNCF Réseau est également engagée depuis plusieurs années dans une démarche structurante d'écoconception des produits, des systèmes et des projets, dont l'objectif principal est de réduire l'empreinte écologique (consommation de matières premières et d'énergies, réduction des déchets...) sur tout le cycle de vie des projets ferroviaires.

Les enjeux environnementaux autour desquels la démarche d'écoconception chez SNCF Réseau est bâtie sont les suivants :

- Réduire les consommations de ressources et de matériaux non renouvelables (métaux, sable, énergies fossiles, etc.).
- Limiter les nuisances sur l'environnement (cycle de l'eau, bruit, biodiversité, etc.).
- Améliorer l'efficacité énergétique du réseau (consommer moins et différemment lors des travaux et en maintenance, utiliser des composants plus frugaux, produire notre énergie, etc.).
- Réduire les espaces consommés et impactés par les projets (réduire les surfaces temporaires et permanentes nécessaire aux projets, rechercher de nouvelles fonctionnalités environnementales aux espaces aux marges de nos projets, réduire nos emprises).
- Réduire la vulnérabilité du réseau face aux conséquences du changement climatique (inondations, canicules, sécheresses, neige, vent, etc.).

Un label interne, le P.A.C.T.E. (Plan d'Amélioration Continue et de Traçabilité pour l'Environnement), a été créé en 2018 afin d'impliquer tous les agents d'un établissement autour d'un objectif commun d'amélioration de la performance environnementale. Il concerne les établissements de la DGOP (Direction Générale des Opérations de Production) : Infrapôles, Infralogs et équivalents. Il atteste de l'efficacité du Système de Management Environnemental (SME) adapté en mesurant l'amélioration continue de la performance environnementale sur trois paliers de difficulté croissante (bronze-argent-or). Un accompagnement sur mesure est prévu à chaque étape. Le label est délivré lorsque le palier OR est validé. La démarche de labellisation s'étale sur 4 ans maximum et le label est valable pour une période de 3 ans renouvelable. La validation de chaque palier est prononcée par le département développement durable de la DGII (Direction Générale Industrielle & Ingénierie), qui délivre un certificat.

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.

Le programme de formations aux enjeux environnementaux permet aux salariés qui en ont besoin dans leurs missions de monter en compétence sur des domaines ciblés comme les bases de l'environnement industriel, le droit de l'environnement, les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (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.

Actions

En 2020, 32 des 48 établissements (Infrapôles, Infralog et EIV) sont d'ores et déjà engagés dans la démarche : 6 établissements sont PACTE OR ou ISO 14001 ; 7 sont PACTE ARGENT et 13 PACTE BRONZE. Fin 2020 les 21 EIC (Etablissements Circulation) ont été intégrés au dispositif. En janvier 2020 tous les Coordinateurs Locaux Environnement (CLE) ont été réunis pour un séminaire d'animation de 2 jours avec leurs collègues des Directions de Zones d'Ingénierie (DZI). Ces chiffres sont à mettre en perspective de l'objectif de 100% de SME déployés fin 2025. Début 2021 nous nous situons au-dessus de la trajectoire théorique permettant d'atteindre cet objectif.

En 2020, les événements environnementaux sont en légère augmentation. Cela est consécutif à une meilleure remontée par le terrain à la suite des demandes répétées en animation métier. Enfin, pour améliorer encore les remontées d'événements mais surtout leur traitement et la mise en place de mesures correctives, nous allons déployer en 2021 une solution applicative permettant de remonter plus d'événements environnementaux. Il faut donc prévoir un accroissement de cet indicateur en 2021. Ce nouveau mode de remontée permettra de rechercher l'exhaustivité, classer et hiérarchiser les événements, de mettre en exergue les progrès à faire et de les engager.

Fin 2020, plus de 100 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 (comités des engagements) et guides méthodologiques intègrent, d'ores et déjà, un paragraphe écoconception. De plus, en 2020, une vingtaine de renouvellements de marchés pour des produits ferroviaires (dont les fils de contact caténaire et les câbles de signalisation) ont été réalisés en intégrant des clauses de performances environnementales. L'objectif : des produits plus performants pour de meilleurs projets. Un espace de partage autour de l'écoconception (SharePoint) est en place depuis 2018 et recense aujourd'hui de nombreuses bonnes pratiques (en 2021, un catalogue structuré sera mis en place pour aider les concepteurs à trouver des inspirations dans tous les métiers), des benchmarks, des résultats d'analyses de cycle de vie. Cet espace s'accompagne d'un lieu d'échange (Yammer) pour la communauté.

4.7. BILAN ET PERSPECTIVES

Depuis la réforme ferroviaire appliquée au 1^{er} janvier 2020, SNCF Réseau ne fait plus l'objet de notation extra-financière en propre. Cependant, les engagements historiques de l'entreprise et ses résultats en matière de RSE ont été salués 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 7^{ème} place mondiale sur un panel de 4 907 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-.

En 2020, les résultats de SNCF Réseau ont contribué à la révision de la performance RSE du Groupe SNCF par Vigéo Eiris qui a lui attribué une note de 72/100 en progression de 2 points par rapport à 2019.

Le travail de mise à jour de la cartographie des risques et de la matrice de matérialité engagée en 2020 se poursuivra en 2021 sur le périmètre du groupe SNCF Réseau, en intégrant en particulier sa principale filiale, SNCF Gares & Connexion. Ce travail intégrera les exigences de la directive européenne de 2017 en réponse à la loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 sur le devoir de vigilance des sociétés mères et donneuses d'ordre et de la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique, dite loi « Sapin 2 ».

4.8. MÉTHODE DU RAPPORT 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 rapport 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.
- Les Objectifs de Développement Durable (ODD) adoptés en septembre 2015 par l'Organisation des Nations Unis (ONU) dans le cadre de l'Agenda 2030.

La gouvernance du rapport, le processus de collecte, le calendrier et les spécificités de certains indicateurs sont expliqués dans une note de méthode¹ 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.

¹ La méthode du rapport extra-financier est en ligne : <http://www.sncf-reseau.fr/fr/rapports-et-indicateurs>

5. GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

Le présent chapitre sur le gouvernement d'entreprise est établi en application des articles L. 225-37-4 et L22-10-10 du Code de commerce et de l'article 621-18-3 du Code monétaire et financier. Il présente la gouvernance de SNCF Réseau en place au 31 décembre 2020.

SNCF Réseau est une société anonyme régie par les lois et règlements applicables aux sociétés commerciales, notamment le code de commerce, dans la mesure où il n'y est pas dérogé par des dispositions spécifiques, en particulier celles de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, de l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF, de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique et du code des transports, ainsi que par ses statuts.

5.1. LA DIRECTION GÉNÉRALE

5.1.1. Le Président-directeur général

Le Président organise et dirige les travaux du Conseil d'Administration. Il veille au bon fonctionnement des organes de la société. Il est désigné par le Conseil d'Administration parmi les membres proposés par l'État nommés en application de l'article 6 de l'ordonnance du 20 août 2014 précitée.

Le Conseil d'Administration a décidé d'opter pour le cumul des fonctions de la Direction générale et de la présidence du Conseil d'Administration. En conséquence, SNCF Réseau est dirigée depuis mars 2020 par Luc Lallemand en qualité de Président-directeur général.

Dans les conditions fixées par l'article L.2111-16 du Code des transports, la nomination, le renouvellement et la révocation du Président-directeur général sont préalablement soumis à l'avis conforme de l'Autorité de Régulation des Transports (ART).

Le Conseil d'Administration désigne également un vice-Président qui a qualité, en cas d'absence, de vacances ou d'empêchement du Président, pour convoquer le Conseil d'Administration et assurer la présidence des séances du Conseil.

5.1.2. Le Directeur général délégué

Les statuts prévoient que, sur proposition du Président-directeur général, le Conseil d'Administration peut nommer jusqu'à trois personnes physiques pour l'assister avec le titre de directeur général délégué.

Sur proposition du Président-directeur général, le Conseil d'Administration a nommé le 25 juin 2020 Matthieu Chabanel en tant que Directeur général délégué. Il est chargé des projets, de la maintenance, et de l'exploitation, et pilote l'activité en matière de production industrielle.

Matthieu Chabanel détient par ailleurs un mandat de membre du Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime du Havre.

5.1.3. Limitation de pouvoirs

Sous réserve des pouvoirs que la loi ou les statuts attribuent expressément à l'Assemblée générale et au Conseil d'Administration, et dans la limite de l'objet social, le Président-directeur général et le Directeur général délégué sont investis des pouvoirs les plus étendus pour agir en toutes circonstances au nom de la société dans leurs périmètres respectifs. Dans ce cadre, le Président-directeur général et le Directeur général délégué peuvent déléguer une partie de leurs pouvoirs à leurs collaborateurs dans des conditions qu'ils déterminent.

Dans une perspective de bonne gouvernance de la société, les statuts et le règlement intérieur du Conseil d'Administration prévoient qu'au-delà de seuils fixés dans le règlement intérieur, certaines opérations et engagements requièrent l'approbation

préalable du Conseil d'Administration. Les opérations ou engagements les plus importants peuvent également requérir l'approbation préalable du Conseil d'Administration de la maison-mère, la Société Nationale SNCF SA. Cependant, le Conseil d'Administration de la Société Nationale SNCF ne se prononce pas sur les investissements individuels de SNCF Réseau, ni sur les conventions de financement spécifiques à ces investissements, en matière d'entretien, de renouvellement, et de modernisation du réseau existant, ainsi que sur ceux portant sur le développement du réseau.

5.1.4. Rémunération

La rémunération du Président-directeur général et du Directeur général délégué est fixée par le Conseil d'Administration. Elle peut être fixe ou variable selon des modalités arrêtées par le Conseil d'Administration, ou à la fois fixe et variable. En application de l'article 3 du décret n°53-707 du 9 août 1953 relatif au contrôle de l'État sur les entreprises publiques nationales et certains organismes ayant un objet d'ordre économique et social et des articles 11.2 et 11.3 des statuts de SNCF Réseau, elle est approuvée par décision du ministre chargé de l'économie, après consultation du ministre chargé du budget et du ministre chargé des transports.

5.1.5. Le Comité de Direction

Ce comité définit la position de l'entreprise sur les sujets d'importance stratégique. Il organise la contribution des différentes directions de l'entreprise à l'atteinte des objectifs qui lui sont fixés.

Il pilote la mise en œuvre opérationnelle de la stratégie de l'entreprise, il assure le suivi global de la performance ainsi que son bon fonctionnement managérial.

Présidé par le Président-directeur général, il est composé du Directeur général délégué, du directeur général exécutif stratégie et affaires corporate, des directeurs généraux adjoints en charge des directions transverses ou opérationnelles, et de la directrice de cabinet.

5.2. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

5.2.1. Règles de composition du Conseil

SNCF Réseau est administrée par un Conseil d'Administration composé de douze membres comprenant :

- Trois membres nommés par l'Assemblée générale des actionnaires sur proposition de l'État, en application de l'article 6 de l'ordonnance du 20 août 2014 et parmi lesquels le Conseil d'Administration désigne son président
- Un représentant de l'État désigné en application de l'article 4 de l'ordonnance du 20 août 2014
- Quatre membres nommés par l'Assemblée générale des actionnaires
- Quatre représentants des salariés nommés en application de l'article 7 de l'ordonnance du 20 août 2014.

Conformément à l'article L. 2101-1-1 du code des transports, un membre du Conseil d'Administration ou un dirigeant de SNCF Réseau ne peut être simultanément membre du Conseil de Surveillance, du Conseil d'Administration ou dirigeant mandataire social d'une entreprise exerçant, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire ou d'une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire.

Conformément à l'article L. 2122-4-1-1 du code des transports, une même personne ne peut être concomitamment désignée ou employée :

- En tant que membre du Conseil d'Administration d'un gestionnaire d'infrastructure et en tant que membre du Conseil d'Administration d'une entreprise ferroviaire
- En tant que personne chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles et en tant que membre du Conseil d'Administration d'une entreprise ferroviaire
- Lorsqu'il existe un Conseil de Surveillance, en tant que membre du Conseil de Surveillance d'un gestionnaire d'infrastructure et en tant que membre du Conseil de Surveillance d'une entreprise ferroviaire
- En tant que membre du Conseil de Surveillance d'une entreprise faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur un gestionnaire d'infrastructure, et en tant que membre du Conseil d'Administration de ce gestionnaire d'infrastructure.

Une même personne ne peut non plus être concomitamment désignée en tant que membre du Conseil d'Administration de

SNCF Réseau et en tant que membre du Conseil de Surveillance d'une entreprise ferroviaire.

Sont également convoqués aux réunions du Conseil d'Administration avec voix consultatives :

- Le secrétaire du Comité social et économique ou de l'organe qui en tient lieu
- L'agent chargé de l'exercice du contrôle économique et financier de l'État
- Le Commissaire du Gouvernement désigné par le ministre chargé des transports
- Conformément à l'article L.2122-4-1-1 du Code des transports, les membres du Conseil d'Administration, lorsqu'ils sont salariés d'autres entités du Groupe SNCF qui ne sont pas gestionnaires d'infrastructure, ne prennent pas part aux décisions relatives aux fonctions essentielles telles que définies à l'article L.2122-3 du code des transports et à la nomination ou la révocation des dirigeants en charge des fonctions essentielles et des personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles.

5.2.2. Composition du Conseil d'Administration au 31 décembre 2020

Membres	Sexe	Age	Comités du Conseil			Autres Mandats ou Fonctions
			Audit et risques	Nominations et rémunérations	Stratégie et Investissements	
Luc Lallemand <i>Président</i>	M	54				Président du Conseil d'Administration de Gares & Connexions Président du Conseil d'Administration de Vinçotte
Indiana Afer-Bellini <i>Représentant salariés</i>	F	41				
Fanny Arav <i>Représentant salariés</i>	F	49	X			
Elizabeth Ayrault <i>Vice-présidente</i>	F	65				Présidente du Directoire de Compagnie Nationale du Rhône Administratrice de : - Geopost - CEA - SER Vice-présidente du Conseil de surveillance du GPMM
Emmanuel Bossière <i>Représentant de l'État</i>	M	30	X	X	X	Directeur de participation adjoint – secteur transports Administrateur – représentant de l'État : - Aéroport Marseille Provence - GPMM
Guillaume Hintzy	M	46	X			Directeur financement et trésorerie Société nationale SNCF Vice-président du Conseil de Surveillance de SOFIAP
Christine Mequignon <i>Représentant salariés</i>	F	44	X			
Pierre Izard	M	66			X	Directeur technologie innovation Groupes de Société nationale SNCF Vice-Président du Conseil d'Administration de l'UTP Administrateur de l'université Gustave Eiffel ²
Marie-Hélène Savinas	F	62		X		Directrice de l'audit interne Société Nationale SNCF
Valérie Péresse	F	53				Présidente : - de la Région Ile-de-France - Ile de France Mobilités - Etablissement public d'aménagement Paris Saclay - Grand Paris Aménagement - Etablissement Public Foncier d'Ile de France - Institut Paris Région Administratrice : - Comité d'organisation des Jeux olympiques et paralympiques - Etablissement public société de livraison des ouvrages olympiques (SOLIDEO) - Fondation université de Paris Membre du Conseil de Surveillance de la Société du Grand Paris Censeur Aéroport de Paris
Laurent Pichard	M	33	X	X	X	Direction du Budget – Sous directeur Administrateur représentant de l'état : - RATP Société du Grand Paris ADEME
Guy Zima <i>Représentant salariés</i>	M	55			X	

² M. Pierre Izard avait également un mandat au sein du Conseil de Surveillance de Systra qui a cessé le 26 mars 2020

5.2.3. Politique de diversité

Pour ce premier exercice suivant la transformation de SNCF Réseau en société anonyme, les nominations des administrateurs sont intervenues par décret conformément à l'Ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF. Au 31 décembre 2020, le Conseil d'Administration est composé, sous réserve de la précision ci-après, de 3 femmes et 5 hommes, soit un écart entre le nombre des administrateurs de chaque sexe qui n'est pas supérieur à deux, en conformité avec les dispositions de l'article L. 225-18-1 du Code de commerce. Conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 précitée, ce chiffre ne prend pas en compte les quatre représentants des salariés.

Pour sa part, le Comité de direction de SNCF Réseau est composé de 11 membres dont 3 femmes, soit 27%. Ce chiffre devrait augmenter dans les prochaines années au regard de la volonté de SNCF Réseau, de se rapprocher d'un équilibre représentatif de la société française et de ses attentes pour l'avenir.

Au sein des 6 % de postes à plus forte responsabilité chez SNCF Réseau, on compte 20,4% de femmes. Ces pourcentages devraient augmenter dans les prochaines années.

Qualification	Femmes	Hommes	Total	Taux Femmes
Autre	6 153	43 300	49 453	12,4%
CD+CS+H	671	2 624	3 295	20,4%
Total	6 825	45 924	52 748	12,9%
Taux CD+CS+H	9,8%	5,7%	6,2%	

Nous visons un seuil de 6% correspondant aux fonctions managériales de haut niveau de l'entreprise qui apparaît plus pertinent que le seuil de 10% prévu par le code de commerce au regard de la structuration managériale de l'entreprise

5.2.4. Conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil

5.2.4.1. Règlement intérieur

Le Conseil d'Administration a adopté, au terme de deux séances en date des 29 janvier et 25 février 2020, un règlement intérieur qui précise son rôle et ses modalités de fonctionnement dans le respect de la loi et des règlements. Il s'applique à chaque membre du Conseil d'Administration, ainsi qu'à chaque personne participant ou assistant ponctuellement ou en permanence aux réunions du Conseil d'Administration ou des comités. Si un membre est un représentant de l'État ou un représentant permanent d'une personne morale, les stipulations du règlement intérieur s'appliquent à ce représentant comme si celui-ci était membre en son nom propre, sans préjudice de l'obligation pour l'État ou la personne morale, qu'il représente, selon le cas, de satisfaire aux obligations stipulées dans ledit règlement intérieur.

Une charte d'administrateur a été établie et figure en annexe du règlement intérieur afin que chaque membre du Conseil d'Administration ait clairement conscience de son rôle, de ses droits et de ses devoirs.

Chaque membre du Conseil d'Administration peut bénéficier de toute formation nécessaire au bon exercice de sa fonction d'administrateur et, le cas échéant, de membre de Comité, dispensée par SNCF Réseau ou approuvée par cette dernière.

5.2.4.2. Pouvoirs du Conseil d'Administration

Le Conseil d'Administration arrête les orientations et les décisions stratégiques de l'entreprise.

Conformément à l'article 12 des statuts et au titre de ses pouvoirs généraux visés à l'article L.225-35 du code de commerce, le Conseil d'Administration :

- Détermine les orientations de l'activité de la société et veille à leur mise en œuvre, conformément à son intérêt social, en prenant en considération les enjeux sociaux et environnementaux de son activité
- Peut se saisir, sous réserve des pouvoirs expressément attribués aux assemblées d'actionnaire et dans la limite de l'objet social, de toute question intéressant la bonne marche de la société et règle par ses délibérations les affaires qui la concernent
- Procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns
- Autorise les cautions, avals et garanties à donner au bénéfice de tiers dans les conditions prévues par les dispositions légales et réglementaires

En particulier, le Conseil d'Administration délibère sur les affaires suivantes :

- Il arrête le budget avant le 31 décembre de l'année précédant l'exercice concerné dans les conditions prévues à l'article 9 du décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 précité, ainsi que la stratégie de financement pour l'année à venir
- Il arrête la liste des dirigeants dans les conditions prévues à l'article L.2111-16-1 du code des transports
- Il arrête le barème des redevances d'utilisation des infrastructures ferroviaires
- Il adopte le contrat pluriannuel à conclure avec l'État, ainsi que les mesures correctives à prendre, le cas échéant, en tenant compte des recommandations de l'ART au titre de l'article L.2133-5-1 du code des transports
- Il adopte le plan d'entreprise mentionné à l'article L. 2122-7-1 du code des transports, à savoir un plan d'entreprise, comprenant des plans d'investissement et de financement, dont le but est d'assurer une utilisation, une mise à disposition et un développement optimal et efficace de l'infrastructure ferroviaire, tout en permettant d'atteindre l'équilibre financier et en prévoyant les moyens nécessaires pour réaliser ces objectifs
- Il définit les mesures d'organisation interne prévues à l'article L. 2111-16-4 du code des transports en vue de prévenir les risques de pratiques discriminatoires entre entreprises ferroviaires et pour assurer le respect des obligations découlant des règles d'impartialité

Il se prononce également sur les engagements les plus significatifs de sa filiale SNCF Gare & Connexions conformément à l'article 12 de ses statuts.

5.2.4.3. Convocations, quorum et règles de majorité

Convocations

Les membres du Conseil d'Administration sont convoqués via une plateforme électronique sécurisée ou tout autre moyen au minimum 10 jours avant la réunion du Conseil. Toutefois, en cas d'urgence, les convocations peuvent être faites vingt-quatre heures à l'avance, sous les mêmes formes.

Les convocations mentionnent l'ordre du jour et comportent les éléments d'information nécessaires pour permettre aux membres du Conseil d'Administration de prendre des décisions éclairées.

Les réunions du Conseil se tiennent au siège social, ou dans tout autre lieu déterminé dans la convocation.

Sur décision du Président, et de façon exceptionnelle, le Conseil peut se réunir par visioconférence ou de télécommunication permettant l'identification des administrateurs et garantissant leur participation effective (ils doivent transmettre au moins la voix des participants et satisfaire à des caractéristiques techniques permettant la retransmission continue et simultanée des délibérations), sauf lorsque le Conseil d'Administration est réuni pour arrêter les comptes annuels sociaux et consolidés et établir le rapport de gestion.

Quorum

En application de l'article L 225-37 al.1 du code de commerce, le Conseil ne délibère valablement que si la moitié au moins de ses membres sont présents (ou réputés tels en cas de recours à un procédé de visioconférence ou par tout autre moyen de téléconférence). A chaque début de séance, le Président constate que le quorum est atteint pour permettre au conseil de délibérer valablement.

Majorité requise

En application de l'article L 225-37 al. 2 du code de commerce, les décisions du Conseil sont prises à la majorité des membres présents ou représentés. En cas de partage des voix, celle du Président de séance est prépondérante (l'article L 225-37 al. 4 du code de commerce).

Par dérogation au paragraphe précédent, et conformément à l'article L. 2111-15 du code des transports et à l'article 5 du décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau précité, les délibérations suivantes ne peuvent être adoptées sans le vote favorable de la majorité des membres nommés par l'Assemblée générale, autres que ceux proposés par l'État :

- Arrêt du montant des dividendes pouvant être distribués en provenance de recettes issues d'activités non liées à l'infrastructure ferroviaire
- Adoption du budget annuel et des comptes prévisionnels
- Adoption du plan stratégique
- Décision de toute opération d'acquisitions ou de cessions supérieure à un certain seuil
- Décision sur tout engagement hors bilan supérieur à un certain seuil

Ce mécanisme ne peut toutefois pas s'appliquer aux résolutions portant sur les fonctions essentielles telles que définies par l'article L. 2122-3 du code des transports.

Conformément aux stipulations de l'article 12.2 des statuts, dans les limites législatives et réglementaires applicables,

sont réputés présents, pour le calcul du quorum et de la majorité, les membres du Conseil d'Administration qui participent à la réunion du Conseil d'Administration par des moyens de visioconférence ou de télécommunication satisfaisant aux caractéristiques techniques énoncées à l'alinéa précédent.

Conformément au décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 précité, et particulièrement son article 6, le commissaire du gouvernement peut, dans un délai de trois jours à compter de la réunion du Conseil d'administration, s'opposer à une délibération pouvant conduire à remettre en cause le respect de la règle de convergence prévue au II de l'article L. 2111-10-1 du Code des transports.

Conflit d'intérêts liés aux obligations d'indépendance du Gestionnaire d'infrastructure

Conformément à l'article L. 2122-4-1-1 du code des transports, les membres du Conseil d'Administration, lorsqu'ils sont salariés d'autres entités juridiques du groupe SNCF qui ne sont pas gestionnaires d'infrastructure, ne prennent pas part aux décisions relatives aux fonctions essentielles telles que définies à l'article L 2122-3 du code des transports et à la nomination ou la révocation des dirigeants en charge des fonctions essentielles et des personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles.

Le gestionnaire de l'infrastructure a réuni dans un code de bonne conduite les mesures prises pour prévenir toute influence décisive d'une autre entité du groupe SNCF sur les décisions qu'il prend en ce qui concerne les fonctions essentielles. Ce code a été adopté par le Conseil d'Administration le 25 juin 2020 et adressé à l'Autorité de régulation des transports qui est chargée de veiller à son bon respect.

5.2.4.4. Évaluation

Une fois par an, le Conseil d'Administration débat de son fonctionnement.

Il procède à une évaluation formalisée au moins tous les trois ans, sous la direction du Comité des nominations, des rémunérations et de la gouvernance, avec si nécessaire, l'aide d'un consultant extérieur.

5.2.5. Les Comités spécialisés du Conseil d'Administration

5.2.5.1. Comités consultatifs

En application du code des transports, est institué au sein de SNCF Réseau un Comité consultatif des parties prenantes, notamment consulté par le Conseil d'Administration et par les organes de gouvernance de sa filiale SNCF Gares & Connexions sur les grandes orientations de ces sociétés.

Est également institué un Comité consultatif pour le contrôle des marchés, doté d'un règlement intérieur validé par le Conseil d'Administration, qui précise la mission, la composition et le mode de fonctionnement de ce Comité.

5.2.5.2. Comités permanents

Comité d'audit, des comptes et des risques (CACR)

Le Comité d'audit, des comptes et des risques est chargé, notamment, d'examiner les comptes annuels et semestriels, le budget, la cartographie des risques, le programme annuel de travail de l'audit interne, le rapport sur le gouvernement d'entreprise, le contrôle interne et la gestion des risques, ainsi que le programme de conformité. La mission du Comité d'audit, des comptes et des risques n'est pas séparable de celle du Conseil d'Administration qui a l'obligation légale

d'arrêter les comptes sociaux annuels et d'établir les comptes consolidés annuels.

Le Comité d'audit, des comptes et des risques, lorsqu'il suit le processus d'élaboration de l'information financière, s'assure de la pertinence et de la permanence des méthodes comptables, en particulier pour traiter les opérations significatives. Lors de l'examen des comptes, le Comité d'audit, des comptes et des risques se penche sur les opérations importantes à l'occasion desquelles aurait pu se produire un conflit d'intérêts.

Dans le cadre du suivi de l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques et, le cas échéant, de l'audit interne concernant les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable financière et extra-financière, le Comité d'audit, des comptes et des risques entend les responsables de l'audit interne et du contrôle des risques et donne son avis sur l'organisation de leurs services. Il est informé du programme d'audit interne et est destinataire des rapports d'audit interne ou d'une synthèse périodique de ces rapports.

Il suit également la réalisation de la mission des Commissaires aux comptes et s'assure de leur indépendance.

Comité des nominations, des rémunérations et de la gouvernance (CNRG)

Le Comité des nominations, des rémunérations et de la gouvernance ne doit comporter aucun dirigeant mandataire social exécutif de la société.

En matière de nominations, le Comité propose au Conseil d'Administration les nominations et successions des administrateurs, des dirigeants mandataires sociaux et des principaux dirigeants du groupe. Il supervise le processus de sélection des candidats potentiels. La liste précise des nominations concernées au sein du groupe est établie par le comité.

En matière de rémunérations, le Comité examine et donne son avis sur les principes et critères de détermination, de répartition et d'attribution des éléments composant la rémunération et les avantages de toute nature des mandataires sociaux. Il formule des recommandations sur l'enveloppe et les modalités de répartition de la rémunération à allouer aux administrateurs.

En matière de gouvernance, il suit les questions relatives au gouvernement d'entreprise et veille à la mise en œuvre au

sein des organes sociaux de la société des principes et règles de bonne gouvernance pertinentes. Il pilote le processus annuel d'évaluation du Conseil d'Administration. Il formule des propositions sur l'indépendance des membres du Conseil.

Comité de la stratégie et des investissements (CSI)

Le Comité examine les sujets relatifs aux investissements ou comportant un engagement financier de SNCF Réseau, en particulier les programmes d'investissement, les projets de développement (politique de développement et aspects financiers), et les projets relatifs au patrimoine immobilier.

Il étudie également les dossiers portant sur les enjeux majeurs, notamment économiques et de politique industrielle de SNCF Réseau. Il est saisi pour l'examen :

- Du plan stratégique
- Du contrat d'entreprise conclu avec l'État
- Du document de référence du réseau et de la tarification
- Des choix stratégiques en matière d'évolutions technologiques, voire plus largement en matière d'innovation
- Des questions de création et de modernisation d'équipements industriels et de travaux

5.2.6. Travaux du Conseil en 2020

Au cours de l'exercice 2020 le Conseil d'Administration s'est réuni à 12 reprises. Le taux de présence des administrateurs a été de 93%.

Sur l'exercice 2020, le taux de participations des administrateurs aux comités a été :

- de 100% pour le Comité d'audit, des comptes et des risques,
- de 97% pour le Comité de la stratégie et des investissements
- de 94% pour le Comité des rémunérations, des nominations et de la gouvernance.

Le tableau ci-dessous présente les principaux points portés à l'ordre du jour de ces réunions, et les interventions préalables des Comités consultatifs.

Dates du Conseil	Principaux travaux ou décisions	Comités préalablement consultés		
		CACR	CNRG	CSI
7 janvier 2020	Adoption du budget de SNCF Réseau pour l'année 2020 après avis de l'ART Désignation d'Elizabeth Ayrault comme vice-présidente du Conseil d'administration Création des comités du Conseil d'administration Création du Comité consultatif pour le contrôle des marchés, nominations y afférentes, adoption de son règlement intérieur et fixation des seuils Approbation de la nomination de Luc Lallemand en qualité de Président-directeur général pour soumission à l'ART Nomination de 2 Directeurs généraux délégués et rémunérations			
29 janvier 2020	Adoption partielle du règlement intérieur du Conseil d'administration Désignation des membres du comités du Conseil d'administration Adoption du projet de complément tarifaire pour l'horaire de services 2020 Protocole transactionnel Démission du PDG P. Jeantet et cooptation de Luc Lallemand, et rémunération			
25 février 2020	Organisation de la période d'intérim de la direction générale Adoption du Règlement intérieur du Conseil d'administration Adoption du règlement intérieur du Comité consultatif pour le contrôle des marchés amendé Approbation de la liste des emplois de dirigeants Autorisation des conventions réglementées Arrêté des comptes sociaux et consolidés 2019 Approbation du rapport sur le gouvernement d'entreprise Proposition pour la nomination des commissaires aux comptes Autorisation d'émission de garanties maison-mère Avis favorable à la fixation de seuils de saisine de la MCEFT	x		
31 mars 2020	Présentation du plan d'audit et univers d'audit 2020 Rémunération variable du Président-directeur général pour 2019 et atteinte des objectifs	x	x	
28 avril 2020	Arrêt de la liste des emplois dirigeants Autorisation contrat inter-SA de prestation informatique Présentation suivi financier	x	x	x
5 juin 2020	Rémunération du Président directeur général Délégation relative au DRR pour l'horaire de service 2021 (version n°1-1)		x	x
25 juin 2020	Présentation suivi financier et plan stratégique Point d'information organisation interne de la direction générale Information recrutement Nomination et rémunération Directeur général délégué Adoption du code de bonne conduite Transfert d'une ligne Autorisation avenant à marchés Présentation rapport d'activité 2019 de la commission des marchés	x	x	x
29 juillet 2020	Comptes consolidés 1er semestre Re-prévision Présentation apports définitifs Présentation programme d'audit commissaire aux comptes Contrat de coopération public-public 2020 Projet de marchés – accord cadre Suivi financier	x		x
10 septembre 2020	Point d'étape financement d'un projet Attribution accord-cadre Tarification prestations minimales Projet tarification installations de services 2022-2023 Projet DRR 2021 modifié – 2022 2023 hors tarifaire			x
5 novembre 2020	Présentation rapport sécurité Budget prévisionnel 2021 avant transmission ART Mise à jour liste emploi dirigeants Suivi financier Points d'avancements sur des projets spécifiques	x	x	x
10 décembre 2020	Augmentation capital G&C et SNCF Réseau DRR horaire de service 2021 DRR horaire de service 2022	x		
16 décembre 2020	Programme de renouvellement 2021 Budget prévisionnel 2021 post transmission ART Enveloppe cautions, avals et garanties Création filiale Cartographie des risques Suivi financier	x		x

5.2.7. Délégations accordées au Conseil d'Administration dans le domaine des augmentations de capital

L'Assemblée générale extraordinaire n'a pas délégué au Conseil d'Administration de pouvoirs en matière d'augmentation de capital et d'émission de titres.

5.3. LES MODALITÉS DE PARTICIPATION DES ACTIONNAIRES A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

La société-mère SNCF, actionnaire unique, exerce les pouvoirs dévolus par la loi aux assemblées générales comme le prévoit l'article 16 des Statuts de SNCF Réseau.

L'Assemblée générale ordinaire de SNCF Réseau s'est réunie le 24 mars 2020. Au cours de cette séance elle a notamment :

- Approuvé les comptes annuels 2019 et affecté le résultat de l'exercice ainsi que la dotation en capital résiduelle de l'EPIC SNCF Réseau
- Nommé les Commissaires aux comptes à compter de l'exercice 2021. Cette nomination devra être formellement acceptée par les commissaires aux comptes à l'issue des travaux de l'exercice 2020
- Ratifié la cooptation de Luc Lallemand en qualité d'administrateur
- Nommé des administrateurs

L'assemblée générale extraordinaire de SNCF Réseau s'est réunie le 28 décembre 2020 aux fins de procéder à une augmentation de capital de la société.

5.4. LES CONVENTIONS CONCLUES PAR SES FILIALES

Aux termes de l'article L. 225-37-4, 2° du Code de commerce, la présente partie doit mentionner, « *les conventions intervenues, directement ou par personne interposée, entre, d'une part, l'un des mandataires sociaux ou l'un des actionnaires disposant d'une fraction des droits de vote supérieure à 10 % d'une société et, d'autre part, une autre société dont la première possède directement ou indirectement plus de la moitié du capital, à l'exception des conventions portant sur des opérations courantes et conclues à des conditions normales* ».

SNCF Réseau n'a pas connaissance de telles conventions.

5.5. CODE DU GOUVERNEMENT

SNCF Réseau n'étant pas une société cotée, elle n'a pas fait le choix d'appliquer formellement le code AFEP-MEDEF du gouvernement d'entreprise. Néanmoins elle s'inspire des recommandations de ce code, notamment en matière de gouvernance en veillant à la mise en œuvre au sein de ses organes sociaux de ses principes et règles de bonne gouvernance pertinentes.

6. ENJEUX ET PERSPECTIVES

6.1. SECTEUR SNCF RÉSEAU

6.1.1. Le projet d'entreprise : « TOUS SNCF Ambition Réseau »

L'année 2021 sera la première année de la mise en place du projet « TOUS SNCF Ambition Réseau ». SNCF Réseau s'engage à initier dès cette année la mise en œuvre de ce projet qui porte sur une ambition à long terme.

6.1.2. Loi LOM, modernisation des Lignes de Desserte Fine du Territoire (LDFT)

Conformément à la publication du décret 2020-1820 du 29 décembre 2020, SNCF Réseau s'engage à transférer la gestion des lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional à faible trafic. Il conviendra pendant l'année 2021 de déterminer la liste des lignes transférées et de définir précisément la mise en place opérationnelle.

6.1.3. Poursuite de la négociation du contrat de performance avec l'état

La crise sanitaire a perturbé la bonne marche des négociations entre SNCF Réseau et l'État sur le contrat de performance. La signature est prévue au cours du premier semestre 2021.

6.1.4. Tarification 2021-2023

A la suite de la décision favorable du Conseil d'État sur le recours exercé par SNCF Réseau sur la tarification des activités conventionnées (hors TET), l'ART a rendu un avis favorable le 9 février 2021.

6.1.5. Social RH

A la suite de la dénonciation en début d'année 2020 du projet d'accord de branche classification-rémunération, une ordonnance reste attendue dans les prochaines semaines pour sécuriser un cadre de référence pour la branche ferroviaire à partir de la recommandation patronale de l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTP) de juin dernier. La transposition dans ce nouveau cadre devra intervenir avant juin 2022.

Une mise en œuvre de l'activité partielle a été réalisée pour la première fois au sein du Groupe SNCF et pour SNCF Réseau au printemps 2020 dans le cadre de la crise COVID-19. Une négociation a été engagée pour envisager un dispositif d'Activité Partielle Longue Durée dans lequel SNCF Réseau, comme chaque société du Groupe public unifié, pourrait s'inscrire le cas échéant en cas de forte baisse d'activité en 2021.

6.1.6. Sécurité

La sécurité est la priorité de SNCF Réseau. L'entreprise s'est fixée comme objectif de poursuivre la baisse de l'accidentologie tant en ce qui concerne l'exploitation ferroviaire que la sécurité et la santé au travail, la sûreté, la sécurité incendie, la cybersécurité et la résilience du réseau face aux risques naturels et technologiques. Pour cela, l'entreprise poursuit son programme (appelé PRISME) de renforcement de la culture sécurité dans toute l'entreprise, de déploiement de standards comportementaux de sécurité (incluant le développement des compétences non techniques), de simplification documentaire pour faciliter l'usage et l'accès de la prescription aux opérateurs, du management des risques avec une refonte complète de la collecte de l'information, et l'animation de politiques de réduction des risques les plus critiques. Une démarche de transformation managériale a été mise en place avec pour objectif de développer le « savoir voir / savoir dire » dans les entités opérationnelles et dans tous les domaines de la sécurité.

Par ailleurs SNCF Réseau investit plus de 100 Millions€ par an pour améliorer le niveau de sécurité du réseau ferré français :

sécurisation et suppression de passages à niveau, installation d'équipements d'amélioration de la sécurité en voie (vis-à-vis du risque de dépassement de vitesse limite, de détection de convois non conformes...), protection contre l'incendie en particulier en tunnel, protection vis-à-vis d'actes de malveillance et d'intrusions sur le réseau (dont des clôtures).

6.1.7. Sortie de crise

A la suite de la crise sanitaire, du premier confinement sur le printemps et au renforcement des règles d'hygiène sur les chantiers, l'activité de SNCF Réseau a été fortement diminuée sur le 1er semestre 2020. En parallèle, la baisse des trafics a généré des pertes de revenus sur le chiffre d'affaires. Du fait du confinement de fin 2020 et des perspectives sanitaires incertaines sur l'année 2021, SNCF Réseau estime que la crise aura des effets directs sur ses cash-flows jusqu'en 2020, avec un impact concentré sur les années 2020 et 2021.

Parallèlement au plan de relance de l'État, SNCF Réseau a engagé un plan de crise portant notamment sur ses dépenses de fonctionnement, informatiques et investissements non ferroviaires et ajuste l'emploi et les moyens de structure, au-delà du plan pluriannuel qu'elle s'était fixée. A la suite du deuxième confinement SNCF Réseau travaille sur un plan de crise révisé pour compenser les effets négatifs supplémentaires.

6.2. SECTEUR SNCF GARES & CONNEXIONS

6.2.1. Contrat Ile-de-France Mobilités

Le 9 décembre 2020, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions ont signé avec l'autorité organisatrice de la mobilité francilienne, Île-de-France Mobilités, un contrat d'exploitation et d'investissements pour la période 2020-2023. L'accord, qui place au centre l'amélioration de la qualité de service pour les voyageurs, constitue une reconnaissance des compétences du groupe SNCF en matière de mobilité en zone dense.

Le contrat prévoit un investissement total de 8,1 Milliards€, contre 3,8 Milliards€ durant la période 2016-2019, dont 1,7 Milliard€ pour les gares, dont 442 Millions€ apportés par SNCF Gares & Connexions. Ce montant sans précédent vise notamment une mise aux normes d'accessibilité de 73 gares, l'amélioration de l'intermodalité avec la création de places de stationnement supplémentaires pour les vélos, le remplacement d'escaliers mécaniques, d'ascenseurs, d'écrans d'information voyageurs et de systèmes de sonorisation, ou encore la refonte de la signalétique dans 380 gares.

6.2.2. Gare du Nord

Le 6 juillet 2020, Michel Cadot, préfet de la région d'Île-de-France et préfet de Paris, a délivré le permis de construire valant autorisation de transformation de la Gare du Nord.

La Ville de Paris, SNCF, SNCF Gares & Connexions et la SA Gare du Nord 2024 ont signé, le 23 novembre, un protocole d'accord pour la modernisation de la gare du Nord. Au terme d'un dialogue approfondi et constructif, qui va se poursuivre dans les mois et les années qui viennent, les discussions ont pu apporter des réponses précises aux demandes d'améliorations par projet formulées par la Ville de Paris, lors de l'enquête publique préalable à la délivrance du permis de construire du projet de rénovation de la gare du Nord, puis dans la lettre adressée au Préfet de la Région Île-de-France en mai 2020.

L'accord entre la ville de Paris, SNCF, SNCF Gares & Connexions et la SA Gare du Nord 2024 ouvre la voie à la modernisation de la plus grande gare d'Europe, qui sera plus accueillante pour les voyageurs, plus ouverte aux Parisiens - notamment aux habitants du 10ème arrondissement - plus écologique et plus sûre.

L'objectif de livraison des travaux de la gare ferroviaire s'inscrit dans la perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 à Paris.

6.2.3. Autres perspectives

Les travaux sur le document de référence des gares 2021 sont en cours. La phase de consultation a été lancée le 23 novembre 2020. SNCF Gares & Connexions prévoit une saisine de l'Autorité de Régulation des Transports au 1^{er} trimestre 2021.

Les échanges avec l'État se poursuivent sur le contrat de performance 2021-2026.

Des incertitudes demeurent sur la dynamique de reprise de l'activité des commerces en gares en 2021, compte tenu des difficultés importantes rencontrées par ce secteur du fait de la crise de la COVID-19.

6.3. SECTEUR AUTRES

Altamétris Suite représente une initiative déterminante pour l'avenir de la filiale. Un enjeu important pour le développement de la filiale est le recrutement de talents dans un marché sous tension où les spécialisations recherchées sont rares. L'autre initiative importante pour la filiale est l'extension de son activité en dehors du secteur ferroviaire, notamment à travers des partenariats tels que celui avec SARP (Véolia).

L'objectif principal de Sferis, consistant à compenser les moindres résultats du 1^{er} semestre 2020 par des actions soutenant la reprise ainsi que la rentabilité, est atteint. Elle ambitionne également d'accompagner SNCF Réseau dans l'externalisation de nouvelles missions, l'innovation et l'amélioration continue de l'appareil de production.

La création de la nouvelle filiale Terralphi pour la valorisation du patrimoine fibre de SNCF Réseau est un projet à fort potentiel et financièrement prometteur pour SNCF Réseau.

03 – COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE SNCF RÉSEAU

Normes IFRS – en millions d'euros



SOMMAIRE

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE.....	85	5.4	COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET	132
COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ.....	86	5.5	RAPPROCHEMENT AVEC LES FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	133
ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ.....	87	6	AVANTAGES DU PERSONNEL	135
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS.....	88	6.1	DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL	135
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	89	6.2	ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES.....	137
NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS.....	90	6.3	CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL	139
1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE.....	91	6.4	HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS.....	140
1.1 APPLICATION DES NORMES IFRS	91	7	ELEMENTS DU RESULTAT	144
1.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES.....	91	7.1	PRODUITS DES ACTIVITES ORDINAIRES	144
1.3 COMPARABILITE	92	7.2	TABLEAU DE VARIATION DES ACTIFS ET PASSIFS SUR CONTRAT.....	145
1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION	93	7.3	ACHATS ET CHARGES EXTERNES	145
2 FAITS MARQUANTS	94	7.4	CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS.....	146
2.1 NOMINATION DU PRESIDENT DIRECTEUR GENERAL ET NOUVELLE GOUVERNANCE.....	94	7.5	IMPÔTS ET TAXES.....	146
2.2 RÉFORME FERROVIAIRE	94	8	INFORMATION SECTORIELLE.....	147
2.3 CRISE SANITAIRE DU COVID 19.....	95	8.1	DÉTERMINATION DES SECTEURS PRÉSENTÉS ...	147
2.4 PLAN DE RELANCE	95	8.2	INDICATEURS SECTORIELS.....	147
2.5 MOUVEMENT SOCIAL	95	8.3	INFORMATION PAR SECTEUR	147
2.6 TARIFICATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL 2021- 2023.....	96	9	IMPÔTS SUR LES RESULTATS.....	148
2.7 PERTE DE VALEUR.....	96	9.1	ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT	148
2.8 CONTENTIEUX CDG EXPRESS.....	96	9.2	PREUVE D'IMPÔT	148
3 AUTRES ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE.....	96	9.3	IMPÔTS DIFFÉRÉS	148
3.1 VERSEMENT À SNCF RÉSEAU DE LA PREMIÈRE PARTIE DE L'AIDE D'ÉTAT.....	96	10	RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES.....	149
4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS	97	10.1	RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC UNIFIE....	149
4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION	97	10.2	RELATIONS AVEC L'ÉTAT	149
4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT	102	10.3	REMUNERATION DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS	149
4.3 DROIT D'UTILISATION ACCORDÉ AU CONCESSIONNAIRE	104	11	ENGAGEMENTS HORS BILAN.....	150
4.4 RÉSULTAT DE CESSIONS D'ACTIFS.....	104	11.1	LIGNE DE CREDIT SYNDIQUE.....	150
4.5 TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS.....	104	11.2	GARANTIES FINANCIÈRES DONNÉES À DES TIERS	150
4.6 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL.....	108	11.3	GARANTIES FINANCIÈRES RECUES.....	150
4.7 PROVISIONS.....	110	11.4	LOCATION SIMPLE IMMOBILIÈRE	150
5 CAPITAUX ET FINANCEMENT.....	113	11.5	ENGAGEMENTS LIÉS AU PÉRIMÈTRE CONSOLIDÉ	150
5.1 CAPITAUX PROPRES	113	11.6	SUBVENTION A REVOIR PLAN DE RELANCE.....	150
5.2 ENDETTEMENT FINANCIER NET.....	113	12	PERIMETRE DE CONSOLIDATION	151
5.3 SITUATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES LIÉS	122	12.1	ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS	151
		12.2	PRINCIPALES ENTITES DU PERIMETRE	151
		13	HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES.....	151

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE

ACTIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2020	31/12/2019
Immobilisations incorporelles	4.1.1	413	351
Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location	4.1.2	540	366
Immobilisations corporelles	4.1.3	74 800	67 857
Actifs financiers	5.2.3	31 261	3 973
Titres mis en équivalence		6	11
Impôts différés actifs	9.3	2 820	2 828
Actifs non courants		109 839	75 385
Stocks et en-cours	4.6.1	458	513
Créances d'exploitation	4.6.2	2 838	2 385
Subventions à recevoir	4.6.3	1 986	2 079
Actifs financiers	5.2.3	3 768	1 551
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5.2.3	257	2 627
Actifs courants		9 308	9 154
Total de l'actif		119 147	84 539

PASSIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2020	31/12/2019
Capital	5.1	1 718	9 765
Réserves et résultats accumulés	5.1	5 345	-27 789
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		1	-
Capitaux Propres totaux		7 064	-18 024
Engagements envers le personnel	6	1 058	988
Provisions	4.7	293	274
Subventions d'investissement	4.2.1	34 163	30 655
Passifs financiers	5.2.3	58 256	54 728
Obligations locatives	4.1.2	420	252
Droit d'utilisation accordé au concessionnaire	4.3	2 409	2 548
Passifs non courants		96 577	89 445
Engagements envers le personnel	6	63	67
Provisions	4.7	3	1
Dettes d'exploitation	4.6.4	6 077	4 978
Subventions	4.2.2	1 996	2 632
Passifs financiers	5.2.3	7 239	5 325
Obligations locatives	4.1.2	128	115
Passifs courants		15 505	13 119
Total du passif et des capitaux propres		119 147	84 539

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.

COMPTÉ DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2020	31/12/2019
Chiffre d'affaires	7.1	6 744	6 501
Achats et charges externes	7.3	-2 524	-1 990
Charges de personnel	7.4	-2 717	-2 423
Impôts et taxes	7.5	-291	-224
Autres produits et charges opérationnels		-28	0
EBITDA		1 183	1 864
Autres avantages du personnel		-9	-3
Dotations aux amortissements	4.1.5	-2 638	-2 184
Variation nette des autres provisions	4.7	9	-2
Reprise de subventions d'investissement	4.2.4	1 179	967
Résultat de cession d'actifs	4.4	94	68
Résultat opérationnel courant		-183	710
Pertes de valeur	4.5	-	-
Résultat opérationnel		-183	710
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		-11	-2
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		-194	708
Coût de l'endettement financier net et autres	5.2.2	-627	-1 303
Coût financier net des avantages du personnel		-7	-2
Résultat financier		-633	-1 306
Résultat des activités ordinaires avant impôt		-827	-598
Impôt sur les résultats		-6	1
Résultat net de l'exercice		-833	-597

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2020	31/12/2019
Résultat net de l'exercice		-833	-597
Autres éléments du résultat global :			
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		-228	-380
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		0	131
Variation de juste valeur des coûts de couverture		-49	81
Impôts sur variation de juste valeur des coûts de couvertures		-0	-131
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence		-	-
Total des autres éléments du résultat global recyclables		-278	-299
Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	6	24	-138
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies		-1	0
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		22	-138
Résultat global total de l'exercice		-1 088	-1 034

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Capital	Réserves non recyclables	Couverture de flux de trésorerie	Réserves recyclables Coûts de la couverture (R/D et FCBS)	Réserves accumulées	Résultat de la période	Capitaux propres totaux
Capitaux propres au 01/01/2019	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
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-833	-833
Autres éléments de résultat global	-	22	-228	-49	-	-	-255
Résultat global total	-	22	-228	-49	-	-833	-1 088
Affectation du résultat	-	-	-	-	-597	597	-0
Opérations sur le capital	1 218	-	-	-	0	0	1 218
Variations des détentions dans les filiales sans perte de contrôle	-	20	-	-	-857	-	-837
Variation de périmètre	-	-0	-	-	-23	-	-23
Autres variations*	-9 265	-14	114	-1	34 146	-	24 981
Capitaux propres au 31/12/2020	1 718	-149	-1 438	-92	7 857	-833	7 063

*Cf note 5.1

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Notes	31/12/2020	31/12/2019
Résultat net, part du groupe		-1 348	-597
Résultat net de l'exercice		-1 348	-597
Eliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées		11	2
de la charge (produit) d'impôt différé des amortissements et provisions(*)		516	-1
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)	5.2.2	1 487	1 227
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	4.4	20	32
		-94	-68
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		592	597
Eliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant du coût de l'endettement financier net	5.2.2	5	-1
		602	1 270
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		1 199	1 866
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	4.6	-102	400
Impôts décaissés (encaissés)		-0	1
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		1 097	2 267
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		-42	-
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1.4	-5 499	-5 364
Intérêts d'emprunts capitalisés	4.1.4	-131	-208
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		76	67
Variation des prêts et avances consentis	5.2.3	-114	-201
Subventions d'investissement reçues	4.2.3	2 918	2 598
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-2 791	-3 108
Emission d'emprunts	5.2.3	160	6 077
Remboursements d'emprunts	5.2.3	-1 961	-1 556
Remboursement des obligations locatives	5.2.3	-93	-92
Décaissements sur dettes PPP	5.2.3	-283	-282
Encaissements sur créances PPP	5.2.3	277	275
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives	5.2.3	-2	-1
Intérêts financiers nets versés	5.2.3	-1 061	-1 323
Variation des dettes de trésorerie	5.2.3	-959	-2 435
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		-3 921	662
Incidence des changements de principes comptables		8	-
Incidence des variations de juste valeur		0	-0
Variation de trésorerie		-5 607	-179
Trésorerie d'ouverture		2 598	2 777
Trésorerie de clôture	5.2.3	-3 009	2 598

(*) Il s'agit de :

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

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS

Les notes 1 à 13 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

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

1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

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 2020, 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 2020 décrite dans les notes ci-après résulte en conséquence :

- Des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant le ou à compter du 1er janvier 2020 ;
- Des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de l'exercice 2020. 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 2020

Amendement IFRS 3 « Définition d'une entreprise »

Ces amendements visent à aider les parties prenantes à faire la différence entre une entreprise et un groupe d'actifs lorsqu'elles appliquent la norme IFRS 3.

La définition modifiée souligne que la finalité (les « outputs ») d'une entreprise est de fournir des biens et des services aux clients, alors que la définition précédente mettait l'accent sur les rendements sous la forme de dividendes, de coûts inférieurs ou d'autres avantages économiques pour les investisseurs et autres tiers.

Aucun impact significatif n'est constaté dans les comptes au 31 décembre 2020.

Amendement IFRS 9, IAS 39 et IFRS 7 « Comptabilisation et évaluation dans le cadre de la réforme des taux d'intérêt de référence »

Ces amendements, conçus pour permettre aux entités de fournir des informations financières utiles pendant la période d'incertitude liée à la réforme de l'IBOR, modifient certaines dispositions en matière de comptabilité de couverture. Ils ont pour objectif de ne pas déqualifier les relations de couverture telles que documentées conformément à IFRS 9, en dépit des incertitudes soulevées par la réforme en cours. De plus, ces amendements obligent les entités à fournir aux investisseurs des informations supplémentaires sur leurs relations de couverture qui sont directement affectées par ces incertitudes.

Aucun impact significatif n'a été relevé au 31 décembre 2020.

Amendements des normes IAS 1 « Présentation des états financiers » et IAS 8 « Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs »

Ces amendements précisent la définition du terme « significatif » repris dans les normes IAS 1 et IAS 8.

Aucun impact significatif n'a été relevé au 31 décembre 2020.

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

Amendement des normes IFRS 16 relatif aux allègements de loyers liés au COVID-19

Le 28/05/2020 a été publié par l'IASB l'amendement définitif à la norme IFRS 16 Contrats de location, traitant des allègements de loyers liés au COVID-19.

Cet amendement offre aux preneurs (i.e. locataires), et seulement à eux, la faculté de s'exempter d'évaluer si un allègement de loyer lié au COVID-19 est une modification de contrat. Cette exemption pratique conduit le locataire à comptabiliser les allègements de loyers liés au COVID-19 comme s'il ne s'agissait pas de modifications de contrat, et à reconnaître l'impact de l'allègement de loyers dans le résultat de la période.

Cet amendement n'a pas encore été homologué par l'UE. Toutefois le groupe SNCF a décidé de l'appliquer à certaines catégories de contrats de location avec pour résultat un impact non significatif.

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les autres normes et interprétations d'applications obligatoires à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2020, qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

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 2020 ont été réalisées sur la base des meilleures informations disponibles à date de l'arrêt des comptes au ##<ClotureN>. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement de 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 2020 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 COMPARABILITE

1.3.1 Présentation du nouvel indicateur EBITDA du groupe SNCF

Le groupe SNCF Réseau a décidé d'abandonner, à compter des comptes semestriels au 30 juin 2020, la présentation de l'indicateur « marge opérationnelle » (MOP) et de le remplacer par l'EBITDA (Résultat avant intérêts, impôt, dépréciations et amortissements) pour l'ensemble de sa communication financière. Cette évolution poursuit l'objectif de présenter un indicateur plus largement utilisé par les entreprises, jugées comparables. L'EBITDA est un indicateur de performance, non normé, qui mesure le résultat dégagé par l'activité indépendamment des conditions de son financement, de l'impôt sur le résultat et du renouvellement de l'outil d'exploitation et présente donc l'avantage de mettre en évidence la capacité d'une entreprise à supporter les charges financières générées par son endettement.

La définition retenue par le groupe SNCF Réseau pour son EBITDA correspond à celle de la MOP antérieurement présentée à l'exclusion :

Des effets de variation de provisions liées aux avantages au personnel qui ne dépendent pas de l'activité et qui n'ont pas d'effets directement cash,

Et après intégration des variations de provisions sur actifs circulants qui sont eux directement liés à l'activité.

Pour rappel, les provisions pour avantages au personnel concernent principalement les indemnités de départ en retraite, les gratifications liées à la médaille du travail, les avantages postérieurs à l'emploi, ainsi que les dispositifs liés aux cessations progressive d'activité, à l'action sociale et au régime de prévoyance.

Cette évolution conduit aux reclassements suivants :

Variation provisions pour avantages au personnel précédemment présenté en ligne « charges de personnel » reclassée sur la ligne « variation nette des provisions ».

Variation provision pour dépréciation d'actif circulant précédemment en ligne « variation nette des provisions » reclassée en ligne « Autres charges et produits opérationnels ».

Tableau de concordance :

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019 retraité	31/12/2019 publié	Reclassement	Commentaire reclassement
Chiffre d'affaires	6 744	6 501	6 501	-	
Achats et charges externes	-2 524	-1 990	-1 990	-	
Charges de personnel	-2 717	-2 423	-2 426	3	Neutralisation de la variation de provision pour avantages au personnel
Impôts et taxes	-291	-224	-224	-	
Autres charges et produits opérationnels	-16	0	2	-1	Prise en compte de la variation nette des provisions sur actif circulant
Marge opérationnelle (MOP)	-	-	1 862	-	
EBITDA	1 183	1 864	-	-	
Variation nette des provisions	9	-2	-4	2	
.../... *	-1 357	-1 152	-1 152	-	
Résultat opérationnel courant	-183	710	710	-	

*les autres soldes constitutifs du ROC sont sans changement

1.3.2 Impact sur les soldes intermédiaires du compte de résultat de l'entrée au 1er janvier 2020 de SNCF Gares & Connexions dans le périmètre de consolidation de SNCF Réseau

En application de la Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée au Journal officiel de la République française (le Nouveau Pacte Ferroviaire), SNCF Réseau SA a reçu, en date du 1er janvier 2020, de SNCF SA (ex EPIC SNCF Mobilités) les titres de la SA SNCF Gares & Connexions pour une valeur de 1,2 Md€ en contrepartie d'une dette vis-à-vis de SNCF SA. Conformément à la réglementation comptable (cf note 1.1), les comptes de SNCF Gares & Connexions sont consolidés dans les comptes du groupe SNCF Réseau au 31 décembre 2020. En application de la recommandation AMF 2013-08, nous présentons ci-dessous les impacts au 31/12/2020 de cette opération sur les soldes intermédiaires du compte de résultat.

en millions d'euros	31/12/2020
Chiffre d'affaires	1 342
EBITDA	247
ROC	43
Résultat financier	-31
Résultat net	5

1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION

1.4.1 Entités contrôlées, sous contrôle conjoint ou influence notable

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 la norme IFRS 10, sur la base de trois critères : le pouvoir, l'exposition aux rendements variables et le lien entre le pouvoir et ces rendements.

Dans la pratique, le contrôle existe lorsque le Groupe détient plus de 50% des droits de vote d'une entité (sont pris en compte les droits de vote existants et les droits de votes potentiels exerçables en substance) ou lorsque le Groupe détient le pouvoir :

- Sur plus de la moitié des droits de vote en vertu d'un accord avec d'autres investisseurs ;
- De diriger la politique financière et opérationnelle de l'entreprise en vertu d'un contrat ;
- De nommer ou de révoquer la majorité des membres du conseil d'administration ou de l'organe de direction équivalent ;
- De réunir la majorité des droits de vote dans les réunions du conseil d'administration ou de l'organe de direction équivalent.

Toutes les transactions significatives entre les sociétés contrôlées sont éliminées. La totalité du résultat des filiales est répartie entre le Groupe et les participations ne donnant pas le contrôle en fonction de leur pourcentage d'intérêt même si cela conduit à comptabiliser des participations ne donnant pas le contrôle pour des valeurs négatives.

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 investissements dans des partenariats qualifiés de co-entreprises (« joint-ventures ») au sens de la norme IFRS 11, c'est-à-dire ceux qui donnent uniquement un droit sur l'actif net d'une entité ;
- Les entités dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles sans en avoir le contrôle (entreprises associées) selon la norme IAS 28. L'influence notable est présumée lorsque la participation du Groupe est supérieure ou égale à 20%.

Les résultats des sociétés acquises, ou cédées, au cours de l'exercice sont comptabilisés dans le compte de résultat consolidé du Groupe à compter de la date de prise de contrôle et jusqu'à la date de transfert de ce contrôle en cas de cession.

Les comptes des sociétés du périmètre de consolidation sont retraités pour les mettre en conformité avec les principes comptables du Groupe et arrêtés au 31 décembre 2020. Tous les résultats internes entre les sociétés consolidées sont éliminés, totalement pour ceux réalisés entre sociétés contrôlées et à hauteur du pourcentage de détention pour ceux réalisés avec des sociétés mises en équivalence.

La liste des entités du Groupe, co-entreprises, opérations conjointes et entités associées ainsi que les éléments d'appréciation du contrôle dans certaines entités sont présentés en note 9.

1.4.2 Conversion des états financiers des filiales étrangères

Les comptes des filiales étrangères dont la monnaie fonctionnelle est différente de l'euro sont convertis en euros selon la méthode du cours de clôture :

- Les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la clôture de l'exercice ;
- Les comptes de résultat sont convertis sur la base des taux de change moyens de l'exercice ;
- Les écarts de conversion résultant de la variation entre les taux de clôture de l'exercice précédent et ceux de l'exercice en cours sur les éléments de bilan, ainsi que ceux provenant de la différence entre les taux de change moyens et les taux de change à la clôture sur les éléments de résultat, sont portés dans le poste « Écarts de conversion » inclus en autres éléments du résultat global dans les capitaux propres consolidés.

De même, les écarts de change résultant de la conversion de créances ou dettes faisant partie de l'investissement net dans une filiale à l'étranger sont enregistrés dans le poste « Écarts de conversion » dans les capitaux propres. Ils sont comptabilisés en résultat lors de la sortie de l'investissement net.

2 FAITS MARQUANTS

2.1 NOMINATION DU PRESIDENT DIRECTEUR GENERAL ET NOUVELLE GOUVERNANCE

Le 29 janvier 2020, le Conseil d'Administration de SNCF Réseau a nommé Luc Lallemand au poste de président directeur général de SNCF Réseau pour un mandat de 4 ans, avec pour objectifs de :

- Poursuivre le renouvellement et moderniser le réseau avec les enjeux de la digitalisation,
- Etre acteur d'une économie décarbonnée,
- Mettre la priorité sur les fondamentaux ferroviaires.

Le 25 juin 2020, sur proposition du Président Directeur Général, le Conseil d'administration a nommé :

- Matthieu Chabanel, en tant que Directeur général délégué Projets et mandataire social, Matthieu Chabanel est en charge des Projets, de la Maintenance et de l'Exploitation, et pilote l'activité en matière de production industrielle.

2.2 RÉFORME FERROVIAIRE

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

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

Cette opération d'apport, qui constitue une transaction entre entités sous contrôle commun, a été comptabilisée sur la base des valeurs comptables historiques des actifs et passifs transférés telles que figurant dans les comptes consolidés du groupe SNCF établis selon les normes IFRS. L'ensemble des écritures d'apport et de transferts aux nouvelles entités juridiques du groupe ont bien été comptabilisées.

La mise en œuvre de la réforme se concrétise dès le 1er janvier 2020 par :

- La transformation de l'EPIC SNCF Réseau en Société Anonyme (S.A.) avec un capital social de 500 M€, détenue à 100% par la S.A. SNCF, elle-même détenue à 100% par l'État.
 - o Cette transformation est sans effet sur les capitaux propres de SNCF Réseau au 1er janvier 2020.
 - o Le pilotage stratégique et financier est assuré par SNCF SA, société-mère du nouveau groupe unifié : SNCF Réseau ne réalise plus d'émission de dette sur les marchés depuis le 1er janvier 2020.
- Le transfert des actifs en gare de SNCF Réseau vers la nouvelle S.A. Gares & Connexions, sa filiale à 100%, pour un montant d'actifs nets de 513 M€. L'intégration de la SA Gares & Connexions dans le périmètre de consolidation du groupe SNCF Réseau.
- Le transfert des actifs de l'ex EPIC Mobilités vers la nouvelle S.A. Gares & Connexions, pour un montant d'actifs nets de 1 206 M€.
- L'intégration des actifs relatifs aux missions de gestion de crise, de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système ferroviaire et répondant aux besoins de la défense (en provenance de SNCF S.A.) ; la valeur de ces apports s'élève à 6 K€ (rémunération en numéraire).

- La perte du statut de propriétaire des actifs ; cette décision de l'État est sans effet sur la comptabilisation des actifs en normes françaises comme en normes IFRS.

- La nouvelle organisation du groupe a conduit ce dernier à adapter la présentation de son information sectorielle dorénavant organisée en 3 secteurs d'activité (voir note 8).

2.2.1 Transfert des actifs en gares à la filiale G&C

Le transfert des actifs en gare de SNCF Réseau vers la nouvelle S.A. Gares & Connexions, sa filiale à 100%, pour un montant d'actifs nets de 584 M€. Les actifs transférés par SNCF Réseau à la S.A. SNCF Gares & Connexions sont de deux ordres :

Les biens existants situés dans le périmètre des gares de voyageurs (quais, halles voyageurs, terrains, passerelles & souterrains...) pour une valeur nette comptable de 1 055 M€ pour les 3 155 gares existantes.

Les projets d'investissements en gare en cours au 1er janvier 2020 pour une valeur nette comptable de 408 M€ pour les 975 projets identifiés. La maîtrise d'ouvrage de ces projets d'investissement (hors cas spécifiques) :

- Est maintenue au sein de SNCF Réseau pour les projets en phase de réalisation.
- Échoit à SNCF Gares & Connexions pour les projets en phase d'étude.

Au passif, le bilan d'apport de SNCF Gares & Connexions comprend :

- Une quote-part de la dépréciation historique des actifs de l'EPIC SNCF Réseau, au prorata de la valeur des actifs nets apportés de 378 M€.
- Une quote-part de la dette de l'EPIC SNCF Réseau à due proportion de la valorisation des actifs nets apportés dette nette apportée : 361 M€ (dette financière : 548 M€ ; disponibilités : 187 M€)
- Cette quote-part de dette sera incorporée pour tout ou partie au capital de SNCF Gares & Connexions pour qu'elle n'ait pas d'impact sur l'équilibre économique de la société (en attente de la décision de l'État)

Ces opérations n'ont pas d'impacts sur les comptes du Groupe SNCF Réseau.

2.2.2 Transfert d'Ex EPIC Mobilités à la filiale G&C

L'ensemble des biens, droits et obligations attachés aux activités de gestion des gares de voyageurs est transféré par voie d'apport à la valeur net comptable.

Apports de SNCF Voyageurs SA à G&C SA au 1er Janvier 2020

en millions d'euros	01/01/2020
Immobilisations corporelles	3 733
Actifs non courants	3 733
Créances d'exploitation	387
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-
Actifs courants	387
Total de l'actif	4 120
Autres réserves	-
Capitaux propres	-
Subventions d'investissements	1 404
Engagements envers le personnel	65
Dettes d'exploitation	637
Provisions	6
Passifs financiers	801
Passif	2 914
Apports	1 206
Total Passif	4 120

2.2.3 Reprise partielle de la dette de SNCF Réseau S.A. par l'État

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 1er janvier 2020, inscrite directement dans les capitaux propres de SNCF Réseau. L'Etat a annoncé en parallèle que cette reprise serait suivie d'une reprise complémentaire de 10 Md€ à effet au 1er janvier 2022. La reprise de dette en deux temps avec pour but d'assainir substantiellement la structure financière de l'entreprise.

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	
		Réserves	25
Prêt CDP	31,1	Subvention financière	6,1

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 1er janvier 2020.

La dette nette de SNCF Réseau a été 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 reprise de la dette par l'Etat entraine une diminution de la charge financière nette correspondant aux intérêts effectivement dus par SNCF Réseau sur la quote-part de la dette reprise. L'impact au 31 décembre 2020 est de 742 M€.

2.2.4 Recapitalisation

Deux opérations liées à la réforme 2020 ont été conclues à la suite de l'Assemblée Générale Extraordinaire du 28 décembre 2020 :

La capitalisation de la créance détenue par SNCF sur SNCF Réseau liée au transfert des titres de participation de SNCF Gares & Connexions, prévue à l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF. Cette opération s'est traduite par une augmentation des capitaux propres et une réduction à due concurrence de la dette de la société pour un montant de 1 218 M€.

La capitalisation de la créance financière de SNCF Réseau sur la SNCF Gares & Connexions liée aux opérations de transfert des actifs en gares pour un montant de 367 M€ (intérêts courus compris). Cette opération se traduit par le reclassement des 367 M€ de créances en immobilisations financières pour SNCF Réseau et, pour SNCF Gares & Connexions, par une augmentation des capitaux propres et une réduction à due concurrence de la dette de la société.

2.3 CRISE SANITAIRE DU COVID 19

Les estimations au 31 décembre 2020 de l'impact économique de la crise du COVID-19 sur les comptes sont faites par étapes dans un contexte d'incertitude.

Pour endiguer les conséquences de la crise, un plan de crise a été engagé en plus du plan de relance de l'État.

2.4 PLAN DE RELANCE

La crise sanitaire de la COVID-19 a fortement impacté l'activité ferroviaire dans son ensemble. Du fait des règles de sécurité sanitaire drastiques et des deux épisodes de confinement au printemps et en automne qui ont duré plusieurs mois, l'activité de SNCF Réseau a été amoindrie. Le chiffre d'affaires a fortement diminué en raison de la baisse des trafics et l'effort d'investissements a subi l'arrêt de la plupart des chantiers pendant le premier confinement avec une reprise progressive sur l'été.

SNCF Réseau estime que la crise aura des effets directs sur son cash-flow libre jusqu'en 2022, avec un impact concentré sur l'année 2020.

Le plan de relance engagé par l'État a permis à la société nationale SNCF de procéder au versement d'un montant 4,05 Mds€ au fond de concours. Ce montant sera reversé à SNCF Réseau sous la forme de subventions d'investissements. Ce plan de relance devrait permettre de couvrir l'essentiel des surcoûts, pertes de péages et réductions de financements du Groupe.

2.5 MOUVEMENT SOCIAL

Un mouvement social, débuté le 5 décembre 2019, en opposition au projet de la réforme du système des retraites s'est poursuivi jusqu'en février 2020. Un manque à gagner a été constaté avec des effets défavorables sur le chiffre d'affaires dans les comptes du groupe.

Ce mouvement social n'a pas eu d'impact significatifs sur les résultats de SNCF Gares & Connexions et des autres filiales.

2.6 TARIFICATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL 2021-2023

La tarification pluriannuelle des redevances d'infrastructure (publiée au Journal Officiel du 10/09/2019) a fait l'objet d'un avis de rejet partiel du tarif 2021 par l'Autorité de Régulation des Transports (ART) le 24 février 2020. SNCF Réseau a publié un nouveau projet de tarification des sillons le 5 juin 2020. SNCF Réseau est dans l'attente du nouvel avis de l'ART. Il a fait l'objet d'un avis défavorable le 30 juillet 2020. La tarification publiée le 10 septembre 2020 s'applique, pour 2021, sur la base de la dernière tarification validée en intégrant l'inflation de l'indice des prix à la consommation harmonisé. Le 27 novembre 2020, le Conseil d'Etat a annulé l'avis de l'ART pour erreur de droit sur les barèmes des activités conventionnées à appliquer en 2020. Un projet de tarification 2022-2023 a été publié le 11 décembre 2020 sur lequel l'ART a rendu un avis favorable le 9 février 2021.

2.7 PERTE DE VALEUR

Eléments de contexte :

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

- La Loi n°2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée le 27 juin 2018, les ordonnances et décrets venant préciser les modalités de mise en œuvre de cette Loi ;
- Un projet stratégique d'entreprise, élaboré par le Groupe Public Unifié à la demande de l'État, visant notamment à rendre l'entreprise plus performante ;
- Un nouvel accord de branche pour le transport ferroviaire d'ici 2020.

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

Le dernier plan stratégique groupe est actuellement en cours de mise à jour de même que sa trajectoire financière. Il prendra notamment en compte l'évolution du contexte économique lié aux effets de la crise sanitaire Covid 19. A date, les travaux se poursuivent, de même que les échanges avec la holding SNCF S.A. et l'État actionnaire. Ils devraient être finalisés d'ici la fin du 1er semestre 2021.

L'accord de branche n'a pas pu être finalisé et les discussions sont provisoirement suspendues.

Indices identifiés sur la période

Les entités du Groupe ont vérifié l'existence potentielle d'indices de variation de valeur des actifs des Unités Génératrices de Trésorerie (UGT), SNCF Réseau S.A et SNCF Gares & Connexions principalement, notamment en lien avec les éventuels impacts de la crise sanitaire Covid 19.

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

SNCF Réseau SA et SNCF Gares & Connexions ont réalisé chacun un test de valeur. Ces derniers n'ont toutefois pas conduit à modifier les valeurs des actifs concernés. Une présentation détaillée des analyses et tests réalisés est faite au paragraphe 4.5.

2.8 CONTENTIEUX CDG EXPRESS

Le Tribunal Administratif de Montreuil a annulé partiellement dans sa décision du 9 novembre 2020 l'autorisation environnementale et donc l'arrêté inter-préfectoral d'autorisation des travaux de février 2019, dans un souci de protection des espèces protégées.

Cette décision fait peser sur SNCF Réseau un risque d'indemnisation des entreprises de travaux mandatées sur le projet, en raison de la suspension des chantiers.

Un courrier de l'État a été reçu le 16 décembre 2020 fixant sa volonté de poursuivre le projet à travers un accord de poursuite des tirages. Une demande de sursis et d'appel a été lancée par l'État le 17 décembre 2020.

3 AUTRES ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

3.1 VERSEMENT À SNCF RÉSEAU DE LA PREMIÈRE PARTIE DE L'AIDE D'ÉTAT

Un premier montant de 1,645 Md€ a été versé le 23 février 2021 par l'État à SNCF Réseau au titre du plan de relance du ferroviaire.

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.

Les montants inscrits au bilan sont diminués du cumul d'amortissements et des pertes de valeur. Lorsqu'elles ont une durée de vie définie, les immobilisations incorporelles sont amorties sur leur durée d'utilité selon les durées présentées en note 4.1.5. Celles dont la durée de vie est indéfinie, un test périodique de dépréciation est réalisé comme décrit en note 4.5

La valeur nette des immobilisations incorporelles au 31 décembre 2020 s'analyse comme suit :

en millions d'euros	31/12/2020			31/12/2019		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels	717	-560	157	587	-478	109
Autres immobilisations incorporelles	144	-142	2	137	-137	0
Immobilisations incorporelles en cours	254	0	254	242	0	242
TOTAL	1 114	-702	413	966	-616	350

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 01/01/2019	71	13	199
Acquisitions	0	-	101	101
Cessions	-	-	-	-
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
Acquisitions	0	-18	85	67
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-65	1	-	-64
Pertes de valeur	-0	-0	-	-0
Variations de périmètre	27	1	5	34
Mise en service et autres variations	85	18	-78	25
Valeur nette comptable au 31/12/2020	157	2	254	413

Les acquisitions de l'exercice 2020 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 85 M€ pour l'exercice 2020 contre 74 M€ en 2019.

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

Selon la norme IFRS 16, l'existence d'une location dans un contrat repose principalement sur le contrôle exercé par le preneur sur le droit d'utiliser un actif identifié pendant une durée déterminée. Les contrats éligibles sont alors présentés au bilan par l'inscription :

- D'un actif qui correspond au droit d'utilisation de l'actif loué pendant la durée du contrat ;
- D'une dette correspondant à la valeur actualisée des paiements restant dus au bailleur.

Les engagements hors bilan de location portent, d'une part, sur les contrats de location signés mais pour lesquels les biens loués n'ont pas encore été mis à disposition, et d'autre part sur les contrats de locations de faible valeur ou de courte durée.

À la date de prise d'effet d'un contrat de location, le droit d'utilisation est évalué à son coût et comprend :

- Le montant initial de l'obligation locative auquel sont ajoutés, s'il y a lieu, les paiements d'avance faits au bailleur, nets le cas échéant, des avantages incitatifs reçus de celui-ci ;
- Les coûts directs initiaux encourus par le preneur pour la conclusion du contrat ;
- Les coûts estimés de remise en état et de démantèlement du bien loué selon les termes du contrat.

Les droits d'utilisation sont amortis sur la durée de location ou sur la durée d'utilité de l'actif sous-jacent lorsque le contrat prévoit une option d'achat que le preneur a la certitude raisonnable d'exercer.

À la prise d'effet du contrat, l'obligation locative est comptabilisée pour un montant égal à la valeur actualisée des loyers sur la durée du contrat.

Les montants pris en compte dans l'évaluation des obligations locatives sont :

- Les loyers fixes (y compris les loyers fixes en substance, c'est-à-dire que même s'ils contiennent une variabilité dans la forme, ils sont en substance inévitables) ;
- Les loyers variables basés sur un taux ou un index en utilisant le taux ou l'index à la date de prise d'effet du contrat ;
- Les paiements à effectuer par le preneur en vertu d'une garantie de valeur résiduelle ;
- Les pénalités à verser en cas d'exercice d'une option de résiliation ou de non renouvellement du contrat, si la durée du contrat a été déterminée en faisant l'hypothèse que le preneur l'exercerait.

Certains événements peuvent conduire à une ré-estimation des valeurs inscrites au bilan. Il s'agit notamment des situations suivantes :

- Révision de la durée de location, du loyer ou du périmètre des actifs loués ;
- Modification liée à l'évaluation du caractère raisonnablement certain (ou non) de l'exercice d'une option ;
- Ré-estimation relative aux garanties de valeur résiduelle ;
- Révision des taux ou index sur lesquels sont basés les loyers.

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

En règle générale, le taux implicite du contrat étant difficilement déterminable, c'est le taux d'endettement marginal du preneur qui est utilisé pour le calcul de l'actualisation de la dette locative. Ce taux correspond au taux d'intérêt qu'obtiendrait le preneur, au commencement du contrat de location, pour emprunter sur une durée, avec une garantie et dans un environnement économique similaires, les fonds nécessaires à l'acquisition d'un actif de valeur similaire au droit d'utilisation.

Ce taux marginal d'endettement est obtenu par l'addition du taux des obligations d'État et du spread de crédit. Le taux des obligations d'État est un taux in fine, spécifique à la localisation, la devise et la durée de location. Le cas échéant, une prime additive peut être retenue pour refléter la qualité de l'actif sous jacent.

La durée de location correspond à la durée contractuelle négociée. Les hypothèses de renouvellement ou de résiliation ne sont prises en compte que si un contexte particulier permet au Groupe d'être raisonnablement certain :

- D'exercer une option de renouvellement, par exemple, lorsque l'actif loué est considéré comme "stratégique" ou encore lorsqu'il a fait l'objet d'investissements "significatifs" alors que la durée résiduelle de location est significativement faible.
- D'exercer une option de résiliation prévue contractuellement.

Dans une interprétation du 26/11/2019, l'IFRIC a posé le principe de la prise en compte d'une durée de location "économique" évaluée au-delà de la durée contractuelle. Cette interprétation n'a pas amené le groupe à réviser la durée de ses contrats de location.

En application des mesures de simplification prévues par la norme, le groupe ne capitalise pas les contrats de location de courte durée (durée de 12 mois ou moins) et les contrats de location de biens de faible valeur (en référence à un seuil indicatif de 5 000 €).

en millions d'euros	31/12/2020		31/12/2019	
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Net
Constructions	638	-181	457	322
Matériel de transport	126	-43	83	44
Autres	-	-	-	-
Total	764	-224	540	366

L'évolution du poste se décompose ainsi :

en millions d'euros	Constructions	Matériel de transport	Autres	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2020	322	43	-	366
Acquisitions	225	72	-	296
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-53	-40	-	-92
Pertes de valeur	-	-	-	-
Variation de périmètre	55	3	-	58
Mise en service et autres variations	-91	4	-	-87
Valeur nette comptable au 31/12/2020	458	82	-	541

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	31/12/2020	31/12/2019	Variation
Loyers court terme	-46	-45	-1
Loyers sur biens de faible valeur	-3	-3	-0
Loyers variables	-1	-	-1
Locations non éligibles IFRS 16 - autres	-2	-	-2
Loyers non éligibles	-51	-47	-4

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 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. Chez SNCF Réseau, cela se traduit par une immobilisation des coûts d'un projet à partir de la phase "avant-projet", les études préliminaires restant comptabilisées en charges. 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.

Les dépenses ultérieures relatives à une immobilisation corporelle ne sont portées à l'actif que si elles remplissent les mêmes conditions que celles applicables aux coûts initialement comptabilisés dans le coût d'une immobilisation corporelle.

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 dépréciation relative au risque de non aboutissement des projets dits « dormants ». Pour ces projets, une dépréciation forfaitaire progressive est comptabilisée dès lors qu'aucun coût n'a été imputé sur ces projets depuis plus d'un an. Par ailleurs, lorsque qu'un fait générateur remet en cause l'aboutissement d'un projet, alors une dépréciation exceptionnelle à hauteur de 100% des dépenses engagées est comptabilisée. Que ce soit pour la dépréciation forfaitaire ou la dépréciation exceptionnelle, les dépréciations sont calculées nettes de subventions méritées afférentes aux projets concernés.

Lorsque l'abandon d'un projet en cours est avéré, alors l'ensemble des dépenses encourues et subventions méritées relatives au projet sont reconnues en résultat. La dépréciation éventuellement comptabilisée est alors reprise.

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.

03 – Comptes Consolidés

La valeur nette des immobilisations corporelles au 31 décembre 2020 se décompose comme suit :

en millions d'euros	31/12/2020			31/12/2019		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	302	-24	278	312	-24	288
Terrains et constructions	18 910	-7 946	10 964	12 098	-4 533	7 566
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	56 921	-24 077	32 844	55 702	-23 089	32 614
Installations Techniques Matériel et Outillage (ITMO) et autres	8 976	-2 111	6 866	7 869	-1 291	6 578
Electrification, télécommunication, signalisation	17 327	-10 404	6 922	16 723	-9 742	6 982
Matériel de transport	966	-856	110	985	-865	120
Immobilisations corporelles en cours	16 831	-15	16 816	13 729	-20	13 710
TOTAL	120 233	-45 434	74 800	107 420	-39 563	67 857

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 01/01/2019	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	119	13 710	67 857
Acquisitions	-	-0	-	2	-	-	5 857	5 859
Cessions	-9	-2	-	-0	-0	-0	-	-11
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-1	-420	-1 113	-260	-670	-12	5	-2 471
Variation de périmètre	-0	3 035	-534	544	-38	-	667	3 674
Mise en service et autres variations	-	786	1 877	1	648	2	-3 422	-108
Valeur nette comptable au 31/12/2020	278	10 964	32 844	6 865	6 922	110	16 815	74 800

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 3 315 M€ :

- 2 617 M€ de projets ferroviaires ;
- 133 M€ au titre de l'activation des intérêts financiers ;
- 138 M€ au titre des Partenariats Public Privé (PPP), pour Sud Europe Atlantique (SEA) ;
- 140 M€ de projets divers dont du matériel ferroviaire, de l'outillage et d'autres projets de fonctionnement ;
- 533 M€ de projets liés à l'activité Gare et Connexions.

4.1.4 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019
Immobilisations corporelles	-5 728	-5 317
Immobilisations incorporelles	-67	-101
Intérêts d'emprunts capitalisés	-131	-208
Total acquisitions	-5 925	-5 625
Variation des dettes sur immobilisations	296	54
Flux d'investissement corporels et incorporels	-5 630	-5 572

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 5 727 M€ et comprend 4 634 M€ de production immobilisée.

Ces dépenses d'investissement en immobilisations corporelles comprennent principalement :

- 4 723 M€ de dépenses d'investissement infrastructure qui se décomposent principalement en :
 - o 4 557 M€ de production directe ;
 - o 77 M€ d'opérations de gros entretien ;
 - o 114 M€ d'acquisitions directes ;
 - o - 25 M€ d'abandons de projets.
- 195 M€ d'autres investissements (matériels roulants, matériels et outillage) ;
- 807 M€ d'investissements sur les projets de Gares et connexions (803 M€ de production directe, 10 M€ d'acquisitions directes, - 6 M€ d'abandons de projets).

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

03 – Comptes Consolidés

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019	Variation
Dotations aux amortissements incorporels	-64	-48	-16
Dotations aux amortissements corporels	-2 481	-2 043	-438
Dot./Amt des droits d'utilisation	-93	-93	-0
Dotations aux amortissements	-2 638	-2 184	-455

4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT

SNCF Réseau reçoit des subventions dans le cadre des conventions de financement des projets d'investissement conclues 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.

La variation des dotations nettes aux amortissements est en partie due à l'évolution du périmètre de consolidation (333 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 119 M€ au 31 décembre 2020.

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	31/12/2020	31/12/2019
Subventions de développement sur immobilisations en cours	7 503	5 156
Subventions de développement sur immobilisations en service*	22 018	21 478
Subventions de régénération sur immobilisations en service*	3 879	3 484
Subvention de régénération 2019	-	537
Subvention de régénération 2020	762	-
Total	34 162	30 655

(*) 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 2020 s'élèvent à 7 503 M€.

Les mouvements de la période se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Montant Brut au 31/12/2019	Augmentation	Mise en service	Reclassement	Montant Brut au 31/12/2020
Subventions sur immobilisations en cours	5 156	2 471	-424	300	7 503

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 31/12/2019	0	2 131	15 436	3 910	21 478
Mises en service de subventions sur l'exercice	-	308	-13	129	424
Variation de périmètre	-	879	-0	225	1 104
Cession/Mise au Rebus	-	-4	-	-2	-5
Quote part de subvention virée au résultat	-2	-254	-322	-405	-983
Autres	4	-151	229	-82	0
Valeur nette comptable au 31/12/2020	2	2 910	15 331	3 775	22 018

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 31/12/2020
2004	01/07/2004	38	675	-292	383
2005	25/03/2005	42	574	-215	359
2006	09/05/2006	42	878	-305	573
2007	21/03/2007	35	734	-288	446
2008	17/04/2008	33	69	-35	34
2009	17/01/2009	42	844	-275	569
2010	22/01/2010	38	436	-167	269
2011	01/01/2011	51	20	-15	5
2012	01/01/2012	28	255	-116	139
2013	01/01/2013	41	75	-23	52
2016	01/01/2017	38	126	-13	113
2017	01/01/2018	38	170	-13	157
2018	01/01/2019	38	274	-14	260
2019	01/01/2020	38	537	-14	523
Total			5 667	-1 788	3 879

4.2.2 Synthèse des subventions courantes

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

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019
Subventions d'exploitation appelées d'avance	156	156
Subventions d'investissement appelées d'avance	1 840	2 476
Total	1 996	2 632

4.2.3 Subventions d'investissements reçues

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

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019
Appels de subventions	3 235	2 583

Variation des créances sur subventions -317 15

Subventions d'investissement reçues 2 918 2 598

4.2.4 Reprises de subventions d'investissement

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019	Variation
Reprises de subventions d'investissement de développement	1 037	839	199
Reprises de subv. de renouvellement et mises aux normes	142	128	14
Reprises de subventions d'investissement	1 179	967	213

Les reprises de subventions d'investissement correspondent à hauteur de 988 M€ aux subventions de développement en

service et 142 M€ au titre des subventions de régénération en service.

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 2 409 M€ au 31 décembre 2020 contre 2 547 M€ au 31 décembre 2019. 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 2020.

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 du résultat opérationnel courant du fait de leur caractère inhabituel, tant par leur occurrence que par leur montant. Cette présentation est motivée par le souci de fournir l'image la plus fidèle possible de la performance récurrente du Groupe.

Le résultat de cessions correspond à la différence entre le prix de vente (net des frais directement attribuables à l'opération) et la valeur nette comptable de l'immobilisation, ainsi que les éventuels coûts de libération des terrains cédés.

Au 31 décembre 2020, les résultats de cession d'actifs se détaillent de la façon suivante :

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019	Variation
Cession d'actifs incorporels	1	1	-0
Cession d'actifs corporels	93	67	26
Cession d'actifs financiers	-	-	-
Résultat de cession d'actifs	94	68	26

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 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/prise de valeur

SNCF Réseau a retenu comme indices de perte/prise 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.

4.5.1 Éléments de contexte

La crise sanitaire internationale s'est traduite par une chute des prévisions d'activité conduisant à la mise en œuvre d'un test de valeur des actifs des deux principales UGT du Groupe conformément aux préconisations de la norme IAS 36 qui prescrit la mise en œuvre d'un test de valeur :

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

Au cours du 1er semestre 2020, la crise sanitaire COVID 19 conduit à revoir la trajectoire financière des deux principales entités du Groupe en tenant compte notamment des effets suivants :

- Une baisse d'activité impactant défavorablement le chiffre d'affaires par rapport à la trajectoire prévisionnelle ;
- Un accroissement des dépenses de sécurité et de mise en conformité des chantiers et des installations utilisées par le personnel (en Opex et en Capex) ;
- Une hausse du montant des créances échues non réglées.

Ces éléments constituent un indice de perte de valeur et les tests de valeur réalisés concluent à l'absence de dépréciation.

Les estimations et hypothèses utilisées dans le cadre de ces tests sont établies dans un contexte d'incertitudes liées à la durée de la crise et de difficulté d'appréciation des incidences de celle-ci sur l'activité des UGT à court et moyen terme.

Les éléments détaillés de ce test sont présentés ci-dessous par UGT.

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

4.5.2 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 Md€ sur la base d'une trajectoire financière approuvée par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 9 mars 2015, qui considérait alors que la trajectoire financière ainsi élaborée représentait la meilleure estimation des perspectives d'activité pour les 15 ans à venir.

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

En 2019, les évolutions réglementaires suivantes constituaient des indices de variation de valeur :

La publication en septembre 2019 des modalités de mise en œuvre de la loi Didier promulguée le 7 juillet 2014, 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 octobre 2018, concernant le domaine de l'agriculture, et la mise en place en 2019 d'une mission parlementaire 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.

Le périmètre du test de l'UGT Infrastructure a été adapté aux opérations de transferts d'actifs réalisées au 1er janvier 2020 dans le cadre de la réforme ferroviaire. Le test de valeur de l'UGT Infrastructure a été réalisé hors actifs gares transférés au 1er janvier 2020 représentant une valeur nette comptable de 0,9 Md€ (à la date de transfert). Les tests de valeur réalisés avaient permis de confirmer au 31 décembre 2019 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 avait été toutefois précisé que la valeur recouvrable dépendait 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.

En 2020, les impacts de la crise sanitaire COVID 19 (cf. paragraphe 2.3) sur les comptes de la S.A. SNCF Réseau (baisse des péages, niveau des ressources du fonds de concours de l'Etat provenant de la société nationale SNCF, décalages et surcoûts travaux...) ont été identifiés comme des indices de variation de valeur.

Un test de valeur a donc été réalisé au 31 décembre 2020 à partir des flux de trésorerie de la trajectoire financière du nouveau plan stratégique du Groupe SNCF. Ce plan stratégique a été présenté au Conseil d'administration de la SA SNCF le 8 octobre 2020. Il reprend et actualise les éléments déjà présentés en Conseil d'administration de la SA SNCF le 24 juin 2020. Il intègre les conséquences, d'un point de vue stratégique, des annonces de l'Etat formulées en septembre 2020 sur le soutien à la SNCF et au secteur ferroviaire plus largement. La trajectoire financière retenue pour le test intègre également les effets de la situation économique et sanitaire évalués au 31 décembre 2020 par la Direction de SNCF Réseau.

Cette trajectoire financière représente la meilleure évaluation partant des hypothèses connues à date. Elle pourra évoluer dans

les mois à venir en fonction des discussions qui se poursuivent avec l'Etat au titre de l'actualisation du contrat de performance de SNCF Réseau.

Les grandes orientations de cette trajectoire financière sont les suivantes :

Prise en compte d'un scénario macro-économique de reprise progressive de l'activité à partir de 2021, suite au fort ralentissement du chiffre d'affaires observé en 2020,

Ouverture progressive à la concurrence des trafics voyageurs,

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

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

Révision de la trajectoire de subventions de régénération perçues via le fonds de concours de l'Etat, en intégrant les subventions provenant du plan de relance de l'Etat pour 4,05 milliards d'euros à partir de 2021 (cf. paragraphe 2.4),

Equilibre des cash-flows en 2024 et niveau d'endettement égal à six fois la marge opérationnelle en 2026, conformément aux engagements du pacte ferroviaire.

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

Concernant le niveau des péages :

L'augmentation des péages TGV et fret a été limitée à l'indice IPC en remplacement de l'indexation prévue dans le dernier contrat de performance et parallèlement l'indexation des tarifs de péages conventionnés, soit les redevances d'accès TER et TET, a été dans un premier temps maintenue conformément au contrat de performance en cours et à la réglementation applicable.

L'ART a rendu le 06 février 2020 un avis défavorable concernant l'indexation de la tarification des activités conventionnées (TER et Transilien) au titre de l'horaire de service 2021-2023, tarification publiée le 13 décembre 2019. SNCF Réseau a publié un nouveau projet de tarification des sillons le 5 juin 2020, qui a fait l'objet d'un avis défavorable le 30 juillet 2020. Pour 2021, il est prévu l'application de la tarification selon la loi, sur la base de la dernière tarification validée indexée de l'inflation, cette nouvelle tarification a été publiée le 10 septembre 2020.

Suite à l'avis du Conseil d'Etat rendu le 27 novembre 2020 sur le recours exercé par SNCF Réseau sur l'indexation de la tarification 2020 des activités conventionnées (hors TET), un nouvel avis de l'ART a été rendu le 28 janvier 2021 avec une évolution tarifaire 2020 plafonnée à +1,8% contre 2,4% demandé. Cet avis est conforme aux principes de facturation et de comptabilisation retenus dans les comptes 2020.

Le projet de tarification 2022-2023 a été publié le 11 décembre 2020 sur lequel l'ART a rendu un avis favorable le 9 février 2021. A compter de 2024 l'indexation des tarifs de péages conventionnés a été maintenue au niveau qui figurait dans le dernier contrat de performance à hauteur de 3,6% par an.

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

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

Concernant le niveau de productivité :

Un effort de productivité conforme aux engagements pris à l'occasion du pacte ferroviaire, de 1,6 Md€ courants entre 2017 et 2026.

Cette productivité contribue à atteindre un taux de rentabilité normatif de 48 % (Ebitda / CA) en 2030 et tel que pris en compte dans le calcul de la valeur terminale.

Concernant le niveau des investissements :

Des investissements de régénération additionnels par rapport au test réalisé fin 2019 de l'ordre de 2 Md€ sur la période testée ont été pris en compte. Ces investissements permettent de confirmer la qualité d'un réseau régénéré à l'horizon 2030.

Une montée progressive des financements par des tiers des dépenses de sécurité et d'accessibilité hors IDF devrait par ailleurs permettre leur financement à 100% à partir de 2024.

Concernant les concours publics :

Les subventions d'investissement issues de l'affectation par l'Etat de tout ou partie des dividendes perçus de la société nationale SNCF sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du Groupe Public Unifié (GPU) ont été revues à la baisse par rapport au test réalisé fin 2019 pour un montant de l'ordre de 1,5 Md€. La chronique des montants de ces subventions d'investissement de régénération est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF et sur sa capacité distributive. Le montant normatif de ces subventions d'investissement est évalué à 0,99 Md€ à partir de 2030.

Les subventions d'investissement consécutives à la mise en œuvre du plan de relance du ferroviaire, qui seront versées par le fonds de concours de l'Etat, portent sur un montant de 4,05 Md€. Ces subventions seront affectées au financement des investissements de régénération du réseau.

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.

Les autres éléments méthodologiques retenus dans le calcul de la valeur recouvrable au 31 décembre 2020 sont rappelés ci-après :

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

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

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

La valeur terminale, qui représente 84% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un taux de croissance à long terme de 1,6% les valeurs de l'année normative 2030 ;

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

Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 5,6 % (vs. 5,15% au 31 décembre 2019).

Les estimations et hypothèses utilisées dans le cadre de ce test sont établies dans un contexte d'incertitudes liées à la durée de la crise et de difficulté d'appréciation des incidences des enjeux liés à la concurrence, à l'évolution des plans de transports et du marché. La réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourraient diverger de manière sensible des estimations retenues au 31 décembre 2020.

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure s'élève au 31/12/2020 à 32,9 Md€ contre 31,6 Mds € au 31/12/2019. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours. La valeur recouvrable issue du test réalisé au 31 décembre 2020 est proche de cette valeur nette comptable.

Les autres immobilisations en cours (2,1 Md€ au 31 décembre 2020 contre 1,9 Md€ au 31 décembre 2019) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

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

	2020	2019
Secteur	SNCF Réseau	SNCF Réseau
UGT	Infrastructure	Infrastructure
Actif testé	32,9 Mds€	31,6 Mds€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	(1)	(1)
Taux d'actualisation	5,0% - 5,9 %	5,05% - 5,15 %
Taux de croissance long terme	1,6%	1,7%

(1) Contrat de performance mis à jour 2030 année normative actualisée à l'infini

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

Une variation de +/- 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de + 0,7 Md€.

Une variation de +/- 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représente une variation de +/- 1,9 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 +/- 1,7 Md€ de la valeur recouvrable.

4.5.3 UGT Gares & Connexions

La crise sanitaire actuelle (Covid 19) constitue un indice de perte de valeur pour l'entreprise et a conduit la Direction à réaliser un test de valeur. Cependant la trajectoire financière amendée permet de confirmer les valeurs nettes comptables des actifs de SNCF Gares & Connexions à fin décembre 2020.

Le test de valeur est réalisé au 31 décembre 2020 à partir des flux de trésorerie du nouveau plan d'affaires réajusté dans le cadre du nouveau plan stratégique du Groupe SNCF, qui intègrent notamment :

- Les effets périmètre liés à la réforme ferroviaire (Cf. périmètre apporté par SNCF Réseau).

- Les effets de la crise Covid sur la reprévision 2020 et sur le plan d'affaires (surcoûts d'investissements et diminution à court et moyen-terme des recettes de concessions en lien avec la diminution de fréquentation des commerces en gare).

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

Cette trajectoire financière amendée permet de confirmer les valeurs nettes comptables des actifs de l'UGT Gares & Connexions à fin décembre 2020.

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

	2020	2019
Secteur	SNCF Gares & Connexions	Hors Groupe
UGT	Gares & Connexions	N/A
Actif testé	2,9 Md€	N/A
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	N/A
Source retenue	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini	N/A
Taux d'actualisation	5,16 %	N/A
Taux de croissance long terme	1,6%	N/A

La valeur d'utilité est proche de la valeur nette comptable des actifs.

4.6 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019
Stocks et en-cours	52	15
Créances d'exploitation	9	-100
Dettes d'exploitation	-164	485
Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés	-102	400

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 2020, les stocks se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Brut	31/12/2020		31/12/2019	
		Dépréciation	Net	Net	Variation
Matières premières	478	-106	372	415	-43
Produits finis	73	-	73	81	-8
En-cours de production	13	-	13	17	-3
Stocks et en-cours	564	-106	458	513	-55

en millions d'euros	31/12/2019	Dotation	Reprise	31/12/2020
Matières premières et fournitures - dépréciation	103	18	15	106
Produits finis - dépréciation	-	-	-	-
Encours de production - dépréciation	-	-	-	-
Dépréciations de stocks	100	18	15	106

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.

Par ailleurs, une dépréciation est constituée lorsqu'un risque de non recouvrement apparaît (importants retards de paiement, litiges, contentieux, procédures collectives...). Cette dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non recouvrement déterminée sur la base de données historiques.

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2020			31/12/2019	
	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variation
Clients et comptes rattachés	1 514	-59	1 456	1 292	163
Créances sur l'Etat et les collectivités	781	-	781	596	185
Autres créances d'exploitation	605	-4	602	497	105
<i>Dont Fournisseurs avoirs à recevoir et avances</i>	105	-	105	106	-1
Montant net des créances d'exploitation	2 901	-62	2 838	2 385	453

Les créances clients et comptes rattachés se composent essentiellement des créances sur péages pour 965 M€ au 31 décembre 2020.

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 2020 et 2019 :

en millions d'euros	31/12/2019	Dotation	Reprise	Variation de périmètre	31/12/2020
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-41	-41	33	-10	-58
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-2	-2	1	-0	-3
Total	-42	-43	33	-10	-61

en millions d'euros	31/12/2018	Dotation	Reprise	Variation de périmètre	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

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	
31/12/2020	1 102	23	270	8	8	18	1 429
31/12/2019	1 268	41	-19	5	34	4	1 333

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

03 – Comptes Consolidés

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	31/12/2020	31/12/2019
Subventions à encaisser	661	526
Subventions à appeler	1 379	1 605
Provisions pour dépréciations	-53	-52
Total	1 986	2 079

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 2020	304	53	123	35	58	87	660
Au 31 décembre 2019	127	52	87	14	13	232	526

Les subventions échues non dépréciées à plus de 12 mois au 31 décembre 2020 concernent principalement les Collectivités territoriales pour 19 M€ et l'Etat pour 52 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	31/12/2020	31/12/2019	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	3 117	2 622	495
<i>dont dettes sur acquisitions d'immobilisations</i>	<i>827</i>	<i>287</i>	<i>541</i>
Avances et acomptes reçus sur commande	457	520	-63
<i>dont avances reçues sur cession d'immobilisations</i>	<i>126</i>	<i>1</i>	<i>126</i>
Dettes sociales	635	564	72
Dettes sur l'Etat et les collectivités	554	410	144
Autres dettes d'exploitation	457	18	440
Produits constatés d'avance	856	845	10
Total des dettes d'exploitation	6 077	4 978	1 098

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 doive 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	01/01/2020	Variation de périmètre	Dotations	Reprise utilisée	Reprise non utilisée	Autres variations	31/12/2020	dont courant	dont non courant
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	35	3	16	-18	-3	-1	32	-	32
Risques environnementaux	161	2	26	-10	-14	2	168	-	168
Litiges et risques contractuels	78	2	35	-16	-19	-0	81	0	80
Autres	1	3	16	-1	-4	1	16	2	14
Total provisions	275	11	93	-44	-40	2	296	3	293

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 cadeau, litiges prudhommaux et exonération de cotisations.

Les notifications de redressement ont été réceptionnées et payées en 2020.

La provision comptabilisée à ce titre a été reprise 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'arrêté des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours.

Une obligation de désamiantage du matériel roulant démantelé ainsi que dans certains cas une obligation de désamiantage des bâtiments pèse sur SNCF Réseau. Au titre du matériel contenant de l'amiante, cette obligation est actuelle dès la détection de l'amiante. L'estimation de l'obligation au titre du désamiantage du matériel roulant est basée sur le coût estimé du désamiantage au terme de la vie du matériel. Ce coût est déterminé 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.

- Litige LGV BPL

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

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

- Accident Eckwersheim LGV

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai 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. La provision précédemment constituée dans les comptes a été reprise suite à l'aboutissement d'un protocole transactionnel.

- 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 CAPITAUX PROPRES

Au 1er janvier 2020, SNCF Réseau transformée en SA est doté d'un capital de 500 M€.

Le montant de la dotation en capital existante au 31/12/2019 excédant le montant de 500 M€, soit 9 265 M€, a été reclassé en report à nouveau conformément à la décision de l'AGO du 24/03/2020.

Une recapitalisation a été votée par l'Assemblée Générale Extraordinaire du 28 décembre 2020, celle-ci consiste à une augmentation des capitaux propres de 1 218 M€ à due concurrence de la dette de la société.

La 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, au 01/01/2020 impacte les réserves à hauteur de ces mêmes 25 Md€.

5.2 ENDETTEMENT FINANCIER NET

5.2.1 Reprise de la dette

Au 1^{er} janvier 2020, l'Etat a repris 25Md€ de valeur nominale de remboursement de la dette SNCF Réseau, conformément aux dispositions de la LFI 2020.

Le mécanisme de la reprise a ainsi été réalisé selon les différentes étapes suivantes :

- o SNCF Réseau et CDP (Caisse de la Dette Publique) mettent en place, au même instant de raison, des prêts croisés pour un montant et des caractéristiques identiques ; ces prêts reflètent parfaitement les caractéristiques (maturité, profil de remboursement, taux d'intérêt moyen, etc.) de la dette brute SNCF Réseau, en ce compris les instruments de couverture,
- o L'Etat se substitue à SNCF Réseau pour le remboursement de sa dette envers la CDP et abandonne sa créance.
- o SNCF Réseau conserve uniquement une créance sur la CDP.

Cette opération s'est traduite :

- o Par la comptabilisation en valeur de marché de la créance et de la dette miroir intégrant une survaleur de 6,1 Md€, à l'actif et au passif, par rapport à la valeur nominale de reprise de 25 Md€,
- o Concomitamment avec la comptabilisation de l'abandon de sa créance par l'Etat par (i) incorporation aux réserves du montant correspondant à la valeur nominale de la dette, soit 25 Mds€ et (ii) par la matérialisation d'une subvention de nature financière correspondant au taux bonifié (différentiel entre le taux d'intérêt moyen du stock de dette de Réseau et le taux de marché en vigueur) des intérêts de la créance CDP.

Postérieurement au 01/01/2020, la créance sur la CDP suit les règles de comptabilisation des actifs financiers comptabilisés au coût amorti. Parallèlement, la subvention financière est reprise en résultat de manière actuarielle au même rythme que le recyclage en résultat de la survaleur attachée à la créance via le calcul du coût amorti. En conséquence, l'impact en résultat financier de cette opération correspond à un produit financier net

parfaitement miroir de la charge financière effectivement supportée par SNCF Réseau pour la quote-part de dette reprise par l'Etat.

La créance sur la CDP ainsi que la subvention financière sont intégrées à la définition de la dette nette.

La reprise de la dette de SNCF Réseau n'a aucun effet sur l'endettement des administrations publiques, SNCF Réseau étant considérée comme une administration publique par l'INSEE depuis 2016 (cf. note 5.2.3.2.1 paragraphe « Dette qualifiée en dette d'Etat »).

5.2.2 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 30,2 Mds € contre 51,9 Mds € au 31 décembre 2019, soit une diminution de -21,7 Mds €.

31/12/2020

en millions d'euros	Qualification comptable								Juste valeur de la classe			
	Courant	Non courant	Total	Dettes nettes IFRS	A la juste valeur par capitaux propres	Au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Prêts, créances et placements	1 761	810	2 571	2 571	-	2 571	-	-	2 571	1 761	810	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	1 634	27 461	29 095	29 095	-	29 095	-	-	33 810	-	33 810	-
Dérivés actifs	106	882	988	988	-	-	1	986	988	-	988	-
Créances PPP	268	2 108	2 376	2 376	-	2 376	-	-	2 376	-	2 376	-
Actifs financiers	3 769	31 261	35 030	35 030	-	34 042	1	986	39 745	1 761	37 984	-
Valeurs mobilières de placement	20	-	20	20	-	-	20	-	20	20	-	-
Disponibilités	237	-	237	237	-	-	237	-	237	237	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	257	-	257	257	-	-	257	-	257	257	-	-
Emprunts obligataires	3 048	45 899	48 947	48 947	-	48 947	-	-	60 234	-	60 234	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	21	506	527	527	-	527	-	-	749	-	749	-
Emprunts SNCF	112	1 265	1 377	1 377	-	1 377	-	-	1 481	-	1 481	-
Autres emprunts	3	199	203	203	-	203	-	-	203	-	203	-
Emprunts, dont	3 184	47 869	51 053	51 053	-	51 053	-	-	62 666	-	62 666	-
Emprunts non couverts	1 926	38 408	40 334	40 334	-	40 334	-	-	51 946	-	51 946	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	372	8 043	8 415	8 415	-	8 415	-	-	8 415	-	8 415	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	886	1 419	2 305	2 305	-	2 305	-	-	2 305	-	2 305	-
Dérivés passifs	339	2 747	3 086	3 086	-	-	14	3 072	3 086	-	3 086	-
Trésorerie passive	3 266	-	3 266	3 266	-	3 266	-	-	3 266	3 266	-	-
Dettes de trésorerie dont	171	-	171	171	-	171	-	-	171	171	-	-
Dettes de trésorerie non couvertes	171	-	171	171	-	171	-	-	171	171	-	-
Dettes de trésorerie couvertes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dettes PPP	279	2 160	2 439	2 439	-	2 439	-	-	2 439	-	2 439	-
Passifs financiers	7 239	52 776	60 014	60 014	-	56 928	14	3 072	71 627	3 437	68 191	-
Subvention financière	-	5 480	5 480	5 480	-	5 480	-	-	5 480	-	5 480	-
Dettes nettes IFRS				30 208								

31/12/2019

	Qualification comptable								Juste valeur de la classe			
	Courant	Non courant	Total	Dettes nettes 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	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
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	1 142	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	-
Subvention financière	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dettes nettes IFRS				51 902								

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.

5.2.3 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.

5.2.3.1 Actifs financiers

Les créances issues de l'activité opérationnelle sont présentées en paragraphe 4.5

5.2.3.1.1 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 1 072 M€ pour BPL, 1 045 M€ pour CNM et 260 M€ pour GSM-R au 31/12/2020.

5.2.3.1.2 Actifs à la juste valeur par OCI

Aucun actif n'est classé dans cette catégorie tant en 2019 qu'en 2020.

5.2.3.1.3 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 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.

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 2020, le montant de Trésorerie et Equivalents de trésorerie s'élevé à :

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à 3 mois (*)	20	1 726	-1706
Disponibilités	237	900	-663
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière	257	2 627	-2 370
Concours bancaires courants	3 266	28	3 238
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie	-3 009	2 599	-5 608

(*) y compris dépôts et billets de trésorerie

5.2.3.2 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.

5.2.3.2.1 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 Nîmes 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.

Depuis le 01/01/2020, SNCF SA maison mère du nouveau groupe public unifié, en assure le pilotage stratégique et financier, dans le respect des règles d'indépendance applicable aux gestionnaires d'infrastructure. Dans ce cadre, SNCF SA centralise les activités de financement et de trésorerie du groupe. Toutefois SNCF Réseau a été habilité à émettre jusqu'au 30 juin 2020, mais n'a effectué aucune émission sur cette période.

Au-delà de cette date, SNCF Réseau n'a plus recours directement aux marchés internationaux de capitaux mais conserve dans son portefeuille jusqu'à leur échéance les émissions obligataires, les instruments financiers, les emprunts contractuels auprès d'établissements de crédit et/ou de collectivité locales qu'il a contracté avant le 1^{er} janvier 2020.

Dettes qualifiées de dette d'Etat :

Dans un communiqué de presse publié le 06 septembre 2018, l'INSEE a indiqué qu'elle avait décidé, 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).

De ce fait, le déficit d'exploitation de SNCF Réseau a été intégré à celui de l'Etat français et l'intégralité de sa dette est, depuis 2016, intégrée au calcul de la dette publique.

Cette requalification n'entraîne pas de modification des comptes SNCF Réseau. La gestion opérationnelle de la dette demeure assurée par SNCF Réseau, sans changement par rapport aux pratiques actuelles.

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.

Passifs liés aux PPP :

Les montants de remboursement réalisés au titre des passifs liés aux PPP sont de 102 M€ pour BPL, 96 M€ pour CNM et 83M€ pour GSM-R au 31/12/2020.

5.2.3.2.1.1 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.

5.2.3.2.1.1.1 Stock des emprunts obligataires au 31/12/2020

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 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%
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 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	0,010%
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	0,010%
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 £	235	GBP	14/04/2038	0,000%
EMTN RFF HKD 2,77% 13-10-2025	937	HKD	13/02/2025	2,770%
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 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%

5.2.3.2.1.1.2 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 :

31/12/2020

en millions	Nominal en devises	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros
Emprunts SNCF				1 377
Fixe	1 332	EUR	2023	1 332
Variable	45	EUR	2021	45

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

5.2.3.2.1.1.3 Emprunts aux établissements de crédit et autres emprunts

31/12/2020

en millions	Nominal	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros
Emprunts aux établissements de crédit, dont				527
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	100
Autres emprunts, dont				
Emprunt auprès de la région IDF, dettes PPP et autres	24	EUR	2028	122
Dépôts et cautionnements				81

31/12/2019

en millions	Nominal	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	-	2026	119
Autres emprunts, dont				
Emprunt auprès de la région IDF, dettes PPP et autres	27	EUR	2028	25
Dépôts et cautionnements	-			6
Crédit syndiqué	1 500	EUR	2022	

5.2.3.2.1.2 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 : 74 M€ au 31/12/2020 vs 0 M€ au 31/12/2019
 - o Libellées en Dollars Américain : 0 M€ au 31/12/2020 vs 311 M€ au 31/12/2019
- Cash collatéraux passifs couvrant des instruments financiers dérivés actifs (101 M€ au 31/12/2020 vs 197 M€ au 31/12/2019).

La trésorerie passive (3 266 M€ au 31/12/2020 contre 28 M€ au 31/12/2019) est principalement constituée de comptes courants et de concours bancaires.

5.2.3.2.2 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	31/12/2020				31/12/2019			
	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)	-4	14	-	206	1	16	50	156
Dérivés incorporés (euros)	5	-0	156	-	8	1	211	156
Total des dérivés non qualifiés de couverture	1	14			9	17		

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

Depuis le 01/01/2020, tous les risques financiers au sein du groupe SNCF, y compris ceux auxquels SNCF Réseau est exposé, sont gérés par SNCF SA. Cette gestion est strictement encadrée par un document approuvé par le Conseil d'administration de SNCF SA intitulé le cadre de gestion des risques financiers.

Ce cadre de gestion rappelle le rôle central, au sein du groupe, de SNCF SA qui a pour vocation d'en assurer le pilotage stratégique et financier. Emetteur unique sur les marchés financiers, SNCF SA a la charge d'assurer le financement de l'ensemble du groupe. Les filiales peuvent être financées à court terme par le biais d'avances en compte-courant ou à long terme par des prêts octroyés par SNCF SA. Le groupe a également mis en place un mécanisme d'équilibrage (cash pooling) des soldes bancaires de certaines entités du groupe.

Le cadre de gestion approuvé par le conseil d'administration définit les modalités de gestion des risques financiers et précise les instruments autorisés et les limites d'intervention des métiers.

SNCF SA veille au respect quotidien du cadre de gestion des risques financiers par l'élaboration de reportings journaliers pour

l'ensemble des filiales gérées par SNCF SA, et donc y compris SNCF Réseau.

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

La politique de gestion du risque de taux auquel SNCF Réseau est exposé s'insère dans la politique globale de gestion des risques du Groupe SNCF, assurée par SNCF SA.

La direction financements et trésorerie de SNCF SA a mandat pour gérer le risque de taux de SNCF Réseau. Elle peut intervenir, pour se faire, sur la répartition par type de taux de la dette de SNCF Réseau en utilisant des instruments fermes et optionnels d'échange de taux d'intérêts dans les limites définies par le cadre général.

Le niveau historiquement bas des taux d'intérêt actuels et la volonté de préserver les équilibres économiques à moyen et long terme, ont conduit le Conseil d'Administration de SNCF SA à opter pour une structure cible de l'endettement brut long terme de SNCF SA et de ses filiales à 90% à taux fixe minimum. Un intervalle limité de +/-10 points autour de cette cible reste cependant autorisé.

Dans le cadre de la gestion de son risque de taux, SNCF SA est autorisée à réaliser également des opérations de pré-couverture d'émissions futures.

La part à taux fixe de l'endettement financier long terme brut déduction faite des créances CDP des deux plus gros contributeurs du Groupe (SNCF SA et SNCF Réseau) au 31 décembre 2020 est de 89,20 % (reste stable par rapport au 31 décembre 2019). Le respect de cette répartition est contrôlé quotidiennement.

La part à taux fixe de l'endettement financier long terme brut déduction faite des créances CDP de SNCF Réseau au 31 décembre 2020 est de 90,70% comparée à 91,35% au 31 décembre 2019.

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	
	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2019
Taux fixe	45 993	49 138	46 113	49 414
Taux variable	1 290	1 521	2 792	2 883
Taux inflation	3 769	3 754	2 148	2 117
Total des emprunts LT	51 053	54 413	51 053	54 413
Dettes CT	74	311	70	311
Total des emprunts	51 126	54 725	51 122	54 725

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 2020, 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 2019

en millions d'euros	31/12/2020				31/12/2019			
	Résultat		Capitaux propres		Résultat		Capitaux propres	
	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	1	-1	3	-3	0	-0
Endettement net à taux variable (après prise en compte des couvertures de juste valeur)	3	-3	1	-1	3	-3	0	-0
Dettes en juste valeur sur option	-	-	-	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	4	-4	-	-	3	-3	-	-
Dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie	58	-68	771	-864	25	-30	739	-827
Total impact	64	-75	772	-864	31	-36	739	-827

5.3.3 Gestion du risque de change

La gestion du risque de change du Groupe SNCF s'effectue au niveau de SNCF SA. En dehors des filiales qui opèrent dans leur propre pays, l'endettement net du Groupe en devises autre que l'euro est géré en fonction de la limite de risque admissible définie, pour le Groupe par le cadre général des risques. Il utilise pour cela des contrats d'échange de devises, généralement mis en place dès l'émission des emprunts. Le Groupe considère que compte tenu du faible pourcentage représenté par les dettes en devises non couvertes, son résultat n'est pas sensible au risque de change.

03 – Comptes Consolidés

5.3.3.1 Expositions nettes en devise

SNCF Réseau a dans son portefeuille des emprunts en devises qui ont fait à l'initiation 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. Par ailleurs, les prêts à moyen ou long terme octroyés à SNCF Réseau par SNCF SA depuis le 01/01/2020 sont libellés en euros.

SNCF Réseau n'est donc pas exposé au risque de change.

en millions de devise	Expositions nettes en devise								
31/12/2020	AUD	CAD	CHF	GBP	HKD	JPY	NOK	SEK	USD
Dettes libellées en devise	90	277	1 155	3 637	937	40 177	500	2 290	1 680
Dérivés de change	90	277	1 155	3 637	937	40 177	500	2 290	1 680
Exposition nette en devise	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31/12/2019	AUD	CAD	CHF	GBP	HKD	JPY	NOK	SEK	USD
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	-	-	-	-	-	-	-	-	-

5.3.3.2 Structure de la dette avant et après couverture de change

SNCF Réseau n'a plus recours au marché des capitaux mais conserve jusqu'à leur échéance son stock d'emprunts en devises et les contrats d'échange de devises adossés.

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	
	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2019
Euro	43 067	44 624	51 053	54 413
Livre sterling	4 364	4 598	-	-
Dollar américain	1 395	2 861	-	-
Franc suisse	1 225	1 222	-	-
Yen	335	432	-	-
Couronne suédoise	231	222	-	-
Dollar canadien	216	226	-	-
Dollar de Hong Kong	101	110	-	-
Couronne norvégienne	61	61	-	-
Dollar australien	57	57	-	-
Total des emprunts	51 053	54 413	51 053	54 413

5.3.4 Gestion du risque de liquidité

5.3.4.1 Politique de gestion de la liquidité

Depuis le 01/01/2020, SNCF Réseau est financé selon ses besoins par SNCF SA, à court terme par le biais d'avances en compte-courant ou à long terme par le biais de prêts intragroupes. Une convention d'équilibrage des soldes de ses comptes bancaires a également été mise en place dans le cadre d'une convention groupe.

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 SA bénéficie d'un accès diversifié aux ressources financières qu'elles soient à court terme, ou à long terme.

SNCF SA dispose pour assurer sa liquidité de :

- un programme de Neu-CP d'un plafond de 3 000 M€,
- un programme d'Euro Commercial Paper d'un plafond de 5 000 M€
- un programme EMTN un plafond de 12 milliards d'euros
- une ligne de crédit syndiqué d'un montant de 3500 M€

5.3.4.2 Échéancier des emprunts et dettes financières

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019
Moins d'un an	2 720	3 636
1 à 5 ans	14 414	14 691
5 à 10 ans	11 662	11 238
10 à 20 ans	12 030	14 218
20 ans et plus	10 774	10 704
Emprunts et dettes financières hors impact de juste valeur	51 600	54 487
Impact de la juste valeur (option "juste valeur")	-	-
Impact de la juste valeur (comptabilité de couverture)	-547	-74
Emprunts et dettes financières	51 053	54 413
Juste valeur des dérivés actifs et passifs non courants	1 865	1 388
Juste valeur des dérivés actifs et passifs courants	233	-86
Emprunts et dettes financières (y compris dérivés actifs et passifs)	53 151	55 715

5.3.4.3 Échéancier des flux de trésorerie contractuels

en millions d'euros	31/12/2020						31/12/2019					
	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	-65 832	-5 200	-17 428	-14 816	-14 765	-13 622	-71 157	-6 748	-18 826	-14 618	-17 243	-13 723
Capital	-47 145	-2 352	-12 739	-11 124	-10 814	-10 116	-51 256	-3 672	-13 687	-10 617	-13 059	-10 221
Flux d'intérêts	-18 687	-2 848	-4 689	-3 693	-3 951	-3 506	-19 901	-3 075	-5 138	-4 001	-4 184	-3 502
Emprunts auprès des établissements de crédit	-632	-24	-86	-61	-461	-	-639	-29	-83	-61	-466	-
Capital	-525	-14	-47	-38	-425	-	-544	-19	-62	-38	-425	-
Flux d'intérêts	-107	-10	-39	-23	-36	-	-95	-10	-40	-23	-41	-
Emprunts SNCF	-1 706	-202	-1 096	-254	-75	-79	-934	-112	-821	-0	-0	-
Capital	-1 343	-78	-919	-231	-48	-68	-662	-3	-658	-0	-0	-
Flux d'intérêts	-363	-124	-177	-23	-27	-11	-272	-109	-163	-	-	-
Autres emprunts	-204	-3	-12	-187	-1	-	-32	-3	-14	-8	-2	-5
Capital	-204	-3	-12	-187	-1	-	-32	-3	-14	-8	-2	-5
Flux d'intérêts	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dettes de trésorerie	-171	-171	-	-	-	-	-311	-311	-	-	-	-
Capital	-171	-171	-	-	-	-	-312	-312	-	-	-	-
Flux d'intérêts	-0	-0	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-
Dettes financières brutes	-68 544	-5 600	-18 622	-15 318	-15 303	-13 701	-73 073	-7 204	-19 743	-14 688	-17 710	-13 728
Autres prêts et créances	783	-	479	304	-	-	-	681	-102	479	304	-
Capital	783	-	479	304	-	-	-	681	-102	479	304	-
Flux d'intérêts	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-	-	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	31 615	1 957	8 578	7 219	7 475	6 385	6 385	-	-	-	-	-
Capital	23 273	1 279	6 263	5 403	5 523	4 805	4 805	-	-	-	-	-
Flux d'intérêts	8 343	678	2 316	1 816	1 952	1 581	1 581	-	-	-	-	-
Actifs financiers	32 398	1 957	9 057	7 523	7 475	6 385	681	-102	479	304	-	-
Flux d'intérêt sur dérivés de couverture - JV négative	-979	-1	-212	-320	-334	-112	-1 076	-35	-210	-309	-361	-161
Flux d'intérêt sur dérivés de transaction - JV négative	-15	-4	0	0	-6	-6	-21	-4	-4	-	-6	-8
Flux d'intérêt sur dérivés de couverture - JV positive	633	36	132	182	182	100	1 060	108	246	231	279	196
Flux d'intérêt sur dérivés de transaction - JV positive	-	-	-	-	-	-	6	0	1	1	3	1
Instruments financiers dérivés	-362	31	-80	-137	-158	-18	-32	69	33	-76	-85	28
Appels de marge passifs	-94	-94	-	-	-	-	-197	-197	-	-	-	-
Appels de marge actifs	1 761	1 761	-	-	-	-	1 142	1 142	-	-	-	-
Dettes PPP	-3 642	-394	-1 063	-990	-1 195	-	-3 883	-289	-1 154	-998	-1 393	-
Capital	-2 439	-286	-900	-660	-593	-	-2 631	-279	-1 014	-664	-674	-
Flux d'intérêts	-1 204	-109	-163	-330	-602	-	-1 251	-10	-189	-334	-719	-
Subvention à recevoir - PPP	3 565	378	1 002	990	1 195	-	3 743	277	1 083	990	1 393	-
Capital	2 376	270	853	660	593	-	2 518	268	915	660	674	-
Flux d'intérêts	1 189	108	149	330	602	-	1 225	9	167	330	719	-
Dettes et créances PPP	-77	-17	-61	-	-	-	-140	-12	-71	-7	-	-

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 arrêté.

5.3.5 Gestion du risque de crédit et de contrepartie

SNCF Réseau est exposé à un risque de contrepartie dans le cadre des 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 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. 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.

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 ».

31/12/2020	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	988	-	988	94	885	8
Instruments financiers dérivés passifs	3 086	-	3 086	1 697	885	503
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

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.

31/12/2020	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	372	220	-76	-	1 948	-114	96	51	-25	-4	-	
Cross Currency Swaps*	372	220	-74					49	-25	-4	-	
Achats et ventes de devises	0	-0	-2					2	-	-	-	
Risque de taux	68	12	-7	796	357	-50	-	6	-	-	-	
Swaps de taux	68	12	-7					6	-	-	-	
* dont part taux des CCS	249	78							-25			

L'inefficacité présentée en risque de change correspond intégralement à la part taux des cross currency swaps.

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	-	
Achats et ventes de devises	7	-	-27					27	-	-	1	
Risque de taux	73	10	-6	692	369	-56	-	6	-	-	-	
Swaps de taux	73	10	-6					6	-	-	-	
* dont part taux des CCS	240	76							-34			

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.

31/12/2020	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	424	2 010	-538	-770	-	-	-	-129	-49	-	5 900	555	17
Cross Currency Swaps*	424	2 010	-538	-770	-	-	-	-129	-49			555	17
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-	-	-	-			-	-
Risque de taux	123	830	-103	-749	-269	-14	1	-	-	-	2 514	102	-1
Swaps de taux	123	830	-103	-749	-269	-	-	-	-			102	-1
* dont part taux des CCS	450	905											17

L'inefficacité présentée en risque de change correspond intégralement à la part taux des cross currency swaps.

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

5.3.6.3 Montants, échéance et degré d'incertitude des flux

31/12/2020

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	1 744	876	55	195	618	-
Cross Currency Swaps	1 744	876	55	195	618	-
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	889	-	684	155	50	-
Swaps de taux	889	-	684	155	50	-
Total	2 633	876	739	350	668	-

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 Swaps	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	-

31/12/2020

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	1 894	774	330	190	601	-
Cross Currency Swaps	1 894	774	330	190	601	-
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	890	-	684	155	50	-
Swaps de taux	890	-	684	155	50	-
Total	2 784	774	1 014	346	651	-

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 Swaps	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	-

31/12/2020

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	5 899	440	1 321	1 337	1 122	1 679
Cross Currency Swaps	5 899	440	1 321	1 337	1 122	1 679
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	3 063	51	1 304	155	1 054	500
Swaps de taux	3 063	51	1 304	155	1 054	500
Swaps de précouverture	-	-	-	-	-	-

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 Swaps	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
Total	1 617	3 145	1 529	2 338	2 256	2 139

31/12/2020

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	6 937	493	1 446	1 749	1 306	1 942
Cross Currency Swap	6 937	493	1 446	1 749	1 306	1 942
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	3 063	51	1 304	155	1 054	500
Swaps de taux	3 063	51	1 304	155	1 054	500
Total	10 000	544	2 750	1 904	2 360	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	31/12/2020	31/12/2019	Variation
Résultat sur passifs au coût amorti	-2 049	-1 373	-676
Résultat sur actifs au coût amorti	1 406	10	1 396
Résultat sur opérations de couverture	33	73	-40
Résultat sur autres instruments à la JV par résultat	-9	-13	4
Résultat de change	-0	0	-0
Coût de l'endettement financier net	-619	-1 302	684
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives	-2	-1	-1
Autres charges financières	-10	-7	-2
Autres produits financiers	4	7	-3
Coût de l'endettement financier net et autres	-627	-1 304	677

* Dont -3,7 M€ de désactualisation des PPP

Analyse du résultat sur opérations de couverture :

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019	Variation
Résultat des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur dont :	0	60	-60
Intérêts de la période sur les swaps de couverture de juste valeur	82	87	-5
Variation de juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur	-81	-64	-17
Amortissements du report/déport des dérivés de change	0	38	-37
Variation de juste valeur des passifs et actifs couverts en juste valeur	56	31	26
Résultat sur couverture de juste valeur	57	91	-34
Intérêts de la période sur les swaps de couverture de flux de trésorerie	-21	6	-28
Recyclage en résultat des montants différés en capitaux propres	-13	-15	1
Inefficacité des couvertures	16	-5	20
Résultat sur couverture de flux de trésorerie	-19	-13	-6

Analyse du résultat des autres instruments financiers évalués à la juste valeur :

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019	Variation
Résultat des dérivés non qualifiés de couverture dont :	-9	-7	-2
Intérêts nets perçus ou versés sur les swaps non qualifiés de couverture	-4	-3	-1
Variation de juste valeur des dérivés non qualifiés de couverture	-5	-4	-0
Résultat sur actifs à la juste valeur par résultat	-0	-6	6

Les produits issus de la créance sur la Caisse de la Dette Publique sont présentés dans la ligne « Résultat sur actif au coût amortis » s'élevant à 1 394 M€ au 31/12/2020. La reprise en résultat de la subvention financière figure dans la ligne « Résultat sur passif au coût amorti » pour un montant de 652M€ au 31/12/2020.

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"			
	31/12/2019	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	Variations de périmètre	Autres	31/12/2020
Passifs	-60 024	-160	3 688	283	340	470	-765	-6 060	-62 229
Dettes long terme	-54 413	-160	3 688	-	-	592	-763	4	-51 053
Dérivés passifs	-2 472	-	-	-	-	-636	-	22	-3 086
Dettes court terme et collatéraux passifs	-508	-	-	-	340	2	-2	-4	-171
Dettes PPP	-2 631	-	-	283	-	-140	-	50	-2 439
Subvention financière	-	-	-	-	-	652	-	-6 132	-5 480
Actifs	4 830	-	-1 727	-277	618	-317	-	31 093	34 220
Placements court terme et collatéraux actifs	1 142	-	-	-	618	-	-	-	1 761
Dérivés actifs	1 170	-	-	-	-	-142	-	-40	988
Créance sur la Caisse de la dette publique	-	-	-1 727	-	-	-310	-	31 132	29 095
Créances PPP	2 518	-	-	-277	-	135	-	-	2 376
Total des passifs et actifs liés aux activités de financement (1)	-55 195	-160	1 961	6	959	153	-765	25 032	-28 009
Passifs	-28	-	-	-	-3 188	-	-58	9	-3 266
Trésorerie passive	-28	-	-	-	-3 188	-	-58	9	-3 266
Actifs	3 321	114	-0	-	-2 427	2	57	1	1 067
Prêts, créances et placements	694	114	-0	-	0	2	1	-	810
Valeurs mobilières de placement	1 726	-	-	-	-1 707	0	-	-	20
Disponibilités	900	-	-	-	-720	-	56	1	237
Total des autres passifs et actifs financiers (2)	3 292	114	-0	-	-5 615	2	-1	10	-2 199
dont autres actifs financiers	694	114	-0	-	0	2	1	-	-2 199
dont trésorerie et équivalents de trésorerie	2 598	-	-	-	-5 616	0	-2	10	-3 009
TOTAL DETTE NETTE (1)+(2)	-51 902	-47	1 961	6	-4 657	155	-766	25 042	-30 208

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

en millions d'euros	31/12/2019	Cash-Flow libre	Variation non cash	31/12/2020
Passifs liés aux activités de financement	-60 024	4 151	-6 356	-62 229
Actifs liés aux activités de financement	4 830	-1 385	30 776	34 220
Autres actifs financiers	694	114	2	810
Trésorerie et Equivalents de trésorerie	2 598	-5 616	8	-3 009
Dettes nettes IFRS-Variation Cash	-51 902	-2 737	24 431	-30 208
Décomposition selon éléments du TFT				
Flux de trésorerie opérationnels		1 097		
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissements		-2 791		
Retraité des variations des prêts et avances accordés (Eole)*		114		
Frais financiers décaissés		-1 063		
Remboursements et intérêts nets sur obligations locatives		-93		
Cash-Flow Libre - variation cash		-2 737		
BFR Financier **		502		
Cash-Flow Libre Groupe SNCF Réseau		-2 234		

* 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

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
Subvention financière	-	-	-	-	-	-	-	-
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
Créance sur la Caisse de la dette publique	-	-	-	-	-	-	-	-
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	-	-	-
Valeurs mobilières de placement	1 908	-	-	-	-182	-0	-	1 726
Disponibilités	889	-	-	-	11	7	-3	694
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	-1 826	-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
Dette nette IFRS-Variation Cash	-49 590	-2 057	-256	-51 902
Décomposition selon éléments du TFT				
Flux de trésorerie opérationnels		2 267		
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissements		-3 108		
Retraité des variations des prêts et avances accordés (Eole)*		201		
Flux de trésorerie liées aux activités de financement **		-1 323		
Remboursements et intérêts nets sur obligations locatives		-94		
Cash-Flow Libre - variation cash		-2 057		
BFR Financier **		54		
Cash-Flow Libre Groupe SNCF Réseau		-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

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 Méthodes comptables relatives aux engagements de retraite et assimilés

A compter du 1^{er} janvier 2013, l'EPIC SNCF Mobilités avait adopté la méthode préférentielle préconisée par l'article 335-1 du Plan Comptable Général et l'avis n°00-0A du 6 juillet 2000 du Comité d'urgence du CNC relative à la comptabilisation des engagements de retraite et assimilés. Cette dernière consiste à reconnaître une provision au bilan pour l'intégralité des engagements envers le personnel (en activité et en retraite) : Les coûts des services rendus et les prestations versées sont comptabilisés respectivement en dotations aux provisions d'exploitation et en reprises de provisions d'exploitation ; les écarts actuariels et les effets de la désactualisation sont comptabilisés en résultat financier.

Le Groupe SNCF Réseau comptabilise également ses engagements de retraite et assimilés concernant les régimes à prestations définies (voir ci-après), suivant cette préconisation.

6.1.2 Avantages du personnel à court terme

Il s'agit des avantages du personnel (autres que les indemnités de cessation d'emploi) payés intégralement dans les douze mois suivant la fin de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants.

6.1.3 Avantages du personnel postérieurs à l'emploi

Il s'agit des avantages du personnel (autres que les indemnités de fin de cessation d'emploi) acquis pendant la période d'activité des salariés, mais payés après la fin de cette période d'activité comme les pensions et autres prestations de retraite, l'assurance-vie postérieure à l'emploi, l'assistance médicale postérieure à l'emploi.

Les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi désignent les accords formalisés ou non, en vertu desquels une entité verse des avantages postérieurs à l'emploi à un ou plusieurs membres de son personnel :

- Les régimes à cotisations définies désignent les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi en vertu desquels une entreprise verse les cotisations définies à une entreprise distincte et n'aura aucune obligation, juridique ou implicite, de payer des cotisations supplémentaires si le fonds n'a pas suffisamment d'actifs pour servir tous les avantages correspondant aux services rendus par le personnel pendant l'exercice et les exercices antérieurs.

- Les régimes à prestations définies désignent les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi autres que les régimes à cotisations définies.

La création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF le 30 juin 2007, a eu pour conséquence de dégager SNCF de ses engagements de retraite et de prévoyance, l'Entreprise se trouvant désormais engagée vis-à-vis de son personnel par un régime à cotisations définies.

Les provisions relatives aux avantages du personnel postérieurs à l'emploi comprennent les provisions ci-après.

6.1.3.1 Rentes pour accidents du travail et maladies professionnelles (AT-MP) des agents du cadre permanent

La société assure le service des rentes AT-MP indépendamment du régime général. Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté : les rentes versées durant la période d'activité constituent des avantages à long terme, les rentes versées après la période d'activité constituent des avantages postérieurs à l'emploi. La provision intègre la réversibilité des rentes d'accidents du travail, en principe non réversibles, sauf lorsque le décès du salarié actif ou du pensionné est imputable à l'accident ou à la maladie professionnelle. Dans ce cas, le conjoint survivant bénéficie d'une rente d'ayant-droit.

6.1.3.2 Action sociale SNCF

La société assure diverses actions de prestations sociales (suivi psychologique, soins, aides familiales, aides au maintien à domicile, aides au bien vieillir, aides à l'amélioration de l'habitat), qui profitent essentiellement aux agents retraités du cadre permanent et à leurs veuves (avantages postérieurs à l'emploi), et dans une moindre mesure aux actifs (avantages à court terme).

6.1.3.3 Régime différentiel de prévoyance des cadres supérieurs du cadre permanent

Le régime différentiel verse à ses affiliés et à leurs ayants-droits les prestations en nature des assurances maladie et maternité, les allocations prévues en cas de décès de l'agent, du pensionné, du conjoint ou de l'enfant, et des prestations spécifiques (allocations de fin de carrière, allocations d'hébergement, allocations spéciale secours aux conjoints).

6.1.3.4 Indemnités de départ en retraite des agents contractuels

Cette provision couvre le versement des indemnités de départs en retraite des agents contractuels, en application du régime de droit commun, sur la base de l'ancienneté du salarié dans l'Entreprise.

6.1.4 Avantages du personnel à long terme

Il s'agit des avantages, autres que les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de fin de contrat de travail que l'entreprise ne s'attend pas à régler intégralement dans les douze mois suivant la fin de l'exercice au cours duquel les salariés ont rendu les services correspondants.

Les provisions constituées au titre des avantages à long terme comprennent les provisions ci-dessous.

6.1.4.1 Cessations progressives d'activité

La cessation progressive d'activité (CPA) est un dispositif permettant d'aménager le temps de travail des salariés en fin de carrière. 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. Un accord est entré en vigueur en juillet 2008 offrant la possibilité d'une cessation dégressive ou complète. L'octroi des avantages combine des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel. L'accord est traité comme une provision. Le calcul de la provision repose notamment sur une hypothèse de taux d'utilisation de la CPA.

6.1.4.2 Rentes accident du travail et maladie professionnelle (AT-MP) des agents du cadre permanent pour leur période d'activité

Cf partie 6.1.3.1 ci-dessus.

6.1.4.3 Médailles d'honneur du travail

La médaille d'honneur est destinée à récompenser les services rendus dans leur emploi par les agents. La médaille d'argent peut être décernée à tout agent quel que soit son âge, en activité ou non, comptant au moins 25 années de service. Dans les mêmes conditions, la médaille de vermeil peut être décernée à tout agent comptant au moins 35 années de services et la médaille d'or à tout agent comptant au moins 38 années de service (ou 20, 30 et 33 ans pour les agents de conduite). Les agents en activité de service auxquels est décernée la médaille d'honneur bénéficient d'une allocation et d'un congé supplémentaire avec solde. La provision est calculée en valorisant le coût de cette allocation et des 2 jours de congés supplémentaires obtenus. Les montants des différentes allocations sont fixés par décret et ne changent pas, sauf en cas de publication de nouveaux montants.

6.1.4.4 Comptes Epargne Temps de fin d'activité (CET FA)

Suite à la publication de la loi 2005-296 du 31 mars 2005 portant sur la réforme de l'organisation du temps de travail dans l'Entreprise et du décret du 3 septembre 2008 sur l'application de la loi du 8 février 2008 pour le pouvoir d'achat, l'EPIC SNCF Mobilités avait signé, le 6 juin 2008, un accord collectif prévoyant la création d'un compte épargne temps permettant d'épargner des jours de congés, à utiliser soit en complément des jours de congés de l'année (avantage à court terme), soit en fin de carrière, ou dans le cadre d'une cessation progressive d'activité (avantages à long terme).

6.1.4.5 Accord en faveur des anciens apprentis

La provision concerne l'accord collectif du 28 octobre 2016 négocié au niveau du groupe public ferroviaire relatif à l'évolution des majorations salariales des anciens apprentis et élèves et à la mise en place d'un dispositif de participation financière de l'entreprise au rachat des trimestres de retraite non validés de ses anciens apprentis, au titre de périodes d'apprentissage effectuées avant le 30 juin 2008.

6.1.5 Indemnité de cessation d'emploi

Il s'agit des avantages du personnel payables à la suite de la décision de l'entité de résilier le contrat de travail du membre du personnel avant l'âge normal de départ en retraite ; ou la décision du membre du personnel de partir volontairement en échange de ces indemnités.

Les provisions constituées au titre des indemnités de cessation d'emploi comprennent les provisions ci-après.

6.1.5.1 Départs volontaires des agents du cadre permanent

Ce dispositif permet à des agents du cadre permanent qui relèvent de certains établissements identifiés en excédent d'effectifs, de bénéficier d'une indemnité forfaitaire de départ et des allocations d'aide de retour à l'emploi en contrepartie de leur départ de l'Entreprise.

Dès la signature de l'accord de départ volontaire entre le salarié et l'Entreprise, une charge à payer à hauteur des indemnités prévues par le dispositif est comptabilisée.

6.1.5.2 Allocations de retour à l'emploi

La provision permet de couvrir les prestations versées par Pôle Emploi aux agents du cadre permanent et aux agents contractuels, s'ils sont démissionnaires, licenciés par mesure disciplinaire, voire réformés pour les agents relevant du cadre permanent. La provision couvre également les prestations susceptibles d'être versées aux apprentis et alternants à l'issue de leur contrat.

6.1.6 Facilités de circulation

Le personnel actifs et retraités des sociétés du GPU SNCF, ainsi que leurs ayants-droits, bénéficient de facilités de circulation, leur permettant de voyager en trains dans certains cas à des conditions tarifaires différentes du prix de marché.

Les facilités de circulation octroyées en contrepartie des services rendus par les salariés sur leur période d'activité correspondent à la définition d'un avantage à court terme.

Concernant le personnel actif pour la période postérieure à l'emploi, les retraités et leurs ayants-droits, le GPU SNCF estime que le coût moyen marginal du dispositif reste inférieur au prix moyen acquitté au moment de la réservation : aucun passif n'est donc comptabilisé 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	31/12/2020	31/12/2019
Retraite et autres avantages assimilés	28	16
Prévoyance CS	27	24
Action Sociale	134	123
Rentes Accidents du travail	570	571
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi	759	735
Rentes Accidents du travail	18	18
Médailles du travail et autres avantages assimilés	52	46
Cessation progressive d'activité (CPA)	150	149
Compte épargne temps (CET)	141	108
Passif au titre des autres avantages à long terme	362	321
Passif total	1 121	1 055
- dont non courant	1 058	988
- dont courant	63	67

Le gain actuariel net de la période résulte essentiellement de la baisse du taux d'actualisation qui passe de 0,60% au 31 décembre 2019 à 0,43% au 31 décembre 2020. Le taux d'inflation passe de 1,90% au 31 décembre 2019 à 1,60% au 31 décembre 2020.

Les gains actuariels de la période au titre des avantages postérieurs à l'emploi sont inscrits en réserves non recyclables

6.2.2 Variation du passif

En millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019
Total passif à l'ouverture	1 055	913
Coût des services rendus	72	62
Coût des services passés	-4	-
Effet des liquidations du régime	-	-
Intérêt financier net	6	14
Ecart actuariels générés sur la période	-23	125
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-61	-59
Variation de périmètre	75	-
Effet de change	-	-
Autres	-	-
Total passif à la clôture	1 121	1 055

pour 24 M€ et aucuns gains ou pertes actuariels au titre des avantages à long terme ne sont imputés en résultat financier.

La totalité de la lige variation de périmètre (+75M€) s'explique par l'entrée de SA Gares et connexions et ses filiales

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 2020 sont les suivantes :

31/12/2020								
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	31/12/2020	
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	16	24	123	590	256	46	1 055	
Coût des services rendus	4	1	3	18	36	12	72	
Cotisation des salariés	-	-	-	-	-	-	-	
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	-	-	-4	-	-	-	-4	
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-	-	-	-	-	-	-	
Effet des liquidations	-	-	-	-	-	-	-	
Coût financier	0	0	1	4	1	0	6	
Ecart actuariels générés sur la période	0	0	6	-32	2	-0	-23	
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-1	-1	-4	-28	-17	-10	-61	
Effet des variations de périmètre	9	3	8	38	13	4	75	
Effet de change	-	-	-	-	-	-	-	
Autres	-	-	-	-	-	-	-	
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	28	27	134	588	291	52	1 121	
Dont valeur actualisée des obligations non financées	28	27	134	588	291	52	1 121	

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 2019, sont les suivantes :

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	31/12/2019
En millions d'euros							
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	-	-	-	-	-	-	-
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

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.

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:

31/12/2020	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	4	1	3	18	36	12	72
Coût des services passés générés sur l'exercice	-	-	-4	-	-	-	-4
Dont effet des modifications de régime	-	-	-4	-	-	-	-4
<i>Dont effet des réductions de régime</i>	-	-	-	-	-	-	-
Effet des liquidations sur l'obligation	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Résultat opérationnel courant	4	1	-2	18	36	12	68
Intérêt financier net du régime	0	0	1	4	1	0	6
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme	-	-	-	-1	2	-0	0
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Résultat financier	0	0	1	2	3	0	7
Total	4	1	-1	20	39	12	75

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	-	-	-	-	-	-	-
Dont effet des réductions de régime	-	-	-	-	-	-	-
Effet des liquidations sur l'obligation	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Résultat opérationnel courant	2	0	2	17	27	14	62
Intérêt financier net du régime	0	0	2	8	4	0	14
Ecarts 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

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'élevait à 0,6 Mds€ sur 2020 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 actuaire certificateur.

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 :

	31/12/2020	31/12/2019
Taux d'actualisation	0,43%	0,60%
Taux d'inflation	1,60%	1,90%
Taux de revalorisation des prestations		
Prévoyance	2,40%	2,40%
Action sociale	1,60%	1,90%
Rentes Accidents du travail	1,60%	1,90%
Cessation progressive d'activité	2,37%	2,37%
IDR et médailles du travail	2,37%	2,37%
Table de mortalité		
Prévoyance et action sociale	CPRH	CPRH / CPRF
Rente AT actifs et retraités	CPR AT	CPR AT
Rente AT veuves	CPRF	CPRF
Cessation progressive d'activité	CPR80%H /20%F	CPR80%H /20%F
IDR et médailles du travail	CPR80%H /20%F	CPR80%H /20%F
Taux d'adhésion au régime CPA - Réseau	25,46%	25,46%
Taux d'adhésion au régime CPA - Gares et Connexions		14,55%

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

31/12/2020										
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	5	-8	-33	-134	-170					
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	0	0	-1	19	19	1	5	1	7	
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif (1)	-	-	-	-	-	-	-0	-0	-1	
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	-1	-1	-6	11	4	0	-7	-1	-7	
Ecart actuariel généré sur l'exercice au titre de l'obligation	-0	-0	-6	31	24	1	-2	0	-0	
Effet de change	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Autres	-0	-	-	-	-0	-	-	-	-	
Gains (pertes) actuariels à la clôture	4	-8	-40	-103	-147					
<i>Total ajustements liés à l'expérience</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>-1</i>	<i>19</i>	<i>19</i>	<i>1</i>	<i>5</i>	<i>1</i>	<i>7</i>	
<i>Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles</i>	<i>-1</i>	<i>-1</i>	<i>-6</i>	<i>11</i>	<i>4</i>	<i>0</i>	<i>-7</i>	<i>-1</i>	<i>-8</i>	
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					
<i>Total ajustements liés à l'expérience</i>	<i>-0</i>	<i>-3</i>	<i>-6</i>	<i>-20</i>	<i>-29</i>	<i>-1</i>	<i>8</i>	<i>0</i>	<i>8</i>	
<i>Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles</i>	<i>1</i>	<i>-3</i>	<i>-18</i>	<i>-88</i>	<i>-108</i>	<i>-1</i>	<i>8</i>	<i>-3</i>	<i>4</i>	

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 2020.

31/12/2020							
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	-6	-22	-10	-1	-41
Variation de - 0,25pt	1	1	7	23	10	1	43
Sensibilité au taux d'inflation							
Variation de + 0,25pt	-	1	7	23	-	-	31
Variation de - 0,25pt	-	-1	-6	-22	-	-	-29
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA							
Variation de + 1pt	-	-	-	-	6	-	6
Variation de - 1pt	-	-	-	-	-6	-	-6
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

7 ELEMENTS DU RESULTAT

A compter du 1er Janvier 2020, le groupe SNCF a opté pour la présentation de l'EBITDA en remplacement de l'agrégat Marge Opérationnelle (MOP) dans son compte de résultat consolidé.

La définition retenue par le groupe SNCF pour son EBITDA correspond à celle de la MOP antérieurement présentée :

- A l'exclusion des effets de variations de provisions liées aux avantages au personnel (indemnités de retraites, gratifications liées à la médaille du travail, avantages postérieurs à l'emploi, dispositifs liés aux cessations progressives d'activité, à l'action sociale et au régime de prévoyance) qui ne dépendent pas de l'activité et qui n'ont pas d'effets directs sur la trésorerie,

- Et après intégration des provisions sur actifs circulants qui sont directement liés à l'activité.

Ainsi, l'EBITDA est constituée du chiffre d'affaires et des produits annexes diminués des charges directement rattachables à l'exploitation, ainsi que des variations de provisions sur actifs circulants directement rattachées à l'activité.

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

7.1 PRODUITS DES ACTIVITES ORDINAIRES

Ventilation des produits ordinaires par catégories :

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019	Variation
Redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire dont :			
Redevance d'accès	2 070	2 022	48
Redevance de marché	1 936	2 502	-566
Redevance circulation	638	875	-237
Redevance quai	1	131	-130
Redevances complémentaires d'électricité et de transport d'électricité	198	238	-40
Compensations FRET	124	81	43
Autres redevances	43	50	-7
Prestations d'entretien et de maintenance	290	342	-52
Revenus tirés de la gestion des gares	871	-	871
Locations immobilières et produits du patrimoine	330	90	240
Autre chiffre d'affaires	241	170	71
Total Chiffre d'affaires par principales lignes de services	6 744	6 501	243
Clients du secteur public (Etats et collectivités territoriales)	2 198	2 108	90
Clients particuliers	3	3	0
Clients entreprises ferroviaires du secteur privé et public	4 542	4 390	152
Total Chiffre d'affaires par type de clients	6 744	6 501	243
Transfert immédiat	5 779	5 977	-198
Transfert en continu sur de courtes durées (moins d'un an)	521	524	-3
Transfert en continu sur de longues durées (plus d'un an)	444	-	444
Total Chiffre d'affaires selon la méthode de reconnaissance	6 744	6 501	243

Les autres chiffres d'affaires comprennent notamment :

- La refacturation de travaux, d'études et de matières pour le compte de tiers, par les SA SNCF Réseau et Gares & Connexions principalement au sein du GPU.

- Les prestations de diverses natures réalisées par les autres filiales du Groupe principalement au sein du Groupe Gares & Connexions.

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	01/01/2020	Ajustement/Activation	Diminution	Dépréciation	Variation de périmètre	Change et autres variations	31/12/2020
Factures à établir - CA sans droit immédiat à facturation (a)	57	165	-279	-	73	-	16
Autres actifs sur contrats	-	-	-	-	-	-	-
Actifs sur contrats	57	165	-279	-	73	-	16
Avances et acomptes reçus sur contrats clients	24	14	-20	-	-5	-	14
Produits constatés d'avance au titre des contrats clients (b)	418	71	-56	-	14	-	447
Autres passifs sur contrats (c)	-	4	-9	-	5	-	1
Passifs sur contrats	442	90	-85	-	14	-	461

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	31/12/2020	31/12/2019	Variation
Transport électricité et Moyen de traction	-259	-262	3
Entretien et maintenance	-708	-594	-115
Honoraires et prestations informatiques	-374	-351	-24
Patrimoine	-83	-386	303
Autres achats et charges externes	-1 100	-399	-701
Achats et charges externes	-2 524	-1 990	-534

Les autres achats et charges externes diminuent de 20 M€ par suite du reclassement des dispositifs incitatifs et indemnitaires en minoration du chiffre d'affaires.

7.4 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Les charges de personnels comprennent principalement les salaires, les cotisations sociales, la participation des salariés et les dépenses au titre des autres avantages du personnel. Dans le cadre de la crise sanitaire de la COVID19, le recours au dispositif d'activité partielle a été facilité par les dernières mesures de soutien du Gouvernement visant à maintenir les emplois. Par l'ordonnance n°2020-346 du 27 mars 2020, le dispositif d'activité partielle a notamment été étendu aux « [...] salariés de droit privé des entreprises inscrites au répertoire national des entreprises contrôlées majoritairement par l'Etat mentionnées au 3° de l'article L.5424-1 du code du travail [...] », rendant ainsi éligible l'ensemble des sociétés du Groupe SNCF au dispositif.

Ainsi les sociétés du groupe SNCF ont pu recourir à ce dispositif dès la mi-mars. Le Groupe a comptabilisé les allocations de chômage nette (hors part financée par l'UNEDIC du fait du régime d'auto-assurance chômage), qui vient minorer le coût attendu des avantages du personnel à court terme, en diminution des charges de personnel.

En vertu de la Loi 2014-288 du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, l'emploi et la démocratie sociale, le Droit Individuel à la Formation (DIF) a été remplacé le 1er janvier 2015 par le Compte Personnel de Formation (CPF). Le Compte Personnel de Formation est rattaché à la personne et non pas au contrat de travail, et le suit tout au long de sa vie professionnelle. Le CPF est mobilisé par le salarié, avec ou sans l'accord de son employeur selon que la formation éligible au sens des articles L. 6323-6, L. 6323-16 et L. 6323-21, a lieu ou non sur le temps de travail.

Le DIF permettait aux salariés de suivre des actions de formation continue, en cumulant un droit de 20 heures de formation par an, jusqu'à un plafond de 120 heures. Lors de la transition vers le CPF en 2015, les heures acquises au titre du DIF pouvaient être conservées, mais devaient être utilisées avant le 31 décembre 2020. L'ordonnance du 21 août 2019 a annulé cette date butoir, toutefois, le salarié doit transférer ses heures de DIF sur son CPF avant le 30 juin 2021 et convertir ainsi les heures de DIF en euros pour pouvoir bénéficier du solde de son DIF.

Le traitement comptable du CPF reste identique à celui du DIF : les sommes versées aux organismes de formation constituent une charge de la période et ne donnent lieu à aucun provisionnement. Le cas échéant, considérant que dans la majorité des cas, la formation de ses salariés bénéficiera à son activité future, la sortie de ressources relative à son obligation de financement ne serait pas sans contrepartie pour l'entreprise.

Au 31 décembre 2020, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019	Variation
Salaires	-2 692	-2 397	-295
Autres avantages du personnel	-9	-3	-6
Personnel refacturé détaché et intérimaire	-26	-26	1
Charges de personnel nettes	-2 727	-2 426	-301
Effectifs moyens ETP	62 540	58 036	4 504

7.5 IMPÔTS ET TAXES

Les impôts et taxes pris en compte dans l'EBITDA comprend principalement la Contribution Économique Territoriale (CET). Celle-ci intègre deux composantes : la Contribution Foncière des Entreprises (CFE), assise sur les seules valeurs locatives des biens passibles d'une taxe foncière, et la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE), assise sur la valeur ajoutée des entreprises. Les impôts et taxes sont comptabilisés au moment où intervient leur fait générateur conformément à IFRIC 21.

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019	Variation
Contribution Economique Territoriale (CET)	-95	-93	-2
Taxes foncières	-57	-29	-28
Taxes assises sur salaires	-101	-91	-10
dont Taxe Apprentissage	-16	-1	-16
dont Formation Professionnelle	-23	-21	-2
dont Effort à la Construction	-10	-10	-0
dont Versement Transport	-43	-39	-4
dont Autres Taxes	-9	-20	11
Autres Impôts et taxes (dont C3S)	-38	-12	-26
Total Impôts et Taxes	-291	-224	-67

8 INFORMATION SECTORIELLE

8.1 DÉTERMINATION DES SECTEURS PRÉSENTÉS

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

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

- SNCF Réseau : activité d'exploitation, d'entretien et de développement de l'infrastructure ferroviaire nationale. Il correspond à l'entité juridique : SA SNCF Réseau.

- Groupe Gares & Connexions : activité d'exploitation, d'entretien et de développement des gares. Ce secteur regroupe les entités juridiques : SA Gares & Connexions, ainsi que ses filiales AREP groupe (architecture et aménagement urbain) et groupe Retail & Connexions (valorisation commerciale en gares).

8.2 INDICATEURS SECTORIELS

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

- Le chiffre d'affaires externe, après élimination de toutes les transactions avec les autres secteurs du groupe.

- L'EBITDA

- Les investissements bruts comptabilisés (tous financements confondus)

- Les investissements décaissés nets de subventions encaissées

- La dette nette

Les méthodes comptables appliquées pour l'élaboration des données financières de chaque secteur sont celles retenues pour l'établissement des comptes consolidés. Le chiffre d'affaires interne présenté ci-après est constitué des transactions entre les secteurs, éliminées sur une ligne « Inter métiers » afin de permettre une réconciliation avec les comptes consolidés du groupe.

8.3 INFORMATION PAR SECTEUR

Le comparatif 2019 a été retraité pour permettre la présentation du nouvel indicateur EBITDA utilisé par le groupe (voir note 1.3)

Au 31/12/2020

en millions d'euros	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Autres	Eliminations intra-métier	Totaux
Chiffre d'affaires externe	5 386	1 342	15	-	6 744
Chiffre d'affaires interne	484	137	91	-711	-
Chiffre d'affaires	5 870	1 479	106	-711	6 744
EBITDA	930	247	6	-	1 183
Investissements bruts comptabilisés	-5 106	-816	-3	-	-5 925
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	-2 682	-26	-3	-	-2 712
Dette nette	29 406	786	16	-	30 208

Au 31/12/2019

en millions d'euros	SNCF Réseau	Autres	Eliminations intra-métier	Totaux
Chiffre d'affaires externe	6 408	25	-	6 433
Chiffre d'affaires interne	69	99	168	337
Chiffre d'affaires	6 478	124	168	6 769
EBITDA	1 858	7	-	1 864
Investissements bruts comptabilisés	-5 624	-1	-	-5 625
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	-2 972	-1	-	-2 974
Dette nette	51 888	14	-	51 902

L'information sur la contribution aux résultats de l'activité G&C dans les comptes historiques de SNCF Réseau au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2019 a été considérée comme non significative

9 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.

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.

9.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019	Variation
(Charges) / produit d'impôt exigible	-5	1	-6
(Charges) / produit d'impôt différé	-1	1	-1
Total	-6	1	-7

9.2 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	31/12/2020	31/12/2019
Résultat net de l'exercice	-833	-597
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-11	-2
Impôt sur les résultats	-6	1
Résultat des activités ordinaires avant impôt et avant quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-816	-596
Taux d'IS applicable en France	32,02%	34,43%
Impôt théorique	261	205
Différences permanentes	-0	1
Bases Impôts non activées	-269	-206
Crédits d'impôts	3	1
Autres	-	-
Impôt sur les résultats	-6	1
Taux d'impôt effectif	1%	N#A

9.3 IMPÔTS DIFFÉRÉS

SNCF Réseau a calculé une créance nette d'IDA pour un montant de 6,8 Mds€ au 31 décembre 2020. Avant examen de sa part recouvrable, ce montant est constitué :

- des déficits reportables pour 3,5 Mds €,
- des différences temporaires pour 3,2 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 € correspondant au montant recouvrable à l'horizon des 20 prochaines années, soit jusqu'au 31/12/2040 inclus pour la créance arrêtée au 31 décembre 2020.

10 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

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

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

- L'Etat.

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

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

10.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC UNIFIE

10.1.1 Relations avec SA SNCF Voyageurs

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

Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019
Créances d'exploitation	778	632
Dettes d'exploitation	911	1 127

* Soldes au bilan hors dette financière présentée séparément au passif du bilan (voir note 5.2.2.)

Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019
Péages	2 622	3 451
Charges d'exploitation	-592	-503

10.1.2 Relations avec SA SNCF Fret

Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019
Créances d'exploitation	16	27
Dettes d'exploitation	14	25

Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019
Péages	39	30
Charges d'exploitation	-14	-5

10.1.3 Relations avec SA SNCF Holding

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

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

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

Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019
Créances d'exploitation	31	54
Dettes d'exploitation	85	51

Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019
Produits d'exploitation	88	81
Charges d'exploitation	-631	-492

10.2 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	31/12/2020	31/12/2019
Subventions appelées à encaisser	166	255

Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019
Redevances d'accès*	1 910	1 860
Compensations FRET	124	81

*dont redevances TER : 1 687 M€ et redevances TET : 223 M€

10.3 REMUNERATION DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS

en millions d'euros	31/12/2020	31/12/2019
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.

11 ENGAGEMENTS HORS BILAN

Engagements donnés en millions d'euros	31/12/2020		
	Variations	Ouverture	Clôture
Engagements liés au financement	3	-	3
Engagements liés aux activités opérationnelles	8 594	939	9 533
Engagements d'achat d'immobilisations	8 413	180	8 594
Promesses de ventes - biens immobiliers	160	22	182
Garanties financières données à des tiers	20	737	757
Engagements liés au périmètre consolidé	133	-	133
Autres engagements donnés	96	-	96
Contrats de location signés dont la date de mise à disposition du bien est postérieure à la clôture	96	-	96
Total engagements donnés	8 826	939	9 765

Engagements reçus en millions d'euros	31/12/2020		
	Variations	Ouverture	Clôture
Engagements liés au financement	-1 447	1 500	53
Engagements liés aux activités opérationnelles	13 258	1 095	14 353
Subventions d'investissements à recevoir	10 158	-	10 158
Promesses de ventes - biens immobiliers	160	22	182
Location simple immobilier	2 622	511	3 133
Autres engagements d'achats d'exploitations (reçus)	-2	5	3
Garanties financières reçues de tiers	319	557	876
Total engagements reçus	11 811	2 595	14 406

11.1 LIGNE DE CREDIT SYNDIQUE

SNCF Réseau bénéficiait d'une ligne de crédit syndiqué mise en place le 29 juin 2017 pour 1 500 M€, celle-ci a été résiliée au 1er janvier 2020, en lien avec la nouvelle organisation du financement du GPU

11.2 GARANTIES FINANCIÈRES DONNÉES À DES TIERS

Les garanties financières données à des tiers se composent au 31 décembre 2020 principalement de la garantie émise en 2011 en faveur de la Caisse des Dépôts-direction des Fonds d'Épargne pour un montant de 686 M€ et de la garantie financière accordée à CDG Express pour 47 M€.

11.3 GARANTIES FINANCIÈRES RECUES

Les garanties financières reçues se décomposent principalement de garanties financières auprès d'Eiffage Rail Express pour 122 M€, d'OCVIA pour 122 M€, de VINCI Construction pour 72 M€ et de Bouygues Travaux Public pour 38 M€ et de Garanties financières de Gares & Connexions pour 328 M€.

11.4 LOCATION SIMPLE IMMOBILIÈRE

Cet engagement reçu correspond principalement aux contrats concessionnaires relatifs à la gestion des commerces en Gares et l'autorisation d'occupation temporaire (AOT) de la gare Paris Nord 2024.

11.5 ENGAGEMENTS LIÉS AU PÉRIMÈTRE CONSOLIDÉ

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

11.6 SUBVENTION A REVOIR PLAN DE RELANCE

SNCF Réseau a déclaré au titre des engagements reçus la subvention de régénération à recevoir de l'État pour un montant de 4 050 M€.

Cette subvention correspondant au plan de relance de l'État concernant le ferroviaire qui s'est traduit en décembre 2020 par le versement par l'État à SNCF SA d'une somme de 4 050 M€ sous forme d'une augmentation de capital.

SNCF SA a ensuite réalisé, également en décembre 2020, un versement au fonds de concours de l'État dédié au financement du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau pour le même montant de 4 050 M€, selon le mécanisme mis en place à compter de 2016 et prévu à l'article 2111-24 du Code des transports.

Cette somme de 4 050 M€ sera reversée par l'État à SNCF Réseau de manière étalée dans le temps à compter de 2021. Les versements annuels seront réalisés en fonction des besoins de financement des opérations de régénération exprimés par SNCF Réseau. Ces reversements seront comptabilisés chez SNCF Réseau en subvention d'investissement au bilan lors de leur réception, soit à compter de 2021.

12 PERIMETRE DE CONSOLIDATION

12.1 ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS

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.

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.

12.2 PRINCIPALES ENTITES DU PERIMETRE

Méthodes de consolidation (M):

Pourcentage d'intérêt (PI): part détenue dans le capital par l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

Pourcentage de contrôle (PC): pourcentage de droit de vote dont dispose l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

<i>Sociétés</i>	<i>Pays</i>	<i>M</i>	<i>PC N</i>	<i>PI N</i>	<i>PC N-1</i>	<i>PI N-1</i>
SNCF Réseau	France	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Sféris	France	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Altamétris	France	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Réseau Immobilier	France	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
EFAC	France	Co-Entreprise – Mise en équivalence	50%	50%	50%	50%
EFPC	France	Co-Entreprise – Mise en équivalence	50%	50%	50%	50%
CDG Express	France	Co-Entreprise – Mise en équivalence	33%	33%	33%	33%
Europool BV	Pays-Bas	Co-Entreprise – Mise en équivalence	50%	50%	50%	50%
Eurailscoat France	France	Co-Entreprise – Mise en équivalence	51%	51%	51%	51%
Gare de Lyon Daumesnil	France	Influence Notable – Mise en équivalence	8%	8%	8%	8%
Toulouse tri postal	France	Influence Notable – Mise en équivalence	70%	70%	70%	70%
Hébert	France	Influence Notable – Mise en équivalence	47%	47%	47%	47%
Bordeaux Gattebourse	France	Influence Notable – Mise en équivalence	100%	100%	0%	0%
Bordeaux Amédée Sud	France	Influence Notable – Mise en équivalence	87%	87%	0%	0%
Bordeaux Amédée Gare	France	Influence Notable – Mise en équivalence	19%	19%	0%	0%
Toulouse Raynal Sernam	France	Influence Notable – Mise en équivalence	21%	21%	0%	0%
SNCF C24	France	Influence Notable – Mise en équivalence	9%	9%	0%	0%
SNCF C30	France	Influence Notable – Mise en équivalence	47%	47%	0%	0%
SNCF C31	France	Influence Notable – Mise en équivalence	78%	78%	0%	0%
SNCF Gares & Connexions	France	Intégration Globale	100%	100%	0%	0%
Retail & Connexions	France	Intégration Globale	100%	100%	0%	0%
Lagardère & Connexions	France	Co-Entreprise – Mise en équivalence	50%	50%	0%	0%
AREP	France	Intégration Globale	100%	100%	0%	0%
AREP Ville	France	Intégration Globale	100%	100%	0%	0%
AREP Architectes	France	Co-Entreprise – Mise en équivalence	25%	25%	0%	0%
AREP Ville Maroc	Maroc	Intégration Globale	100%	100%	0%	0%
AREP Doha LLC	Quatar	Intégration Globale	100%	100%	0%	0%
AREP Vietnam	Vietnam	Intégration Globale	100%	100%	0%	0%
AREP Pékin	Chine	Intégration Globale	100%	100%	0%	0%
AREP Groupe	France	Intégration Globale	100%	100%	0%	0%
Valga	France	Intégration Globale	100%	100%	0%	0%
Parvis	France	Intégration Globale	100%	100%	0%	0%
Société d'aménagement	France	Intégration Globale	100%	100%	0%	0%
StatioNord	France	Co-Entreprise – Mise en équivalence	34%	34%	0%	0%
Hubs & Connexions	France	Intégration Globale	100%	100%	0%	0%
Hubs & Connexions PM	France	Intégration Globale	100%	100%	0%	0%
VEOMETRIS	France	Intégration Globale	100%	100%	0%	0%
TERRALPHA	France	Intégration Globale	100%	100%	0%	0%

13 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.

03 – Comptes Consolidés

Le tableau ci-dessous présente le détail des honoraires par cabinet :

en millions d'euros	Ernst & Young		PwC	
	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2019
Commissariat aux comptes (consolidés et individuels)	0,4	0,5	0,4	0,3
- SNCF Réseau (société mère)	0,3		0,3	
- Gares & Connexions (autres filiales)	0,1		0,1	
Services Autres que la Certification des Comptes	0,1	0,1	0,1	0,1
- SNCF Réseau (société mère)	0,1		0,0	
- Gares & Connexions (autres filiales)	0,0		0,0	
Total	0,5	0,6	0,5	0,4

*_ 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



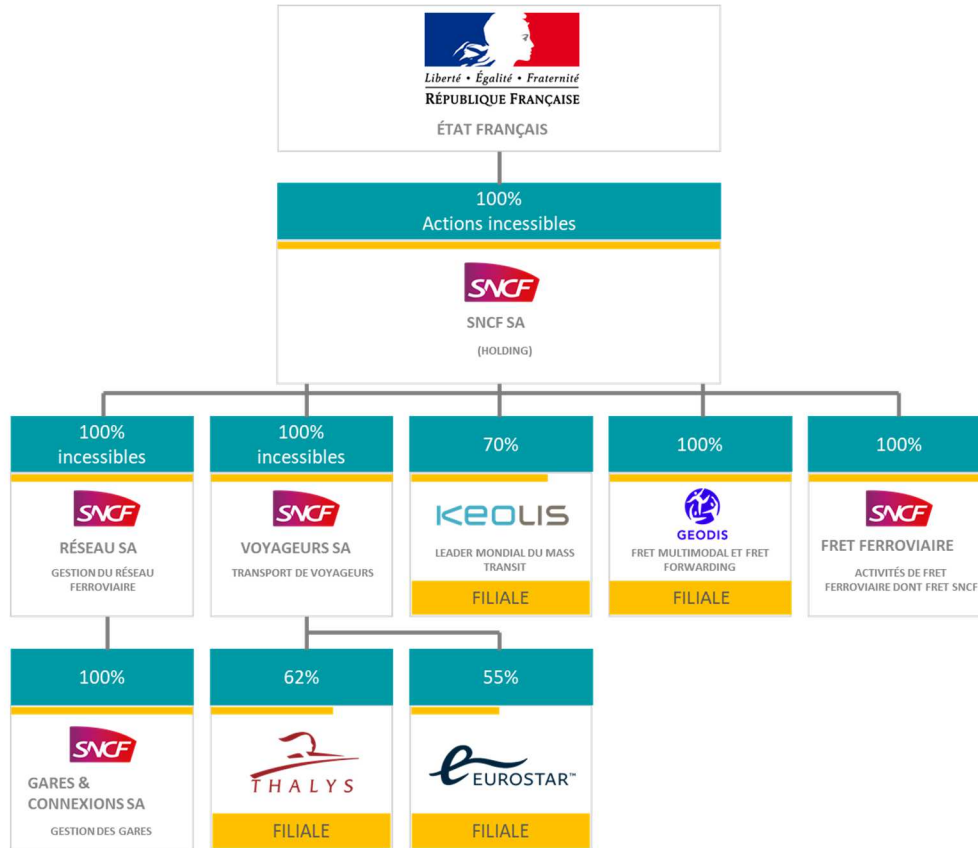
SOMMAIRE

1. SNCF RESEAU EN 2020.....	155	4.1. FINANCEMENT	170
1.1. LA NOUVELLE ORGANISATION DU GROUPE SNCF 2020 AU 1 ^{ER} JANVIER 2020	155	4.2. GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ.....	171
1.2. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ DU GROUPE SNCF RÉSEAU	156	5. ACTIVITE FONCIERE IMMOBILIERE	171
1.3. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE.....	157	6. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT	172
1.4. GOUVERNANCE.....	159	6.1. CONCOURS PUBLICS RELATIFS AUX INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU.....	172
1.5. FAITS MARQUANTS	159	6.2. RESPONSABILITÉ FISCALE	172
1.6. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS	162	7. VOLET SOCIAL.....	172
1.7. VALEUR ACTUELLE DE L'ACTIF À LA DATE DE CLÔTURE.....	162	8. INFORMATION SUR LES DELAIS DE REGLEMENT	173
1.8. ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE.....	165	8.1. FOURNISSEURS	173
2. RESULTATS DE L'EXERCICE 2020.....	166	8.2. CLIENTS.....	173
2.1. LE CHIFFRE D'AFFAIRES	166	9. LES RISQUES ET LEUR GESTION.....	174
2.2. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION	166	10. RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DE L'ENTREPRISE	174
2.3. ACHATS ET CHARGES EXTERNES	166	11. ENJEUX ET PERSPECTIVES	174
2.4. CHARGES DE PERSONNEL	167	11.1. LE PROJET D'ENTREPRISE « TOUS SNCF AMBITION RÉSEAU »	174
2.5. RÉSULTAT FINANCIER	167	11.2. LOI LOM, MODERNISATION DES LIGNES DE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE (LDFT).....	174
2.6. RÉSULTAT EXCEPTIONNEL.....	167	11.3. POURSUITE DE LA NÉGOCIATION DU CONTRAT DE PERFORMANCE AVEC L'ÉTAT	174
3. INVESTISSEMENTS.....	168	11.4. TARIFICATION 2021-2023	174
3.1. RENOUVELLEMENT ET PERFORMANCE	168	11.5. SOCIAL RH.....	174
3.2. MISE EN CONFORMITÉ DU RÉSEAU	168	11.6. SORTIE DE CRISE	174
3.3. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.....	169		
3.4. INVESTISSEMENTS INDUSTRIELS	169		
4. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT.....	170		

1. SNCF RÉSEAU EN 2020

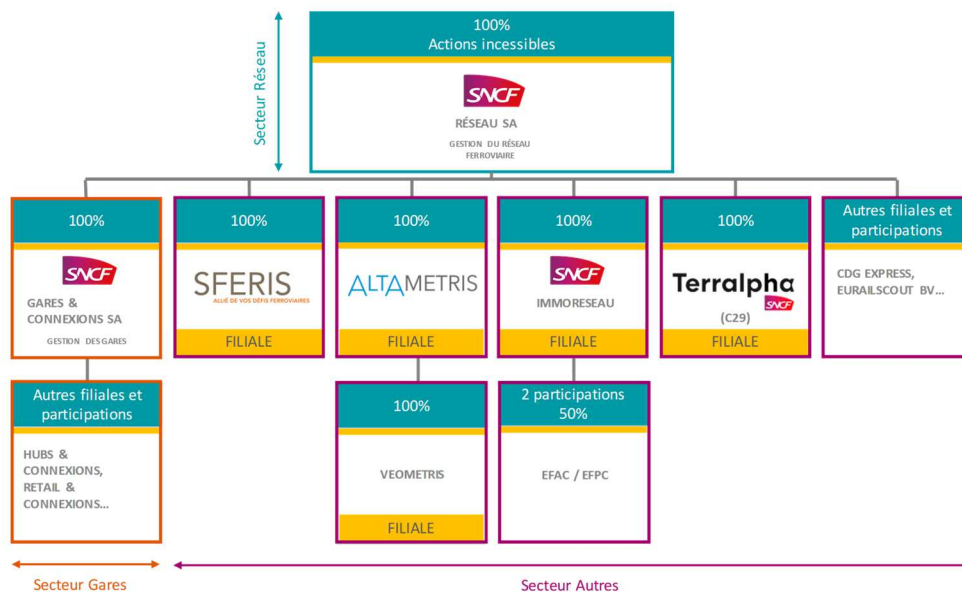
1.1. LA NOUVELLE ORGANISATION DU GROUPE SNCF 2020 AU 1^{ER} JANVIER 2020

Organigramme Société SNCF au 31 décembre 2020



Les autres filiales du groupe ne sont pas mentionnées dans cet organigramme

Organigramme Groupe SNCF Réseau au 31 décembre 2020



Au total 38 sociétés composent le groupe SNCF Réseau

La Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée au Journal officiel de la République française (le Nouveau Pacte Ferroviaire) modifie fortement l'organisation du groupe SNCF. Un des axes vise à construire une nouvelle organisation du groupe SNCF au 1er janvier 2020 avec pour objectif de le transformer en un grand Groupe public unifié et intégré constitué d'une société anonyme (SA) à capitaux publics, SNCF, détenant cinq sociétés (en remplacement des EPIC's)

- SNCF, société nationale à capitaux publics et entité mère du Groupe, chargée d'animer et de piloter le Groupe public unifié, d'en assurer le pilotage stratégique et financier et d'en définir l'organisation
- SNCF Voyageurs, détenue par la société mère, rassemble l'ensemble des entreprises ferroviaires du Groupe dédiées au transport de voyageurs en France et à l'international
- SNCF Réseau, détenue par la société mère, ayant pour mission notamment d'assurer l'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, la gestion opérationnelle des circulations sur ce réseau et des gares de voyageurs
- SNCF Gares & Connexions, filiale de SNCF Réseau, gère et exploite les gares de France. Elle permet aux transporteurs de bénéficier de l'accès et de services en gares
- SNCF Fret, principal opérateur national de transport ferroviaire de marchandises.

Ce changement d'EPIC à SA suppose un changement de posture. Si la société mère SNCF conserve ce qui fait d'elle une entreprise unique, elle adopte les codes, les bonnes pratiques et les exigences de tout groupe industriel de services.

La société mère SNCF est en charge du leadership stratégique animant les sociétés et activités business avec un enjeu spécifique. Elle mène à bien la transformation du groupe. Elle est en charge de :

- Piloter le temps long : définition de la stratégie du groupe, cohérence des stratégies des activités, allocation de cash, gestion de portefeuille et définition des partenariats ou alliances, gestion de la dette, pilotage de quelques grandes politiques industrielles ou transverses, pilotage de l'innovation recherche
- Garantir le temps court et notamment le respect de la trajectoire définie avec l'actionnaire : mise en place de plan de performance transverse et suivi des macro-indicateurs de l'activité tant financiers que de production ou qualité de service

Au regard de ce principe de subsidiarité, la société mère n'a pas pour ambition d'imposer une vision ni trop financière au détriment de la technique, ni trop opérationnelle au détriment de la décentralisation. Le rapport entre les activités et la société mère doit s'organiser autour de principes directeurs :

- Une démarche itérative entre les activités et la société mère : la stratégie de développement des activités doit être partagée entre les deux niveaux, partant de contraintes globales, de tendances métiers et de mutations de l'environnement. Ce dialogue doit être à la fois commercial, industriel, humain et financier.

- Les relations intragroupes doivent se comprendre autour d'un principe essentiel : celui de la solidarité autour d'une mission sociétale commune.

1.2. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ DU GROUPE SNCF RÉSEAU

Au sein de la société SNCF, le réseau ferré national et ses 30 000 km de lignes (dont 2 700 km de Lignes à Grande Vitesse) sont affectés à SNCF Réseau, qui en assure la gestion, l'entretien, la modernisation et la sécurité.

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 : 28 entreprises ferroviaires circulent sur le réseau et 9 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.

SNCF Réseau s'est fixée pour objectif de développer l'offre ferroviaire, à la fois pour répondre aux besoins croissants de mobilité et accompagner la prochaine ouverture du marché voyageur domestique. Pour cela, l'entreprise s'est dotée d'une organisation transverse, tournée vers la relation client, et structurée par grandes missions stratégiques avec 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 cinq directions support (Stratégie et Affaires Corporate, Sécurité, Sûreté & Risques, Ressources Humaines, Finances & Achats et Communication).

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

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

Les principales missions du nouveau groupe SNCF Réseau sont :

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

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

1.3. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE

1.3.1. Pacte ferroviaire

La loi pour un nouveau pacte ferroviaire a été publiée dans le Journal Officiel le 28 juin 2018. En autorisant le gouvernement à légiférer par ordonnances, cette loi définit un nouveau modèle du transport ferroviaire dans le cadre d'un marché ouvert à la concurrence, en préservant les missions d'un service public performant.

Le nouveau pacte ferroviaire repose sur 4 piliers :

Investir pour développer le mode ferroviaire

L'État a pris l'engagement de reprendre 35 milliards d'euros de la dette portée par SNCF Réseau. 25 Milliards€ ont été repris au 1er janvier 2020 (inscrit directement dans les capitaux propres de SNCF Réseau) et 10 Milliards€ seront repris en 2022. A la suite de la crise sanitaire, l'État s'est engagé à verser, sous forme de fonds de concours, 4,05 Milliards€ au titre du plan de relance (cf chapitre 1.5.1.7 ci-après détaillant ce plan). L'ensemble de ces mesures assure l'avenir du gestionnaire d'infrastructure et, grâce notamment à la modernisation du réseau, crée les conditions du développement du mode ferroviaire.

Une structure juridique pour gagner en efficacité

Le nouveau pacte ferroviaire transforme les trois « Établissements Publics à Caractère Industriel et Commercial » (EPIC) en quatre « Sociétés Anonymes » et une « Société par Actions Simplifiée » (SA). Dans la mesure où l'État est l'actionnaire unique de la société mère, qui détient elle-même les autres sociétés, celles-ci restent et resteront des entreprises publiques (pour celles de rang 1). La loi garantit en outre l'incessibilité des titres de la société SNCF, de SNCF Voyageurs et de SNCF Réseau. SNCF Réseau est désormais tenue à la même rigueur financière que n'importe quelle autre Société Anonyme. Cette loi renforce la « règle d'or » mise en place en 2017 pour limiter la dette de SNCF Réseau.

Créer un nouveau contrat social

La transformation des EPIC's en sociétés anonymes, comme la fin du recrutement au statut, n'a pas d'incidence pour les salariés déjà embauchés, que ce soit sur la continuité de leurs contrats de travail ou sur l'application des accords collectifs. Les cinq sociétés recrutent désormais leurs futurs collaborateurs dans le cadre d'une convention de branche et d'un cadre social d'entreprise qui, une fois les négociations achevées, fixera les nouvelles règles de rémunération et de déroulement de carrière, les nouvelles classifications, le contrat de travail des cheminots embauchés à partir de 2020, et le développement des parcours professionnels.

Ouvrir le marché domestique national

Le réseau français franchit un nouveau pas : après l'ouverture du Fret et du transport voyageurs à l'international, c'est le marché domestique voyageur qui va logiquement s'ouvrir à la concurrence sur les lignes à grande vitesse, dès 2021, et sur les lignes régionales en 2023. Face aux enjeux de la transition écologique et aux besoins de mobilités toujours croissants, le chemin de fer - économe en espace et en énergie, respectueux de l'environnement - a tous les atouts pour devenir la colonne vertébrale des mobilités du futur. SNCF Réseau entend ainsi développer l'offre ferroviaire dans son ensemble et accroître la part du train sur les autres modes de transport, puisque seulement 10% des déplacements sont aujourd'hui effectués en train dans l'hexagone.

La nouvelle organisation renforce l'intégration du Groupe SNCF et assure en parallèle l'indépendance de SNCF Réseau sur les fonctions essentielles pour l'ouverture du marché : tarification, calcul des péages et attribution des sillons.

1.3.2. Lancement du projet d'entreprise

1.3.2.1. Stratégie du Groupe SNCF : « TOUS SNCF »

Le 15 septembre 2020, dans le cadre du projet d'entreprise «TOUS SNCF», le Président-directeur général de la SNCF, Jean-Pierre Farandou, et le directeur général délégué chargé de la Stratégie et des Finances, Laurent Trevisani, ont présenté la stratégie du Groupe SNCF.

L'ambition du projet d'entreprise « TOUS SNCF » est de donner vie au Groupe SNCF nouvellement constitué, de fédérer et remobiliser toutes les équipes autour d'une vision commune et de méthodes de travail renouvelées :

- La Direction générale définit l'ambition du Groupe et construit une vision stratégique à 10 ans
- Le deuxième niveau est celui des sociétés et des activités. Elles construisent leur plan stratégique à 5 ans
- Le troisième niveau est celui des business units et des établissements. Leur mission est de donner vie à cette stratégie en construisant leur projet d'entité à 3 ans

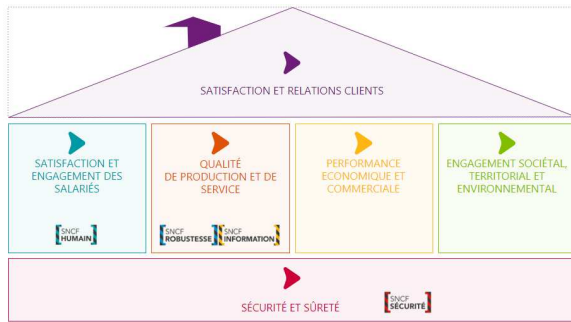
Dans une logique de performance équilibrée et durable, cette démarche s'inscrit d'abord dans le temps long. L'ambition de l'entreprise est d'être en 2030 un champion mondial de la mobilité durable, pour les voyageurs comme pour les marchandises, avec un cœur de métier recentré sur le ferroviaire et un pays de référence, la France.

Pour atteindre l'ambition à 2030, les sociétés du groupe construiront leurs stratégies sur quatre lignes de force communes visant à renforcer, développer et transformer la SNCF :

- L'humain : remettre l'humain au cœur de l'entreprise et de sa transformation pour faire de la SNCF l'un des groupes les plus attractifs de France
- Les territoires : renforcer l'ancrage dans les territoires et devenir un leader de la mobilité durable
- Le digital : devenir l'un des leaders du numérique en Europe
- L'environnement : faire de l'environnement un impératif qui doit irriguer l'entreprise à tous les niveaux avec une feuille de route claire, lisible et chiffrée

Le projet d'entreprise « TOUS SNCF » est fondé sur la simplicité, le pragmatisme et la décentralisation. Déployer le projet « TOUS SNCF » dans son entité consiste à respecter 3 incontournables :

- L'équilibre de la maison reposant sur 6 piliers : il s'agit d'un outil concret pour donner vie à une conviction, dans chaque projet. Cette conviction, au cœur de la démarche « TOUS SNCF », est simple : il n'y a pas de performance durable si l'équilibre entre les 6 piliers de la maison n'est pas respecté



- La co-construction en associant toutes les équipes au projet d'entité
- Le choix des priorités qui consiste à construire son projet d'entité en se projetant sur plusieurs années, afin de donner de la visibilité, de la stabilité et choisir ses combats : on ne peut pas tout faire et tout améliorer en une seule année. « TOUS SNCF » est une démarche d'amélioration continue

Le lancement de ce projet aura également été l'occasion pour Jean-Pierre Farandou de présenter les 3 valeurs choisies pour la SNCF visant à définir l'identité du Groupe : l'engagement, l'efficacité et l'ouverture.

L'ambition à horizon 2030 et les quatre lignes de force guideront les choix de chaque société du Groupe. SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs et Transport ferroviaire et multimodal de marchandises (TFMM) - Fret SNCF en ont fait la déclinaison dans leurs propres stratégies, qui contiennent par ailleurs des éléments spécifiques à leurs domaines d'activité respectifs. Les établissements ou équivalents (axes TGV, directions de lignes TER, zones de production Réseau, infrapôles, technicentres, directions territoriales Gares, directions de fonctions support...) en feront eux aussi la traduction, dans leurs projets à trois ans. Les équipes ont participé à la construction de ces projets sur 2020.

1.3.2.2. Stratégie à 10 ans de SNCF Réseau « TOUS SNCF Ambition Réseau »

Les défis de SNCF Réseau ces prochaines années sont nombreux. Une demande croissante de mobilité, l'ouverture à la concurrence, la transition écologique et un retour à l'équilibre financier en 2024 qui va exiger d'être sélectif dans les projets.

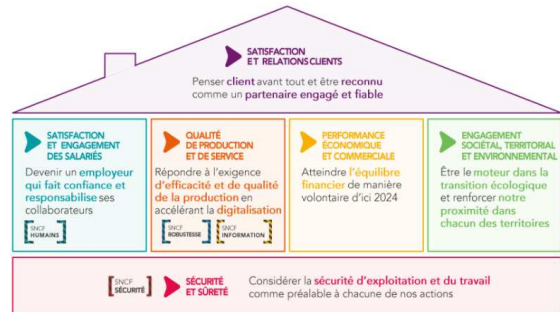
Lancé en 2018, le programme Nouvel'R a jeté les bases d'un réseau ferroviaire tourné vers l'avenir, plus robuste, plus digital. « TOUS SNCF Ambition Réseau » capitalise sur les résultats obtenus et vise à poursuivre la dynamique industrielle entamée en s'appuyant sur les lignes de force du Groupe et en intégrant un certain nombre de nouvelles dimensions qui correspondent à de nouvelles opportunités.

La stratégie de SNCF Réseau repose sur 4 priorités :

- **Orientation clients absolue** : Développer une culture clients affirmée et volontariste en insufflant un changement culturel dans lequel toute décision ou action part du client interne ou externe
- **L'exigence de qualité de production** : Concentrer les efforts pour moderniser le réseau, offrir des sillons et une exploitation robuste dont les seuls juges sont les clients
- **L'impératif de sécurité d'exploitation et du travail** : Considérer la sécurité de tous comme préalable à chacune des actions de SNCF Réseau

- **Parvenir à l'équilibre financier en 2024** : Atteindre l'équilibre du Cash-Flow d'ici 2024 de manière volontaire afin de garantir la pérennité de l'entreprise et de retrouver les marges de manœuvre nécessaires pour concrétiser les ambitions.

Pour répondre à ces priorités, la stratégie de SNCF Réseau est construite autour des six piliers de la Maison « TOUS SNCF » :



- Sécurité d'exploitation et sécurité au travail

À la base de l'édifice : la sécurité d'exploitation et la sécurité au travail, comme un préalable à chacune des actions de SNCF Réseau. La réduction drastique des accidents au travail est une priorité.

- Satisfaction et relations clients

La qualité des sillons devra être assurée tout en poursuivant le même rythme de travaux de régénération du réseau.

- Qualité de la production et des services

La qualité de la production a un impact direct sur la satisfaction du client. Ce sont les fondamentaux du ferroviaire qui s'appuieront sur le développement du digital à tous les niveaux de production. Outre le digital, SNCF Réseau s'appuiera sur certains rituels de l'excellence opérationnelle pour améliorer sans cesse la qualité de sa production.

- Performance économique

Les comptes de SNCF Réseau doivent être à l'équilibre à l'horizon 2024. Société Anonyme depuis le 1er janvier 2020, SNCF Réseau a une responsabilité légale et morale de gérer efficacement l'argent public. En reprenant 35 Milliards€ de dette, l'État contribue largement au système ferroviaire. Charge à SNCF Réseau, en concertation directe avec les parties prenantes, d'opérer des choix éclairés quant à la maintenance et la rénovation du réseau. Dans ce contexte, le réseau structurant reste la priorité.

- Satisfaction et engagement des salariés

Le cinquième pilier du plan stratégique « TOUS SNCF Ambition Réseau » est la satisfaction et l'engagement des salariés. Cela passe par une confiance et une responsabilisation de l'ensemble des collaborateurs. Par ailleurs, l'entreprise s'engage à proposer des parcours professionnels valorisants, des missions diversifiées et mènera un effort sans précédent sur la formation.

- Engagement sociétal, territorial et environnemental

Avec ce pilier, SNCF Réseau inscrit ses engagements environnementaux et actions pour la société civile au service du développement durable des territoires.

Pragmatique et responsable, la stratégie de SNCF Réseau, assume ainsi pleinement son rôle déterminant dans le développement du ferroviaire et se positionne comme un acteur proche de ses clients, engagé et fiable.

Le 16 décembre 2020, les administrateurs du Conseil d'Administration de SNCF Réseau ont approuvé le projet « TOUS SNCF Ambition Réseau ».

1.3.3. Règle d'or

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

A compter du 1er janvier 2027, le ratio entre la dette financière nette en norme française et l'excédent brut d'exploitation 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 Milliards€ par l'État, l'augmentation de la performance économique de SNCF Réseau, et le versement du fonds de concours à partir des dividendes remontés à l'État par le Groupe SNCF.

Au 31 décembre 2020, le ratio "règle d'or" s'établit à 30,69.

1.4. GOUVERNANCE

Les éléments relatifs à la gouvernance de SNCF Réseau sont détaillés dans la partie 5 « Gouvernement d'Entreprise » du présent rapport de gestion.

1.5. FAITS MARQUANTS

1.5.1.1. Nouvelle présidence

Le 1er mars 2020, Luc Lallemand prend ses fonctions de Président Directeur Général de SNCF Réseau (nommé par le Conseil d'Administration le 29 janvier 2020 pour un mandat de 4 ans)

1.5.1.2. Réforme ferroviaire

Impacts au 1er janvier

- Transformation de l'EPIC SNCF Réseau en Société Anonyme (S.A.) avec un capital social de 500 Millions€, détenue à 100% la nouvelle société mère SNCF SA, elle-même détenue à 100% par l'État.
- SNCF Réseau perd la propriété de ses actifs repris par l'État et devient affectataire sans changement dans ses droits et obligations.
- Intégration de SNCF Gares & Connexions dans le périmètre de consolidation du groupe SNCF Réseau.
- Transfert des actifs de SNCF Réseau en gare à la nouvelle société SNCF Gares & Connexions, sa filiale à 100%, pour un montant d'actifs nets de 514 Millions€. SNCF Réseau facture les dépenses des projets appartenant au périmètre de SNCF Gares & Connexions lorsque la MOA lui est rétrocédée. En contrepartie SNCF Réseau reverse à SNCF Gares & Connexions les subventions d'investissement perçues pour son compte.

Reprise partielle de la dette financière de SNCF Réseau

Un prêt de 25 Milliards€ a été consenti à la Caisse de la Dette Publique (CDP) avec une maturité et un taux équivalent à la dette de SNCF Réseau. La dette de la CDP à SNCF Réseau sera amortie au même rythme que les remboursements

opérés par SNCF Réseau auprès de ses créanciers. L'économie de charge financière nette ainsi réalisée est de l'ordre de 700 Millions€ par an à compter de 2020.

Nouvelle politique de financement

Sur le plan du financement, SNCF Réseau ne réalise plus d'émission de dette sur les marchés depuis le 1er janvier 2020. En 2020, la société mère a procédé à une levée de fonds de 6,8 Milliards€ pour une maturité moyenne de 16,9 ans et un spread d'émission maximal de 0,6 %. Un projet d'extension du cash pooling de SNCF Réseau à ses filiales est piloté par la société mère, l'objectif étant de centraliser et mutualiser le cash pour simplifier la gestion et optimiser les coûts financiers.

Opérations de recapitalisation

Deux opérations liées à la réforme 2020 ont été conclues à la suite de l'Assemblée Générale Extraordinaire du 28 décembre 2020 :

- La capitalisation de la créance détenue par SNCF sur SNCF Réseau liée au transfert des titres de participation de SNCF Gares & Connexions, prévue à l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF. Cette opération s'est traduite par une augmentation des capitaux propres et une réduction à due concurrence de la dette de la société pour un montant de 1 218 Millions€ (soit 1 218 000 actions au prix de 1 000 euros dont 100 euros de nominal et 900 euros de prime d'émission)
- La capitalisation de la créance financière de SNCF Réseau sur la SNCF Gares & Connexions liée aux opérations de transfert des actifs en gares pour un montant de 367 Millions€ (intérêts courus compris). Cette opération se traduit par le reclassement des 367 Millions€ de créances en immobilisations financières pour SNCF Réseau et, pour SNCF Gares & Connexions, par une augmentation des capitaux propres et une réduction à due concurrence de la dette de la société (1 835 000 actions au prix de 200 euros dont 10 euros de nominal et 190 euros de prime d'émission)

1.5.1.3. Nouveau cadre social

La mise en œuvre du nouveau cadre social repose sur l'arrêt du recrutement au statut depuis le 1er janvier 2020. Des travaux de l'Union des Transports Publics (UTP), visant à définir une recommandation patronale en raison de la dénonciation de l'accord sur les classifications et rémunérations de Branche, sont en cours de finalisation avec le Groupe Public Unifié. Cette recommandation patronale a été actée en Conseil d'Administration de l'UTP le 11 juin.

Un courrier du secrétaire d'État aux Transports a été adressé le 26 juin 2020 à l'ensemble des partenaires sociaux de l'UTP précisant qu'il fera publier par voie d'ordonnance un texte sur les classifications et rémunérations de la Branche Ferroviaire donnant un cadre de référence applicable à l'ensemble des entreprises de la Branche en s'appuyant sur le contenu de la recommandation patronale de l'UTP.

1.5.1.4. Nouvelles relations entre SNCF Réseau avec SNCF Gares & Connexions

Depuis le 1er janvier 2020, SNCF Réseau doit facturer les dépenses des projets appartenant au périmètre de SNCF Gares & Connexions lorsque la maîtrise d'ouvrage (MOA) lui est rétrocédée.

La MOA est rétrocédée à SNCF Réseau dans les cas de projets relevant des compétences et missions dévolues à SNCF Gares & Connexions pour lesquels :

- Les travaux sont en cours d'exécution ou pour lesquels un appel d'offres a été lancé avant le 1er janvier 2020
- Une phase d'études est en cours avant le 1er janvier 2020. SNCF Réseau conservera la qualité de maître d'ouvrage soit jusqu'au terme de ladite phase d'études en cours avant le 1er janvier 2020, soit au plus tard jusqu'au 31 décembre 2020, soit jusqu'à leur réalisation.

SNCF Réseau est maintenu en qualité de cocontractant des conventions de financement pour le compte de SNCF Gares & Connexions lorsque la MOA lui est rétrocédée. SNCF Réseau conclut en son nom et pour son compte les éventuels avenants aux conventions de financement ainsi que les éventuelles conventions de financement futures afférentes.

Pour les conventions de financement qui seraient en cours avant le 1er janvier 2020, il peut être convenu d'un commun accord entre les deux sociétés, via la conclusion d'un mandat de gestion, que l'une d'entre elles procède aux appels de fonds pour le compte des deux entités.

1.5.1.5. Mouvement social de janvier 2020

Commencée le 5 décembre 2019, la grève nationale engagée contre le projet de réforme du système des retraites a perduré sur le mois de janvier 2020. Avec 24 jours consécutifs de grève sur janvier, l'impact financier sur l'EBITDA est estimé à (70) Millions€. La baisse des circulations a entraîné une perte de chiffre d'affaires à hauteur de (80) Millions€, légèrement atténuée par les retenues sur salaires des personnels grévistes et des économies sur les charges.

Le mouvement social de janvier 2020 n'a pas eu d'impact significatif sur les résultats de SNCF Gares & Connexions et sur les autres filiales.

1.5.1.6. Impacts de la crise sanitaire COVID-19

Les estimations au 31 décembre 2020 de l'impact économique de la crise de la COVID-19 sur les comptes sont faites par étapes dans un contexte d'incertitude. Des informations en lien avec les risques liés à la crise sanitaire sont reprises au point 3.1 du rapport.

Impacts à fin décembre 2020

En millions d'euros	Chiffre d'affaires	EBITDA	Cash-flow libre
SNCF Réseau	(1 116)	(1 156)	(738)

Pendant le premier confinement du printemps, SNCF Réseau a connu de nombreux arrêts de chantiers entraînant des retards importants sur la maintenance du réseau mais aussi sur les investissements de renouvellement et les grands projets nationaux (EOLE, TELT...). Seules les opérations de maintenances urgentes du réseau, de remises en service des ouvrages en terre (talus de Sèvres, LGV Est) ont été réalisées ainsi que 38 chantiers de travaux prioritaires. Une reprise progressive de l'activité s'est opérée pour revenir à un niveau d'activité quasiment normal pendant l'été. Malgré le deuxième confinement qui a le 29 octobre 2020, l'activité sur les projets d'investissements est restée très soutenue avec un rattrapage qui s'est confirmé dès le mois d'octobre 2020.

La crise sanitaire a impacté la performance économique de l'entreprise. Les recettes ont chuté de (1 116) Millions€ portant principalement sur les péages avec la baisse des circulations (Voyageurs & Fret) à hauteur de (1 085) Millions€ et ce malgré la forte mobilisation des équipes SNCF Réseau pour soutenir l'activité du Fret ferroviaire.

La baisse d'activité sur le 1er confinement a généré une économie sur les éléments variables de salaires (travail de nuit, heures supplémentaires...) à hauteur +34 Millions€ et des décalages sur les travaux de maintenance pour +61

Millions€. Les décalages ont également impacté les chantiers investissements ce qui a entraîné une moindre activation de la main d'œuvre sur les projets à hauteur de (135) Millions€. A fin décembre 2020, l'impact défavorable de la crise sanitaire sur l'EBITDA est ainsi estimé à (1 156) Millions€.

En dépit du rattrapage d'une partie de la production sur le second semestre, l'impact sur les investissements nets à fin décembre est estimé à +268 Millions€ principalement sur le renouvellement du réseau. Par ailleurs, du fait du décalage des encaissements de péages, une partie des pertes sur nos revenus ne sera constatée qu'en 2021 sur notre trésorerie, avec une incidence sur 2020 à hauteur de +150 Millions€. L'ensemble de ces effets génère un impact spécifique au titre de la COVID de (738) Millions€ sur le cash-flow libre à fin décembre 2020.

Pour endiguer les conséquences de la crise, un plan de crise a été engagé en plus du plan de relance de l'État. A fin décembre 2020, les économies, qui portent principalement sur les frais généraux et le chômage partiel, s'élèvent à 108 Millions€. Des économies ont également été réalisées au titre des dépenses d'investissement à hauteur de 22 Millions€.

1.5.1.7. Plan de relance

La crise sanitaire de la COVID-19 a fortement impacté l'activité ferroviaire dans son ensemble. Du fait des règles de sécurité sanitaire drastiques et des deux épisodes de confinement au printemps et en automne qui ont duré plusieurs mois, l'activité de SNCF Réseau a été amoindrie. Le chiffre d'affaires a fortement diminué en raison de la baisse des trafics et l'effort d'investissements a subi l'arrêt de la plupart des chantiers pendant le premier confinement avec une reprise progressive sur l'été.

Dans ce contexte, un plan de relance a été engagé avec un apport de l'État de 4.05 Milliards€ au Groupe SNCF, qui a vocation à être reversé à SNCF Réseau sous forme de fonds de concours. Ce plan de relance devrait permettre de couvrir l'essentiel des surcoûts, pertes de péages et réductions de financements du Groupe.

Un premier montant de 1,645 Milliard€ a été versé le 23 février 2021 par l'État à SNCF Réseau au titre du plan de relance du ferroviaire.

Ce plan vise à :

- Garantir la trajectoire du fonds de concours versé par le Groupe jusqu'en 2026
- Compenser les impacts de la crise sanitaire pour SNCF Réseau (baisse des péages perçus, surcoûts de production)
- Prendre en compte les charges des nouvelles mesures imposées :
 - o arrêt du glyphosate en 2021, remplacé par des alternatives chimiques et par un recours plus important aux méthodes de fauchage mécanique
 - o prise en charge de la maintenance et du renouvellement d'ouvrages d'art de rétablissement surplombant les voies ferrées selon la loi Didier après contractualisation
 - o prise en charge des coûts de renouvellement de 14 lignes de desserte fine du territoire parmi les plus circulées à compter de 2024.

- Garantir une trajectoire de renouvellement du réseau de 2,9 Milliards€ par an en moyenne jusqu'en 2026, conformément au Pacte ferroviaire
- Rétablir les comptes de SNCF Réseau selon la trajectoire du Pacte ferroviaire jusqu'en 2024 et respecter le ratio règle d'or de 6 en 2026.

Le plan n'intègre pas la mise en œuvre des programmes d'accélération de la commande centralisée du réseau et du remplacement des appareils de voie visant à accélérer la modernisation du réseau.

1.5.1.8. Audits, litiges, contrôle en cours

DGCCRF – Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes

La DGCCRF a notifié en février 2019 les deux EPIC's (SNCF Mobilités et SNCF Réseau) d'un contrôle. La période contrôlée pour SNCF Réseau concerne le 1er semestre 2018. Une première analyse a été restituée le 3 décembre 2019. Des demandes complémentaires ont été reçues depuis cette date (la dernière datant du mois d'août 2020). Les notifications de fin de contrôle ne sont pas reçues à ce jour.

AFA – Agence Française Anticorruption

A la suite du contrôle intervenu en 2018, l'AFA a rendu son rapport définitif le 26 octobre 2020 en délivrant un avertissement à la société mère SNCF.

L'AFA attend le déploiement rapide d'un dispositif anti-corruption « exhaustif, pertinent et efficace », compte tenu « des risques inhérents au secteur d'activité, du rang éminent que la SNCF y occupe, de son développement international et de son statut d'entreprise publique qui lui confère un devoir d'exemplarité. »

Dès la fin du contrôle, le Groupe SNCF a mis en œuvre plusieurs actions correctives relayées par SNCF Réseau et ses filiales Altametrus, SNCF Gares & Connexions, AREP et SFERIS avec notamment :

- La mise à jour de la cartographie des risques corruption
- Des recommandations en matière de cadeaux et invitation
- La formation des salariés par e-learning et webinar
- La mise en place d'un dispositif de contrôle et d'évaluation interne.

Il faut s'attendre à un contrôle de suivi, au cours duquel l'AFA vérifiera les actions de remédiation déployées par le Groupe à horizon 2023.

URSSAF – Union de Recouvrement des cotisations de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales

Un contrôle a été engagé par l'URSSAF sur le périmètre du Groupe Public Unifié (GPU) 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 inspecteurs ont envoyé la lettre d'observation le 20 décembre 2019.

Une lettre de contestation a été adressée par le GPU début 2020.

En octobre 2020, la première mise en demeure de payer correspondant au périmètre de SNCF Réseau a été reçue. Elle fait état d'un redressement des cotisations dues au

régime général d'un montant de 16,7 Millions€, majorations de retard comprises.

L'entreprise reste dans l'attente de la mise en demeure correspondant aux cotisations dues au régime spécial et compte saisir dans les deux mois suivant la réception de la mise en demeure la Commission de Recours Amiable (CRA) afin de contester certains points relevés par l'organisme de contrôle.

Contentieux CDG Express

Le Tribunal Administratif de Montreuil a annulé partiellement dans sa décision du 9 novembre 2020 l'autorisation environnementale et donc l'arrêté inter-préfectoral d'autorisation des travaux de février 2019, dans un souci de protection des espèces protégées.

Cette décision fait peser sur SNCF Réseau un risque d'indemnisation des entreprises de travaux mandatées sur le projet, en raison de la suspension des chantiers.

Un courrier de l'État a été reçu le 16 décembre 2020 fixant sa volonté de poursuivre le projet à travers un accord de poursuite des tirages. Une demande de sursis et d'appel a été lancée par l'État le 17 décembre 2020

Litige LGV/BPL

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

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

Accident Eckwersheim LGV

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai 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. La provision précédemment constituée dans les comptes a été reprise à la suite de l'aboutissement d'un protocole transactionnel.

Tunnel des Montets

Le 20 février 2012, SNCF Réseau (ex RFF) a confié au groupement SPIE Batignolles TPCL, 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 à la suite des 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.

1.5.1.9. Tarification du réseau ferré national 2020 – décision du Conseil d'État du 27 novembre 2020

SNCF Réseau a demandé au Conseil d'État l'annulation de l'avis défavorable de l'Autorité de Régulation des Transports (ART) n° 2019-995 du 7 février 2019 portant sur le barème des activités conventionnées de voyageurs de l'horaire de service 2020 et d'enjoindre à l'ART d'émettre un avis favorable sur la proposition d'évolution des redevances à +2,4%.

Par décision du 27 novembre 2020, le Conseil d'État a annulé cet avis de l'ART pour erreur de droit, lui a enjoint de procéder à un nouvel avis dans les deux mois et de verser à SNCF Réseau la somme de 3000 euros au titre des frais de procédure. L'ART a rendu ce nouvel avis le 28 janvier 2021 : l'évolution tarifaire 2020 est plafonnée à +1,8% alors que SNCF Réseau demandait +2,4%, comme dans le précédent avis contesté. Seule la motivation a été mise en conformité avec la décision du Conseil d'État.

1.5.1.10. Tarification du réseau ferré national 2021-2023 (publication au journal Officiel du 10/09/2019)

L'établissement par SNCF Réseau d'une tarification pluriannuelle des redevances d'infrastructure a fait ou fait encore l'objet d'échanges avec l'Autorité de Régulation des Transports (ART) en fonction de l'activité.

Tarification des activités non conventionnées voyageurs

Un avis favorable a été émis par l'ART le 6 février 2020 avec des réserves. Ces réserves ont été levées dans l'avis ART du 30 juillet 2020 et la tarification exécutoire a été publiée le 10 septembre 2020 pour 2021-2023

Tarification de l'activité fret

Un avis favorable a été émis par l'ART le 6 février 2020 et la tarification exécutoire a été publiée le 5 juin 2020 pour 2021-2023.

Tarification des activités conventionnées par une AOM (Autorité Organisatrice des Mobilités)

- Un avis favorable sur la tarification a été prononcé pour 2021-2023 sur l'activité TET (Trains d'Equilibre du Territoire) (AOT État)
- Pour 2021-2023, un avis défavorable a été émis par l'ART le 6 février 2020 pour les activités TER (Transport Express Régional) et Transilien. Un projet 2021-2023 a été présenté le 5 juin 2020 et a fait l'objet d'un avis défavorable le 30 juillet 2020. La tarification publiée le 10 septembre 2020 s'applique, pour 2021, sur la base de la dernière tarification validée en intégrant l'inflation de l'indice des prix à la consommation harmonisé. Un projet de tarification 2022-2023 a été publié le 11 décembre 2020 sur lequel l'ART a rendu un avis favorable le 9 février 2021

1.5.1.11. Prise en charge de la redevance circulation FRET

Les entreprises ferroviaires de FRET ont fortement été impactées par les mouvements sociaux ainsi que par la crise sanitaire liée à la COVID-19 et ne sont plus en mesure d'honorer le règlement de leurs factures.

Le dispositif dit de la compensation FRET, versée par l'État, permet déjà, depuis plusieurs années, d'alléger les péages acquittés par les entreprises ferroviaires du secteur. Mais, compte tenu du contexte actuel très particulier, l'État a décidé d'apporter une aide supplémentaire au secteur, sous la forme d'une prise en charge de la totalité de la redevance

de circulation sur une durée de six mois pour la période de juillet à décembre 2020.

Cette mesure va se poursuivre en 2021, en divisant par deux le montant des péages facturés aux opérateurs. Cette mesure est prévue par loi de finance 2021.

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

1.5.1.12. Transferts de lignes de desserte fines du territoire aux régions

Afin de neutraliser l'impact financier des transferts de lignes (article 172 de la LOM), des versements annuels seront mis en place. Au regard des annexes du décret 2020-1820, publié au JO le 29 décembre 2020, la somme sur 20 ans de ces versements (en cours d'estimation), globalement acquittés par SNCF Réseau au profit des Régions, serait d'environ 500 Millions€ pour les lignes du groupe 2 Grand Est et de 600 Millions€ pour les lignes du groupe 3 au niveau national.

1.5.1.13. Perte 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 Milliards€, en plus du montant de dépréciation de 9,6 Milliards€ comptabilisé au 31/12/2015.

Au 31/12/2020, 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. Une présentation détaillée des analyses et tests réalisés est faite au paragraphe 1.7.

1.6. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS

En millions d'euros	2020	2019
Chiffre d'affaires	5 749	6 429
Excédent brut d'exploitation	860	1 751
Résultat d'exploitation	(287)	676
Résultat financier	(718)	(1 655)
Résultat courant	(1 005)	(979)
Résultat exceptionnel	94	70

1.7. 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.

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'arrêtés des comptes et en conséquence n'ont pu être modélisées.

Suite à l'avis du Conseil d'État sur le recours exercé par SNCF Réseau sur l'indexation de la tarification 2020 des activités conventionnées (hors TET), un nouvel avis de l'ART a été rendu le 28 janvier 2021 avec une évolution tarifaire 2020 plafonnée à +1,8% contre 2,4% demandé. Cet avis est conforme aux principes de facturation et de comptabilisation dans les comptes 2020.

Il est précisé que l'ART a rendu le 06 février 2020 un avis défavorable concernant l'indexation de la tarification des activités conventionnées (TER et Transilien) au titre de l'horaire de service 2021-2023, tarification publiée le 13 décembre 2019. SNCF Réseau a publié un nouveau projet de tarification des sillons le 5 juin 2020, qui a fait l'objet d'un avis défavorable le 30 juillet 2020. Pour 2021, il est prévu l'application de la tarification selon la loi, sur la base de la dernière tarification validée indexée de l'inflation, cette nouvelle tarification a été publiée le 10 septembre 2020.

Le projet de tarification 2022-2023 a été publié le 11 décembre 2020 sur lequel l'ART a rendu un avis favorable le 9 février 2021. A compter de 2024, l'indexation des tarifs de péages conventionnés a été maintenue au niveau qui figurait dans le dernier contrat de performance à hauteur de 3,6% par an.

Le périmètre du test de l'UGT Infrastructure a été adapté aux opérations de transferts d'actifs réalisées au 01/01/2020 dans le cadre 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€ (à la date de transfert).

Les tests de valeur réalisés au 31/12/2019 avaient 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 avait toutefois précisé que la valeur recouvrable dépendait 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.

En 2020, les impacts de la crise sanitaire COVID 19 (cf. paragraphe 2.3) sur les comptes de la S.A. SNCF Réseau (baisse des péages, niveau des ressources du fonds de concours de l'Etat provenant de la société nationale SNCF, décalages et surcoûts travaux...) ont été identifiés comme des indices de variation de valeur.

Un test de valeur a donc été réalisé au 31 décembre 2020 à partir des flux de trésorerie de la trajectoire financière du nouveau plan stratégique du Groupe SNCF. Ce plan stratégique a été présenté au Conseil d'administration de la SA SNCF le 8 octobre 2020. Il reprend et actualise les éléments déjà présentés en Conseil d'administration de la SA SNCF le 24 juin 2020. Il intègre les conséquences, d'un point de vue stratégique, des annonces de l'Etat formulées en septembre 2020 sur le soutien à la SNCF et au secteur ferroviaire plus largement. La trajectoire financière retenue pour le test intègre également les effets de la situation économique et sanitaire évalués au 31 décembre 2020 par la Direction de SNCF Réseau.

Cette trajectoire financière représente la meilleure évaluation partant des hypothèses connues à date. Elle pourra évoluer dans les mois à venir en fonction des discussions qui se poursuivent avec l'Etat au titre de l'actualisation du contrat de performance de SNCF Réseau.

Les grandes orientations de cette trajectoire financière sont les suivantes :

- Prise en compte d'un scénario macro-économique de reprise progressive de l'activité à partir de 2021, suite au fort ralentissement du chiffre d'affaires observé en 2020,
- Ouverture progressive à la concurrence des trafics voyageurs,
- Alignement des volumes et des tarifs des redevances d'infrastructure sur le plan stratégique du groupe SNCF,
- Maintien d'un niveau d'investissements nécessaires à la restauration de la consistance du réseau conforme au acte ferroviaire,
- Révision de la trajectoire de subventions de régénération perçues via le fonds de concours de l'Etat, en intégrant les subventions provenant du plan de relance de l'Etat pour 4,05 milliards d'euros à partir de 2021 (cf. paragraphe 2.4),
- Equilibre des cash-flows en 2024 et un niveau d'endettement égal à six fois la marge opérationnelle en 2026, conformément aux engagements du pacte ferroviaire.

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

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure, hors actifs gares, s'élève ainsi au 31/12/2020 à 31,6, après dépréciation comptabilisées aux clôtures précédentes. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours. La valeur recouvrable issue du test réalisé au 31 décembre 2020 est proche de la valeur nette comptable.

Les autres immobilisations en cours (1,7 Mds€ au 31 décembre 2020 contre 1,9 Md€ au 31 décembre 2019) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

Les éléments méthodologiques pour déterminer la valeur recouvrable au 31/12/2020, 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 (2019).

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 1,6% les valeurs de l'année normative 2030 et représente 84% 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 5,6 % contre un taux de 5,15 % en 2019.

Les estimations et hypothèses utilisées dans le cadre de ce test sont établies dans un contexte d'incertitudes liées à la durée de la crise et de difficulté d'appréciation des incidences des enjeux liés à la concurrence, à l'évolution des plans de transports et du marché. La réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourraient diverger de manière sensible des estimations retenues au 31 décembre 2020.

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

Concernant le niveau des péages :

- L'augmentation des péages TGV et fret a été limitée à l'indice IPC (soit 1,2%) en remplacement de l'indexation prévue dans le dernier contrat de performance et parallèlement l'indexation des tarifs de péages conventionnés, soit les redevances d'accès TER et TET, a été dans un premier temps maintenue conformément au contrat de performance en cours et à la réglementation applicable.
- L'ART a rendu le 06 février 2020 un avis défavorable concernant l'indexation de la tarification des activités conventionnées (TER et Transilien) au titre de l'horaire de service 2021-2023, tarification publiée le 13 décembre 2019. SNCF Réseau a publié un nouveau projet de tarification des sillons le 5 juin 2020, qui a fait l'objet d'un avis défavorable le 30 juillet 2020. Pour 2021, il est prévu l'application de la tarification selon la loi, sur la base de la dernière tarification validée indexée de l'inflation, cette nouvelle tarification a été publiée le 10 septembre 2020.
- Suite à l'avis du Conseil d'État rendu le 27 novembre 2020 sur le recours exercé par SNCF Réseau sur l'indexation de la tarification 2020 des activités conventionnées (hors TET), un nouvel avis de l'ART a été rendu le 28 janvier 2021 avec une évolution tarifaire 2020 plafonnée à +1,8% contre 2,4% demandé. Cet avis est conforme aux

principes de facturation et de comptabilisation retenus dans les comptes 2020.

- Le projet de tarification 2022-2023 a été publié le 11 décembre 2020 pour saisine ART, SNCF Réseau est en attente de l'avis de l'Autorité. A compter de 2024 l'indexation des tarifs de péages conventionnés a été maintenue au niveau qui figurait dans le dernier contrat de performance à hauteur de 3,6% par an.
- Par ailleurs, le mécanisme de compensation par l'Etat de l'activité fret, dont le montant est révisé annuellement pour prendre en compte l'évolution de l'indexation et le passage au nouveau modèle du coût directement imputable (CDI) à compter de la tarification 2019, est présumé maintenu.
- Enfin, les prévisions de trafic à 10 ans concernant les activités voyageurs et fret ont été faites dans le cadre du Groupe SNCF assurant leur réciprocité avec les entités concernées.

Concernant le niveau de productivité :

- Un effort de productivité conforme aux engagements pris à l'occasion du pacte ferroviaire de 1,6 Milliard d'€ courants entre 2017 et 2026.
- Cette productivité contribue à atteindre un taux de rentabilité normatif de 48% (Ebitda / CA) en 2030 et tel que pris en compte dans le calcul de la valeur terminale.

Concernant le niveau des investissements :

- 1 Des investissements de régénération additionnels par rapport au test réalisé fin 2019 de l'ordre de 2 Md€ sur la période testée ont été pris en compte. Ces investissements permettent de confirmer la qualité d'un réseau régénéré à l'horizon 2030.
- Une montée progressive des financements par des tiers des dépenses de sécurité et d'accessibilité hors IDF devrait par ailleurs permettre leur financement à 100% à partir de 2024.

Concernant les concours publics :

- Les subventions d'investissement issues de l'affectation par l'Etat de tout ou partie des dividendes perçus de la société nationale SNCF sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du Groupe Public Unifié (GPU) ont été revues à la baisse par rapport au test réalisé fin 2019 pour un montant de l'ordre de 1,5 Md€. La chronique des montants de ces subventions d'investissement de régénération est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF et sur sa capacité distributive. Le montant normatif de ces subventions d'investissement est évalué à 0,99 Md€ à partir de 2030.
- Les subventions d'investissement consécutives à la mise en œuvre du plan de relance du ferroviaire, qui seront versées par le fonds de concours de l'Etat, portent sur un montant de 4,05 Md€. Ces subventions seront affectées au financement des investissements de régénération du réseau.

Les analyses de sensibilité réalisées dans le cadre du test au 31/12/2020 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 Md€ de valeur recouvrable.

Une variation de +/- 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de +0,7Md€.

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 +/- 1,9 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 +/- 1,7 Md € de la valeur recouvrable.

1.8. ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

1.8.1. VERSEMENT À SNCF RÉSEAU DE LA PREMIÈRE PARTIE DE L'AIDE D'ÉTAT

Un premier montant de 1,645 Md€ a été versé le 23 février 2021 par l'État à SNCF Réseau au titre du plan de relance du ferroviaire.

2. RÉSULTATS DE L'EXERCICE 2020

En millions d'euros	31 décembre	31 décembre	Variation
	2020	2019	En M€
Chiffre d'affaires	5 749	6 429	(679)
Production immobilisée et stockée	4 934	5 335	(400)
Achats et charges externes	(6 724)	(6 874)	150
Valeur Ajoutée	3 959	4 889	(930)
Autres produits d'exploitation (dont subventions d'exploitation)	560	582	(22)
Impôts, taxes et versements assimilés	(231)	(229)	(2)
Charges de personnel	(3 428)	(3 492)	64
Excédent Brut d'Exploitation	860	1 751	(891)
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation et reprise de subvention d'investissement, Transferts de charges	1 137	1 077	60
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	(2 284)	(2 150)	(133)
Autres charges de gestion	(0)	(1)	1
Résultat d'Exploitation	(287)	676	(963)
Produits financiers	1 580	1 071	509
Charges financières	(2 298)	(2 726)	428
Résultat Financier	(718)	(1 655)	937
Résultat Courant	(1 005)	(979)	(27)
Produits exceptionnels	540	539	2
Charges exceptionnelles	(446)	(469)	22
Résultat Exceptionnel	94	70	24
Impôt sur les résultats	5	2	3
Résultat Net	(907)	(907)	0

2.1. LE CHIFFRE D'AFFAIRES

	31 décembre	31 décembre	Variation
	2020	2019	de l'exercice
Redevance d'accès	2 070	2 022	48
Redevance de marché	1 936	2 502	-566
Redevance de circulation	638	875	-237
Redevance quais	-0	131	-131
Redevances complémentaires électricité	198	238	-40
Autres recettes	49	50	-1
Sous-total recettes commerciales d'infrastructure	4 890	5 818	-928
Autres produits	859	611	248
Total Chiffre d'affaires	5 749	6 429	-679

Le chiffre d'affaires est en dégradation de (679) Millions€ par rapport à fin décembre 2020 dont (1 116) Millions€ d'impact lié au COVID-19 (soit 111 millions de trains-km (Mtkm) perdus), +123 Millions€ d'impact net lié aux grèves dont (80) Millions€ perdus en janvier 2020 (soit 11 Mtkm) contre +203 Millions€ à la suite des grèves fin 2019 (soit 25 Mtkm). Ces impacts portent essentiellement sur les redevances d'infrastructure.

Hors effets exceptionnels, le chiffre d'affaires est en croissance de +314 Millions€, porté essentiellement par +185 Millions€ d'effets périmètre consécutifs à l'intégration de SNCF Gares & Connexions au 1^{er} janvier 2020 (comprenant notamment la refacturation des prestations

dont la maîtrise d'ouvrage continue d'être assurée par SNCF Réseau) et par la hausse des barèmes de redevances de +110 Millions€ (indexation +1,8 % sur voyageurs et marchandises sauf pour TET et +2,4% sur les redevances d'accès TER).

Production immobilisée

	31 décembre	31 décembre	Variation
	2020	2019	de l'exercice
Production immobilisée ACE	3 809	4 101	-291
Production Immobilisée Charges de personnel	1 035	1 143	-108
Production Stockée	89	90	-1
Total Production Immobilisée	4 934	5 334	-400

2.2. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

	31 décembre	31 décembre	Variation
	2020	2019	de l'exercice
Subventions d'exploitation	542	493	49
Autres produits	18	89	-72
Total Autres Produits d'Exploitation	560	582	-22

2.3. ACHATS ET CHARGES EXTERNES

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Moyens de transport et de traction	-308	-351	44
Entretien, maintenance	-2 959	-2 904	-54
Honoraires et prestations informatiques	-845	-860	15
Patrimoine	-679	-792	113
Autres achats et charges externes	-1 934	-1 967	32
Total Achats et charges externes	-6 724	-6 874	150

2.4. CHARGES DE PERSONNEL

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Salaires et traitements	-2 290	-2 343	53
Cotisations retraites	-632	-676	44
Autres charges sociales	-433	-401	-32
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	-16	-8	-8
Sous-total	-3 370	-3 428	58
Mise à disposition de personnel	-58	-64	6
Total des charges de personnel	-3 428	-3 492	64
Total des effectifs moyens payés	53 661	57 078	-3 417

L'effectif moyen payé au 31/12/2020 ressort à 53 661.

2.5. RÉSULTAT FINANCIER

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Coût endettement financier net	-719	-1 511	792
Coût financier des avantages au personnel	13	-139	152
Dividendes	0	0	-0
Autres charges financières	-248	-155	-93
Autres produits financiers	236	151	85
Total Résultat Financier	-718	-1 655	937

2.6. RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

Le résultat exceptionnel de l'exercice 2020 est de 94 Millions€ et comprend principalement le résultat net de cession des actifs à hauteur de 85 Millions€.

3. INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	2020	2019	2019 pro forma	Evolution vs 2019 pro forma
				En M€
Grands projets de développement	1 142	1 081	1 057	85
Projets régionaux de développement	1 003	1 114	880	123
Mise en conformité du réseau	132	345	161	(29)
Renouvellement et performance	2 538	2 714	2 661	(123)
Foncier et autres	150	113	107	43
Sous-total investissements ferroviaires	4 965	5 367	4 866	99
Industriels	256	308	308	(52)
SNCF RESEAU (OPEX/CAPEX hors frais financiers)	5 221	5 674	5 174	46
Intégration frais financiers et déduction part OPEX	(114)	(50)	(25)	(89)
TOTAL SNCF RESEAU*	5 106	5 624	5 149	(42)

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

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

Le total des dépenses d'investissements représente 5 221 Millions€, en hausse de +46 Millions€ par rapport au pro forma à fin décembre 2019 arrêté à 5 174 Millions€ (retraité du transfert d'actifs vers SNCF Gares & Connexions à fin 2019), et ce malgré la crise sanitaire. La pandémie a entraîné cinq semaines d'arrêts de chantiers lors du 1^{er} confinement, et occasionné de nombreuses replanifications. Les chantiers ont repris progressivement à partir d'avril.

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

L'analyse qui suite se fera par rapport à fin décembre 2019 pro forma

3.1. RENOUELEMENT ET PERFORMANCE

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

La production 2020 s'établit à 2 538 Millions€, en retrait de (123) Millions€ par rapport à fin décembre 2019, à la suite de la pandémie. Les replanifications de chantiers ont permis de rattraper une partie des pertes de production du premier semestre.

La rénovation des voies et appareils de voie du réseau principal est marquée par la crise sanitaire de 2020 en nombre de GOPEQ (équivalent de km de voies renouvelées) et en nombre d'appareils de voie par rapport à 2019 :

En unités physiques	31 déc 2020	31 déc 2019	Evolution	
GOPEQ	723	942	(219)	(23) %
Nombre d'appareil de voie (**)	480	460	20	4 %

**Hors LGV

Les investissements de renouvellement des voies et voies de service s'élèvent à 1 555 Millions€, en retrait de (108) Millions€ par rapport à 2019 (1 663 Millions€). 29% des investissements sont réalisés en Ile-de-France.

Les principaux chantiers à fin décembre 2020 ont été réalisés sur les Suites Rapides Zones Denses en Ile de France, les sections Le Mans-Angers (54 km), Angers-Saumur (32 km), La Voulte-Pont Saint (47 Km), Fromental-Limoges (18 km), Fismes-Hirson (32 km), Renouvellement ballast / traverse Vaumort Tonnerre (34 km).

Les investissements en signalisation et Commandes Centralisées du Réseau (CCR) sont en baisse par rapport à 2019 de (32) Millions€ soit -9%. Sur 2020, ces opérations concernent principalement les CCR dont plusieurs mises en services ont été réalisées cette année, notamment la CCR de Creil et Compiègne, Laumes-Alésia et le renouvellement des postes d'aiguillage 4-6 de Toulouse.

L'activité traction électrique liée à la modernisation des caténaires, destinée à l'alimentation électrique des trains, est en baisse par rapport à 2019 de (20) Millions€ soit -12%, notamment sur les travaux de renouvellement de la caténaire du RER C.

En matière d'ouvrages d'art (ponts, tunnels) et en terre (talus, remblais), les investissements sont en hausse de +41 Millions€ soit +25% par rapport à 2019. SNCF Réseau a ainsi conduit les travaux liés au confortement du talus de Sèvres, et au renouvellement des tunnels de Roule, Menton, Nerthe, Jeanots, Crêt d'Eau et Folie.

L'activité Télécom de 122 Millions€ est en légère diminution par rapport à 2019 de (9) Millions€ soit -7%, en lien avec la crise sanitaire. Le déploiement de la fibre optique sur le domaine ferroviaire se poursuit avec une réalisation de l'ordre de 800 km de génie civil en 2020. Fin 2020, le projet aura mis en service un réseau de 8 160 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 autres dépenses de renouvellement de 181 Millions€ sont en légère hausse par rapport à 2019 de +5 Millions€. Elles correspondent principalement aux opérations de gros entretien, à l'amélioration de la régularité ainsi qu'à des investissements commerciaux notamment sur l'activité fret.

3.2. MISE EN CONFORMITÉ DU RÉSEAU

La mise en conformité du réseau à hauteur de 132 Millions€ s'inscrit dans le cadre de la priorité de l'entreprise accordée aux opérations spécifiques de sécurité.

Les investissements de sécurité s'élèvent à 111 Millions€ en 2020, en diminution par rapport à 2019 de (24) Millions€ soit -18% à la suite des interruptions de chantiers. Ces investissements concernent principalement des suppressions de passages à niveau (PN) ou des aménagements pour l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, la suppression ou l'aménagement de traversées de voie pour le public en gare, la mise en place de clôtures pour éviter les intrusions dans les emprises ferroviaires, la sûreté des infrastructures, la sécurisation de tunnels ferroviaires, et l'installation d'équipements de contrôle de vitesse des trains par balise.

Pour 2020, SNCF Réseau et ses partenaires avaient comme objectif la suppression de 7 passages à niveau (substitués par des ouvrages d'art) : 6 inscrits au plan de sécurisation national dont 1 en Auvergne Rhône-Alpes (PN 89 Salzuit), 1 en Centre-Val de Loire (PN 97 Autheuil), 1 en Pays de Loire (134 Rouessé-Vassé), 2 en Bretagne (PN 11 St Médard et PN 193 Rennes) et 1 en Nouvelle Aquitaine (PN 62 Saint Macaire),

ainsi qu'un passage à niveau non inscrit au plan de sécurisation national (PN 22 Le Versoud en Isère).

A la clôture de décembre 2020, 6 passages à niveau sur 7 ont été supprimés, l'opération concernant le PN 193 de Rennes est en cours.

3.3. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

Les dépenses d'investissements de développement du réseau s'élèvent à 2 145 Millions€, avec une montée en puissance des grands projets franciliens dont Eole et Charles de Gaulle Express et une hausse des besoins de développement en régions.

- Grands projets nationaux amont et modernisation

Les dépenses sur ce segment s'établissent à 21 Millions€ en 2020. Les études pour la réalisation des futurs grands projets sont hiérarchisées sur la base de la nouvelle Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) à la suite du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures. Le déclenchement et l'avancement de ces études / acquisitions foncières sont étroitement liés aux décisions de l'État. En 2020, ces études s'élèvent à 15 Millions€, et concernent essentiellement les lignes nouvelles Provence Côte d'Azur, Grands Projets Sud-Ouest et Montpellier Perpignan.

- Grands projets en travaux

Les dépenses des grands projets en travaux s'établissent à 1 107 Millions€ en 2020. Il s'agit notamment du projet EOLE, prolongement vers l'Ouest du RER E pour 640 Millions€. 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, liaison ferroviaire directe entre la Gare de l'Est et l'aéroport Charles de Gaulle, est l'autre projet d'envergure de ce segment d'investissements pour 319 Millions€.

- Projets régionaux développement

Les projets entrant dans cette catégorie regroupent essentiellement les projets financés par les Contrats de Plan État-Région (CPER) de 2015 à 2020, les projets de modernisation des lignes UIC 7 à 9 et les investissements capillaires fret. Les dépenses sur ce segment s'établissent à 1 003 Millions€ en 2020, en hausse par rapport à 2019 malgré la crise sanitaire. Les principales évolutions sont les suivantes :

- Les investissements des lignes 7 à 9 s'élèvent à 419 Millions€ en 2020 et sont en hausse par rapport à 2019 de +100 Millions€ soit +31%.
- Les investissements des autres projets régionaux de développement s'élèvent à 359 Millions€ en 2020 et sont en baisse par rapport à 2019 de (35) Millions€ soit -9%.
- Les investissements de tram-train s'élèvent à 101 Millions€ en 2020 et sont en hausse par rapport à 2019 de +21 Millions€ soit +26%.

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 projets majeurs concernent notamment Massy Valenton Secteur Est et les travaux d'électrification entre Paris et Troyes.

En 2020, plusieurs opérations sont en cours de réalisation en région telles que le projet Etoile Saint Pol / Etaples, Maintenance Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (modernisation de la ligne existante entre Nevers et Chagny / Corpeau et son raccordement à la LGV Paris-Sud-Est en gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV), Etoile Saint Pol-Etaples-Béthune, la modernisation de la ligne La Roche / Yon-La Rochelle, la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, Nantes / Blottereau, la régénération Bordeaux La Rochelle, la modernisation de La Côte Bleue et la seconde phase de renouvellement de la ligne Marseille-Aix. Le projet BALT Beauvais / Abbeville / Le Tréport a été mis en service.

- Grands projets en PPP (partenariats publics privés)

En 2020, la production réalisée sur les projets en PPP, à hauteur de 15 Millions€, concerne principalement des travaux complémentaires liés au projet Contournement Nîmes Montpellier-Gare de Manduel.

3.4. INVESTISSEMENTS INDUSTRIELS

Les investissements industriels de 256 Millions€ concernent principalement les systèmes d'information, le matériel et outillage pour la modernisation de l'outil industriel et les installations immobilières. Leur diminution de (52) Millions€ soit -17% par rapport à 2019 traduit les reports de production liés à la crise sanitaire et le pilotage du plan de crise.

4. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT

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

En sa qualité de filiale, SNCF Réseau est financée par des prêts moyen et long terme mis en place par SNCF SA, complété par un dispositif d'instruments de trésorerie à court terme permettant une optimisation de ses liquidités.

Dans le cadre de cette restructuration, les dettes externes portées par les différentes filiales du Groupe, notamment SNCF Réseau, continuent à être portées par celles-ci et n'ont pas été transférées à la maison-mère SNCF SA.

A noter au 1er janvier 2020, la reprise par l'État de la dette de SNCF Réseau à hauteur de 25 Milliards€, conformément aux annonces du Premier Ministre en mai 2018. Il est prévu que cette première étape soit suivie d'une seconde reprise à hauteur de 10 Milliards€ en 2022.

La dette nette ANC s'élève à 26,4 Milliards€ contre 49,1 Milliards€ à fin décembre 2019, soit une diminution de 22,7 Milliards€.

Points importants sur l'exercice 2020 :

- Reprise de 25 Milliards€ de dette par l'État

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Dette long terme	47 629	51 738	-4 109
Capital restant dû :	46 936	51 003	-4 067
<i>Long terme</i>	46 418	50 484	-4 066
<i>Dont différence de conversion</i>	-1 197	-745	-451
<i>Prêts RIF</i>	24	27	-3
<i>Zéro coupon</i>	494	492	2
Intérêts courus :	692	735	-42
Dette SNCF	679	683	-3
Capital restant dû :	658	662	-3
<i>Dette transférée (cours historique)</i>	656	659	-3
<i>Prêts RIF</i>	2	3	-0
Intérêts courus	21	21	0
Dépôts de garantie reçus	6	6	0
Dette court terme	70	312	-242
<i>Dont différence de conversion</i>	0	2	-2
Collatéraux (Passif)	94	197	-103
Découverts bancaires	20	28	-8
Dette PPP	2 431	2 582	-151
Total Dettes Financières	50 929	55 544	-4 616
- Trésorerie active et placements	-174	-2 612	2 437
- Créance PPP	-2 376	-2 518	141
- Créance CDP	-23 273	-	-23 273
- Intérêts courus sur créances	-342	-	-342
- Collatéraux (Actif)	-1 761	-1 142	-618
- Dépôts de garantie payés	-2	-1	-1
- Prêts aux tiers externes	-797	-681	-116
- Avances reçues holding et G&C	3 246	-	3 246
- Avances et prêts aux filiales intégrées	-96	-31	-66
- Différence de réévaluation - Effet couverture de change	1 197	743	454
- Différence de réévaluation - Effet couverture indexation inflation	-153	-160	7
Dette nette en valeur comptable ANC	26 396	49 143	-22 746

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 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. GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ

Risque de taux d'intérêt

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

Risque de liquidité

Depuis le 1er janvier 2020, les nouveaux besoins de financement de SNCF Réseau sont assurés par la maison-mère SNCF. De ce fait les programmes de financement de SNCF Réseau (EMTN, ECP, NEUCP) ne sont plus opérationnels, et la ligne de back up de 1,5Milliard€ a été résiliée.

Risque de contrepartie

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

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

Les sommes ainsi reçues par SNCF Réseau s'élèvent à 94 Millions€ à fin décembre 2020, contre 197 Millions€ à fin 2019.

Risque de change

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

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

5. ACTIVITÉ FONCIÈRE IMMOBILIÈRE

- Cessions et participation à la politique de logements nationale

Au total, SNCF Réseau aura réalisé 150 opérations de cessions pour un total de 189 hectares qui permettront de développer près de 2 394 logements.

Les principales opérations 2020 concernent la cession d'un terrain de 33 950 m² à Paris, la cession d'un ensemble immobilier à Villeneuve Saint Georges de 142 601 m², la cession de terrain à Nantes de 144 159 m², la cession d'un

terrain de 3 160 m² à et la cession de volume à Paris de 2694 m².

INDICATEURS	2020	2019
Surfaces cédées dans l'année (hectares)	189	155
<i>Dont surfaces cédées pour la création de logements (hectares)*</i>	29	8
Nombre de logements créés (nb)	2 394	888
<i>Dont nombre de logements sociaux créés (nb)</i>	684	310

- Rationalisation des implantations tertiaires

Déménagement à ST Denis des équipes logés dans l'immeuble Equinoxe (15 000 m² Paris 13 eme).

Renouvellement pour 9 ans de l'occupation Campus Fruiter sur ST Denis (28 000 m²).

Poursuite des analyses menées dans le cadre du Schéma Directeur de Toulouse, lié au projet urbain et aux relogements tertiaires induits par ce projet, permettant le regroupement des équipes au sein d'une nouvelle prise à bail. Regroupement des équipes EIC, Infrapole, Infralag à La Roche sur Yon dans le cadre du schéma directeur de l'Infrapole Pays de la Loire. Création de l'établissement industriel EZI à Lyon : conception et réalisation d'un nouveau bâtiment dans le cadre de la création d'un futur établissement industriel. Réhabilitation d'une halle à Valence en vue du regroupement d'équipes permettant également la valorisation de 8000m² de foncier.

- 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 en 2024, 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.

Signature d'un protocole foncier qui s'inscrit dans le cadre du projet d'aménagement urbain de Toulouse Métropole ayant pour objet de requalifier, d'étendre le centre-ville et de transformer la gare Toulouse Matabiau en Pôle d'Echange Multimodal. Le Groupe SNCF Est propriétaire de 6 hectares de foncier dont 0,7 pour SNCF Réseau dans la ZAC qui totalise 43 hectares. A terme l'opération permettra de développer 450 000 m² de surfaces de plancher dont 210 000 m² de logements.

Dans le cadre de la ZAC de Pantin signature d'une promesse de vente portant sur 16 hectares de terrains SNCF dont 44% pur SNCF Réseau. A terme la ZAC permettra de développer 250 000 m² de surfaces de planchers dont 1500 logements (33% de logement sociaux).

Signature du protocole partenarial de Chambéry pour la réalisation de la ZAC de la Cassine concernant un foncier de 7400m².

Poursuite du chantier de transport combiné de Valenton en IDF.

- 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. La transformation d'anciennes voies ferroviaires en voies vertes permet le développement de la suite des connexions touristique ou du quotidien, au niveau local et/ou territorial. Cela permet également un développement des mobilités douces et nouvelles mobilités.

A titre d'illustration sur la DIT Ouest, 158 km de voies vertes ont été réalisées depuis mi-2018 et environ 170 nouveaux kilomètres de voies sont en cours de valorisation pour les années à venir.

En 2020, 6 conventions de transfert de gestion ont été signées pour un total d'environ 70 km.

- Transition énergétique

Dans le cadre de la démarche engagée par le Gouvernement et par le Secrétaire d'État en charge de la Transition énergétique, signature en Juillet 2018 du Plan « Place au Soleil » en présence du Ministre de l'Écologie 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.

En 2020 : 2 projets emblématiques de centrales solaires (Danzé 12.6 ha et Les Muriers 12ha) et 11 sites potentiels pour l'implantation de centrale photovoltaïque ont été identifiés couvrant un total de 120 ha.

SNCF Immobilier participe également à l'identification et la détermination des conditions contractuelles de mise à disposition des fonciers sur les régions Grand-Est, Bourgogne Franche Comté, AURA et Occitanie pour accueillir les futures stations de production et de distribution d'hydrogène nécessaire à la mise en exploitation des premiers trains à hydrogène.

INDICATEURS	2020	2019	2018
Part des km de lignes fermées faisant l'objet de préservation de l'emprise (%)	(1)	88	85

(1)Indisponible à la date de publication du rapport

6. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT

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 2020, les subventions appelées par SNCF Réseau s'élèvent à 2 400 Millions€, dont 309 Millions€ auprès de l'AFITF.

Le montant des créances de subvention échues s'établit à 237 Millions€ (dont 125 Millions€ en attente de l'État et de l'AFITF) contre 346 Millions€ (dont 188 Millions€ de la part de l'État et de l'AFITF) à fin 2019. Sur le projet SEA notamment, le montant des créances échues est de 12 Millions€ (l'État ayant réglé le solde de sa participation à hauteur 123 Millions€) à fin décembre.

6.2. RESPONSABILITÉ FISCALE

En 2020, SNCF Réseau n'a d'activité économique directe que sur le sol français et n'a pas de présence ou de projets d'investissements directs dans un pays autre que la France excepté les missions techniques. SNCF Réseau n'a pas de présence dans les États et territoires non coopératifs.

7. VOLET SOCIAL

Pour plus d'information concernant le « 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 2020, les dettes envers les fournisseurs représentent 2 696 Millions€, rapprochées comme suit des montants figurant dans les états financiers :

En millions d'Euros	2020	2019	Evolution
Dettes fournisseurs et comptes rattachés figurant au passif du bilan	1 051	791	261
Charges à payer (FNP) incluses sous cette rubrique	1 636	1 824	(187)
Retenues de garanties et de pénalités sur marchés incluses sous cette rubrique	8	8	1
Total	2 696	2 622	74

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	2	68 722	4 103	1 252	6 260	80 337
Montant M€ des factures d'immobilisations T.T.C	-	(1)	(1)	(0)	(3)	(5)
Montant M€ des factures d'exploitation T.T.C	(0)	(12)	(13)	(7)	(13)	(45)
Montant M€ total des factures concernées T.T.C	(0)	(14)	(14)	(7)	(16)	(50)
Pourcentage du montant total des factures T.T.C d'achats de l'exercice	(0,00) %	(0,17) %	(0,17) %	(0,09) %	(0,19) %	(0,62) %

(B) Factures exclues du (A) relatives à des dettes litigieuses ou non comptabilisées

Nombre de factures échues exclues	1 773
Montant total en M€ des factures échues T.T.C exclues	10,351

(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuel ou délai légal)

Délais légaux	<i>Certains contrats peuvent prévoir : 30 jours date d'émission de facture, 45 jours fin de mois et paiement comptant</i>
Délais contractuels	<i>60j date de réception de facture (*)</i>

(*)délais de paiement : « Décret n°2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre les retards de paiement dans les contrats de la commande publique, pris en application de la loi n°2013-100 du 28 janvier 2013 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne en matière économique et financière, et notamment de l'article 37 »

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					6 020
Montant total des factures concernées T.T.C (autres créances d'exploitation)	252	12	6	39	309
Pourcentage du montant total des factures T.T.C de ventes de l'exercice (autres créances d'exploitation)	0,8%	0,0%	0,0%	0,1%	0,9%

(B) Factures exclues du (A) relatives à des dettes litigieuses ou non comptabilisées

Nombre de factures exclues	1 556 en litigieuses
Montant total en M€ des factures T.T.C exclues	34

(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuel ou délai légal)

Délais légaux	<i>60 jours date d'émission de facture par défaut ou 45 jours fin de mois</i>
Délais contractuels	<i>En fonction de l'activité (*), ils varient entre 30j/45j à compter de la date d'émission ou de réception de la facture</i>

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

11.1. LE PROJET D'ENTREPRISE « TOUS SNCF AMBITION RÉSEAU »

L'année 2021 sera la première année de la mise en place du projet « TOUS SNCF Ambition Réseau ». SNCF Réseau s'engage à initier dès cette année la mise en œuvre de ce projet qui porte sur une ambition à long terme.

11.2. LOI LOM, MODERNISATION DES LIGNES DE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE (LDFT)

Conformément à la publication du décret 2020-1820 du 29 décembre 2020, SNCF Réseau s'engage à transférer la gestion des lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional à faible trafic. Il conviendra pendant l'année 2021 de déterminer la liste des lignes transférées et de définir précisément la mise en place opérationnelle.

11.3. POURSUITE DE LA NÉGOCIATION DU CONTRAT DE PERFORMANCE AVEC L'ÉTAT

La crise sanitaire a perturbé la bonne marche des négociations entre SNCF Réseau et l'État sur le contrat de performance. La signature est prévue au cours du premier semestre 2021.

11.4. TARIFICATION 2021-2023

A la suite de la décision favorable du Conseil d'État sur le recours exercé par SNCF Réseau sur la tarification des activités conventionnées (hors TET), l'ART a rendu un avis favorable le 9 février 2021.

11.5. SOCIAL RH

A la suite de la dénonciation en début d'année 2020 du projet d'accord de branche classification-rémunération, une ordonnance reste attendue dans les prochaines semaines pour sécuriser un cadre de référence pour la branche ferroviaire à partir de la recommandation patronale de l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTP) de juin dernier. La transposition dans ce nouveau cadre devra intervenir avant juin 2022.

Une mise en œuvre de l'activité partielle a été réalisée pour la première fois au sein du Groupe SNCF et pour SNCF Réseau au printemps 2020 dans le cadre de la crise COVID-19. Une négociation a été engagée pour envisager un dispositif d'Activité Partielle Longue Durée dans lequel SNCF Réseau, comme chaque société du Groupe public unifié, pourrait s'inscrire le cas échéant en cas de forte baisse d'activité en 2021.

11.6. SÉCURITÉ

La sécurité est la priorité de SNCF Réseau. L'entreprise s'est fixée comme objectif de poursuivre la baisse de l'accidentologie

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.

tant en ce qui concerne l'exploitation ferroviaire que la sécurité et la santé au travail, la sûreté, la sécurité incendie, la cybersécurité et la résilience du réseau face aux risques naturels et technologiques. Pour cela, l'entreprise poursuit son programme (appelé PRISME) de renforcement de la culture sécurité dans toute l'entreprise, de déploiement de standards comportementaux de sécurité (incluant le développement des compétences non techniques), de simplification documentaire pour faciliter l'usage et l'accès de la prescription aux opérateurs, du management des risques avec une refonte complète de la collecte de l'information, et l'animation de politiques de réduction des risques les plus critiques. Une démarche de transformation managériale a été mise en place avec pour objectif de développer le « savoir voir / savoir dire » dans les entités opérationnelles et dans tous les domaines de la sécurité.

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

11.7. SORTIE DE CRISE

A la suite de la crise sanitaire, du premier confinement sur le printemps et au renforcement des règles d'hygiène sur les chantiers, l'activité de SNCF Réseau a été fortement diminuée sur le 1er semestre 2020. En parallèle, la baisse des trafics a généré des pertes de revenus sur le chiffre d'affaires. Du fait du confinement de fin 2020 et des perspectives sanitaires incertaines sur l'année 2021, SNCF Réseau estime que la crise aura des effets directs sur ses cash-flows jusqu'en 2020, avec un impact concentré sur les années 2020 et 2021.

Parallèlement au plan de relance de l'État, SNCF Réseau a engagé un plan de crise portant notamment sur ses dépenses de fonctionnement, informatiques et investissements non ferroviaires et ajuste l'emploi et les moyens de structure, au-delà du plan pluriannuel qu'elle s'était fixée. A la suite du deuxième confinement SNCF Réseau travaille sur un plan de crise révisé pour compenser les effets négatifs supplémentaires.

05 – COMPTES ANNUELS SNCF RÉSEAU

Normes comptables françaises – en millions d’euros



SOMMAIRE

BILAN.....	177	4.5.	CREANCES D'EXPLOITATION.....	198
COMPTE DE RÉSULTAT.....	179	4.6.	ETAT DES ECHEANCES DES CREANCES.....	199
TABLEAU DE FLUX DE TRESORERIE.....	180	4.7.	VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILEES, DISPONIBILITES.....	199
1. FAITS MARQUANTS	182	4.8.	AUTRES COMPTES DE REGULARISATION ACTIF	199
1.1. NOMINATION DU PRESIDENT DIRECTEUR GENERAL ET NOUVELLE GOUVERNANCE.....	182	4.9.	ECARTS DE CONVERSION ACTIF	199
1.2. REFORME FERROVIAIRE	182	4.10.	CAPITAUX PROPRES.....	200
1.3. CRISE SANITAIRE DU COVID 19.....	183	4.11.	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	201
1.4. PLAN DE RELANCE	184	4.12.	PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES.....	202
1.5. MOUVEMENT SOCIAL	184	4.13.	EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES.....	203
1.6. TARIFICATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL 2021-2023.....	184	4.14.	DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES COMPTES CREDITEURS.....	207
1.7. TEST DE VALEUR.....	184	4.15.	ETAT DES ECHEANCES DES DETTES D'EXPLOITATION	207
1.8. CONTENTIEUX CDG EXPRESS.....	184	4.16.	AUTRES COMPTES DE REGULARISATION PASSIF	208
2. EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLÔTURE ...	184	4.17.	ECARTS DE CONVERSION PASSIF.....	208
2.1. VERSEMENT À SNCF RÉSEAU DE LA PREMIÈRE PARTIE DE L'AIDE D'ÉTAT.....	184	4.18.	PRODUITS CONSTATÉS D'AVANCE	208
3. PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES.....	185	5. COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT	209	
3.1. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES.....	185	5.1.	VENTILATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES.....	209
3.2. IMMOBILISATIONS CORPORELLES	185	5.2.	PRODUCTION IMMOBILISEE ET STOCKEE.....	209
3.3. IMMOBILISATIONS FINANCIERES	186	5.3.	AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION	209
3.4. SUBVENTIONS	186	5.4.	ACHATS ET CHARGES EXTERNES	209
3.5. STOCKS.....	187	5.5.	IMPOTS ET TAXES.....	209
3.6. CREANCES D'EXPLOITATION.....	187	5.6.	CHARGES DE PERSONNEL	209
3.7. VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILES	187	5.7.	HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES	209
3.8. OPERATIONS EN DEVICES ET PROVISIONS POUR PERTES DE CHANGE.....	187	5.8.	DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS.....	210
3.9. PROVISIONS POUR RISQUES ET PROVISIONS POUR CHARGES	187	5.9.	RESULTAT FINANCIER.....	210
3.10. DETTES FINANCIERES	189	5.10.	RESULTAT EXCEPTIONNEL.....	210
3.11. INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES	189	6. INFORMATION RELATIVE A LA FISCALITE.....	211	
3.12. COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS	190	7. INFORMATIONS SUR LES PARTIES LIEES.....	211	
3.13. GESTION DES RISQUES FINANCIERS	190	7.1.	RELATION AVEC LE GROUPE FERROVIAIRE.....	211
3.14. ENGAGEMENTS ENVERS LE PERSONNEL.....	191	7.2.	RELATION AVEC L'ÉTAT	211
4. COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN	192	8. ENGAGEMENTS HORS BILAN.....	212	
4.1. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES.....	192	8.1.	ENGAGEMENTS DONNES ET RECUS SUR INSTRUMENTS FINANCIERS	212
4.2. IMMOBILISATIONS CORPORELLES	192	8.2.	AUTRES ENGAGEMENTS DONNES ET RECUS....	214
4.3. IMMOBILISATIONS FINANCIERES	195	9. INFORMATIONS RELATIVES A L'EFFECTIF	215	
4.4. BESOIN EN FOND DE ROULEMENT.....	198	10. REMUNERATION DES DIRIGEANTS	215	

BILAN

ACTIF	31 décembre 2020			31 décembre 2019	
	Notes	Brut	Amortissement et dépréciations	Net	Net
Immobilisations incorporelles	4.1	2 143	-757	1 386	1 403
Immobilisations corporelles	4.2	85 942	-40 394	45 549	46 717
Immobilisations incorporelles en cours	4.1	257	-	257	249
Immobilisations corporelles en cours	4.2	13 645	-14	13 631	12 940
Immobilisations financières	4.3	30 775	-0	30 775	4 402
Total Actif Immobilisé		132 763	-41 165	91 597	65 711
Stocks et en cours	4.4	564	-106	458	513
Avances et acomptes versés sur commandes	4.5	105	-	105	114
Créances clients et comptes rattachés	4.5	1 588	-44	1 543	1 279
Autres créances	4.5	2 871	-83	2 788	3 139
Valeurs mobilières de placement	4.7	20	-	20	1 726
Disponibilités	4.7	155	-	155	885
Charges constatées d'avance		53	-	53	46
Total Actif Circulant		5 356	-233	5 123	7 702
Autres comptes de régularisation - Actif	4.8	1 364	-243	1 121	1 306
Ecart de conversion - Actif	4.9	2 229	-	2 229	1 993
Total Actif		141 711	-41 641	100 070	76 711

PASSIF	Notes	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Capital	4.10	1 718	9 765
Report à Nouveau	4.10	4 087	-29 271
Résultat de l'exercice	4.10	-907	-907
Subventions d'investissements	4.11	27 242	27 825
Capitaux Propres		32 140	7 412
Provisions pour risques	4.12	423	433
Provisions pour charges	4.12	1 224	1 216
Provisions		1 647	1 649
Autres emprunts obligataires	4.13	47 781	51 875
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	4.13	527	546
Emprunts et dettes financières diverses	4.13	2 620	3 124
Dettes financières		50 928	55 544
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours		331	522
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	4.14	2 696	2 625
Dettes fiscales et sociales	4.14	993	964
Autres dettes d'exploitation	4.14	5 228	2 332
Produits constatés d'avance	4.18	1 039	1 034
Autres comptes de régularisation - Passif	4.16	3 156	2 957
Autres dettes		13 442	10 433
Ecart de conversion - Passif	4.17	1 912	1 673
Total Passif		100 070	76 711

COMPTE DE RÉSULTAT

COMPTE DE RESULTAT	Référence Note	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Chiffre d'affaires	5.1	5 749	6 429
Production immobilisée et stockée	5.2	4 934	5 335
Achats et charges externes	5.4	-6 724	-6 874
Valeur Ajoutée		3 959	4 889
Autres produits d'exploitation (dont subventions d'exploitation)	5.3	560	582
Impôts, taxes et versements assimilés	5.5	-231	-229
Charges de personnel	5.6	-3 428	-3 492
Excédent Brut d'Exploitation		860	1 751
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation et reprise de subvention d'investissement, Transferts de charges	5.8	1 137	1 077
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	5.8	-2 284	-2 150
Autres charges de gestion		-0	-1
Résultat d'Exploitation		-287	676
Produits financiers	5.9	1 580	1 071
Charges financières	5.9	-2 298	-2 726
Résultat Financier		-718	-1 655
Résultat Courant		-1 005	-979
Produits exceptionnels	5.10	540	539
Charges exceptionnelles	5.10	-446	-469
Résultat Exceptionnel		94	70
Impôt sur les résultats	6	5	2
Résultat Net		-907	-907

TABLEAU DE FLUX DE TRESORERIE

en millions d'euros	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Résultat net,	-907	-907
Résultat net de l'exercice	-907	-907
Eliminations :		
des amortissements et provisions	1 006	1 145
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)	4	4
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	-85	-69
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	18	174
Eliminations :		
de la charge (produit) d'impôt courant	-1	-1
du coût de l'endettement financier net	854	1 607
des produits de dividendes	-0	-0
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt	871	1 780
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	118	670
Impôts décaissés (encaissés)	1	1
Dividendes reçus	0	0
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	991	2 451
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-4 673	-5 108
Incidence de la variation de BFR sur acquisitions d'immobilisations	1	16
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	76	67
Acquisition d'actifs financiers	-	-1
Variation des prêts et avances consentis	-112	-201
Subventions d'investissement reçues	2 379	2 325
Incidence de la variation de BFR sur subventions d'investissements	-220	-173
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	-2 735	-3 074
Emission d'emprunts	0	6 077
Remboursements d'emprunts	-1 901	-1 556
Décaissements sur dettes PPP	-281	-282
Encaissements sur créances PPP	277	275
Intérêts financiers nets versés	-1 217	-1 573
Incidence de la variation de BFR financier	51	-52
Variation des dettes et actifs de trésorerie	-961	-2 442
Variation des dérivés	0	-0
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	-4 032	447
Variation de trésorerie	-5 605	-176
Trésorerie d'ouverture	2 610	2 787
Trésorerie de clôture	-2 995	2 610

Les états financiers sont présentés en millions d'euros.

Les comptes de SNCF Réseau ont été arrêtés le 23/02/2021 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 décembre 2020 par SNCF, tête du Groupe Public Ferroviaire. Les comptes consolidés du groupe SNCF sont consultables sur le site internet www.sncf.com.

1. FAITS MARQUANTS

1.1. NOMINATION DU PRESIDENT DIRECTEUR GENERAL ET NOUVELLE GOUVERNANCE

Le 29 janvier 2020, le Conseil d'Administration de SNCF Réseau a nommé Luc Lallemand au poste de président directeur général de SNCF Réseau pour un mandat de 4 ans, avec pour objectifs de :

- Poursuivre le renouvellement et moderniser le réseau avec les enjeux de la digitalisation,
- Etre acteur d'une économie décarbonnée,
- Mettre la priorité sur les fondamentaux ferroviaires.

Le 25 juin 2020, sur proposition du Président Directeur Général, le Conseil d'administration a nommé :

- Matthieu Chabanel, en tant que Directeur général délégué Projets et mandataire social, Matthieu Chabanel est en charge des Projets, de la Maintenance et de l'Exploitation, et pilote l'activité en matière de production industrielle.

1.2. REFORME FERROVIAIRE

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

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

L'ensemble des écritures d'apport et de transferts aux nouvelles entités juridiques du groupe ont bien été comptabilisées.

La mise en œuvre de la réforme se concrétise dès le 1er janvier 2020 par :

- La transformation de l'EPIC SNCF Réseau en Société Anonyme (S.A.) avec un capital social de 500 M€, détenue à 100% par la S.A. SNCF, elle-même détenue à 100% par l'État.
 - o Cette transformation est sans effet sur les capitaux propres de SNCF Réseau au 1er janvier 2020.
 - o Le pilotage stratégique et financier est assuré par SNCF SA, société-mère du nouveau groupe unifié : SNCF Réseau ne réalise plus d'émission de dette sur les marchés depuis le 1er janvier 2020.
- Le transfert des actifs en gare de SNCF Réseau vers la nouvelle S.A. Gares & Connexions, sa filiale à 100%, pour un montant d'actifs nets de 513 M€. L'intégration de la SA Gares & Connexions dans le périmètre de consolidation du groupe SNCF Réseau.
- Le transfert des actifs de l'ex EPIC Mobilités vers la nouvelle S.A. Gares & Connexions, pour un montant d'actifs nets de 1 217 M€ en Normes Françaises.
- L'intégration des actifs relatifs aux missions de gestion de crise, de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système ferroviaire et répondant aux besoins de la défense (en provenance de SNCF S.A.) ; la valeur de ces apports s'élève à 6 K€ (rémunération en numéraire).
- La perte du statut de propriétaire des actifs ; cette décision de l'État est sans effet sur la comptabilisation des actifs en normes françaises.
- La nouvelle organisation du groupe a conduit ce dernier à adapter la présentation de son information sectorielle dorénavant organisée en 3 secteurs d'activité.

1.2.1. Transfert des actifs en gares à la filiale G&C

Le transfert des actifs en gare de SNCF Réseau vers la nouvelle S.A. Gares & Connexions, sa filiale à 100%, pour un montant d'actifs nets de 514 M€ en Normes Françaises. Les actifs transférés par SNCF Réseau à la S.A. SNCF Gares & Connexions sont de deux ordres :

Les biens existants situés dans le périmètre des gares de voyageurs (quais, halles voyageurs, terrains, passerelles & souterrains...) pour une valeur nette comptable de 1 012 M€ en Normes Françaises pour les 3 155 gares existantes.

Les projets d'investissements en gare en cours au 1er janvier 2020 pour une valeur nette comptable de 385 M€ en Normes Françaises pour les 975 projets identifiés. La maîtrise d'ouvrage de ces projets d'investissement (hors cas spécifiques) :

- Est maintenue au sein de SNCF Réseau pour les projets en phase de réalisation.
- Échoit à SNCF Gares & Connexions pour les projets en phase d'étude.

Au passif, le bilan d'apport de SNCF Gares & Connexions comprend :

- Une quote-part de la dépréciation historique des actifs de l'EPIC SNCF Réseau, au prorata de la valeur des actifs nets apportés de 334 M€ en Normes Françaises.
- Une quote-part de la dette de l'EPIC SNCF Réseau à due proportion de la valorisation des actifs nets apportés dette nette apportée : 361 M€ (dette financière : 548 M€ ; disponibilités : 187 M€)
- Cette quote-part de dette sera incorporée pour tout ou partie au capital de SNCF Gares & Connexions pour qu'elle n'ait pas d'impact sur l'équilibre économique de la société (en attente de la décision de l'État)

Apports de SNCF Réseau SA à G&C SA au 1er Janvier 2020

en millions d'euros	01/01/2020
Immobilisations corporelles	3 147
Actifs non courants	3 147
Créances d'exploitation	98
Subventions à recevoir	109
Trésorerie et équivalents de trésorerie	187
Actifs courants	394
Total de l'actif	3 541
Autres réserves	70
Capitaux propres	70
Subventions d'investissements	2 015
Engagements envers le personnel	1
Dettes d'exploitation	133
Subventions	260
Passifs financiers	548
Passif	2 957
Apports	514
Total Passif	3 541

1.2.2. Reprise partielle de la dette de SNCF Réseau S.A. par l'État

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'État à hauteur de 25 Md€ à effet au 1^{er} janvier 2020 inscrite directement dans les capitaux propres de SNCF Réseau. 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^o 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.

1.2.3. Recapitalisation

Deux opérations liées à la réforme 2020 ont été conclues à la suite de l'Assemblée Générale Extraordinaire du 28 décembre 2020 :

La capitalisation de la créance détenue par SNCF sur SNCF Réseau liée au transfert des titres de participation de SNCF Gares & Connexions, prévue à l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF. Cette opération s'est traduite par une augmentation des capitaux propres et une réduction à due concurrence de la dette de la société pour un montant de 1 218 M€.

La capitalisation de la créance financière de SNCF Réseau sur la SNCF Gares & Connexions liée aux opérations de transfert des actifs en gares pour un montant de 367 M€ (intérêts courus compris). Cette opération se traduit par le reclassement des 367 M€ de créances en immobilisations financières pour SNCF Réseau et, pour SNCF Gares & Connexions, par une augmentation des capitaux propres et une réduction à due concurrence de la dette de la société.

1.3. CRISE SANITAIRE DU COVID 19

Les estimations au 31 décembre 2020 de l'impact économique de la crise du COVID-19 sur les comptes sont faites par étapes dans un contexte d'incertitude. Des informations en lien avec les risques liés à la crise sanitaire sont reprises dans le rapport de gestion.

Pour endiguer les conséquences de la crise, un plan de crise a été engagé en plus du plan de relance de l'Etat. A fin décembre 2020, les économies sur les frais généraux et les autres charges s'élèvent à 108 M€.

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€) :

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.

La dette nette de SNCF Réseau a été 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.

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 700 M€ en 2020, correspondant aux intérêts effectivement dus par SNCF Réseau sur la quote-part de la dette reprise. L'impact dans les comptes semestriels 2020 est de 376 M€.

1.4. PLAN DE RELANCE

La crise sanitaire de la COVID-19 a fortement impacté l'activité ferroviaire dans son ensemble. Du fait des règles de sécurité sanitaire drastiques et des deux épisodes de confinement au printemps et en automne qui ont duré plusieurs mois, l'activité de SNCF Réseau a été amoindrie. Le chiffre d'affaires a fortement diminué en raison de la baisse des trafics et l'effort d'investissements a subi l'arrêt de la plupart des chantiers pendant le premier confinement avec une reprise progressive sur l'été.

SNCF Réseau estime que la crise aura des effets directs sur son cash-flow libre jusqu'en 2022, avec un impact concentré sur l'année 2020.

Le plan de relance engagé par l'État a permis à la société nationale SNCF de procéder au versement d'un montant de 4,05 Mds€ au fond de concours ;Ce montant sera reversé à SNCF Réseau sous forme de subventions d'investissements. Ce plan de relance devrait permettre de couvrir l'essentiel des surcoûts, pertes de péages et réductions de financements du Groupe.

1.5. MOUVEMENT SOCIAL

Un mouvement social, débuté le 5 décembre 2019, en opposition au projet de la réforme du système des retraites s'est poursuivi jusqu'en février 2020. Un manque à gagner a été constaté avec des effets défavorables sur le chiffre d'affaires dans les comptes du groupe.

Ce mouvement social n'a pas eu d'impact significatifs sur les résultats de SNCF Gares & Connexions et des autres filiales.

1.6. TARIFICATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL 2021-2023

La tarification pluriannuelle des redevances d'infrastructure (publiée au Journal Officiel du 10/09/2019) a fait l'objet d'un avis

de rejet partiel du tarif 2021 par l'Autorité de Régulation des Transports (ART) le 24 février 2020. SNCF Réseau a publié un nouveau projet de tarification des sillons le 5 juin 2020. SNCF Réseau est dans l'attente du nouvel avis de l'ART. Il a fait l'objet d'un avis défavorable le 30 juillet 2020. La tarification publiée le 10 septembre 2020 s'applique, pour 2021, sur la base de la dernière tarification validée en intégrant l'inflation de l'indice des prix à la consommation harmonisé. Le 27 novembre 2020, le Conseil d'Etat a annulé l'avis de l'ART pour erreur de droit sur les barèmes des activités conventionnées à appliquer en 2020. Un projet de tarification 2022-2023 a été publié le 11 décembre 2020 sur lequel l'ART a rendu un avis favorable le 9 février 2021.

1.7. 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 € comptabilisés au 31/12/2015.

Au 31/12/2020, 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).

1.8. CONTENTIEUX CDG EXPRESS

Le Tribunal Administratif de Montreuil a annulé partiellement dans sa décision du 9 novembre 2020 l'autorisation environnementale et donc l'arrêté inter-préfectoral d'autorisation des travaux de février 2019, dans un souci de protection des espèces protégées.

Cette décision fait peser sur SNCF Réseau un risque d'indemnisation des entreprises de travaux mandatées sur le projet, en raison de la suspension des chantiers.

Un courrier de l'État a été reçu le 16 décembre 2020 fixant sa volonté de poursuivre le projet à travers un accord de poursuite des tirages. Une demande de sursis et d'appel a été lancée par l'État le 17 décembre 2020.

2. EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLÔTURE

2.1. VERSEMENT À SNCF RÉSEAU DE LA PREMIÈRE PARTIE DE L'AIDE D'ÉTAT

Un premier montant de 1,645 Md€ a été versé le 23 février 2021 par l'État à SNCF Réseau au titre du plan de relance du ferroviaire

3. PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES

Les comptes annuels 2020 de l'entreprise sont établis conformément aux principes comptables généraux applicables en France tel que figurant dans le règlement ANC 2020-09. Les informations ci - après constituent l'annexe aux états financiers de l'exercice clos le 31 décembre 2020 ce dernier fait partie intégrante des états financiers.

Les éléments inscrits en comptabilité sont évalués selon la méthode des coûts historiques dans le respect du principe d'image fidèle.

3.1. 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.

3.2. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

La réforme ferroviaire issue de la Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, complétée par l'Ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 est venue modifiée le régime de propriétés des biens. Depuis le 1er janvier 2020, et conformément à l'article L2111-1 et 2111-20 du Code des transports, SNCF Réseau a perdu le statut de propriétaire des actifs, et s'est vu attribué la gestion des infrastructures ferroviaires par l'Etat en assumant les mêmes obligations que si elle en était propriétaire. Cette décision de l'Etat est sans effet sur la comptabilisation des actifs en normes françaises.

3.2.1. 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 générera 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.

3.2.2. 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 dites de fonctionnement et le matériel roulant sont amortis 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.

3.2.3. 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.

3.3. 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 (litiges, contentieux, importants retards de paiement, 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 doive 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'arrêté 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 ANC 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. 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 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.

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 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 (diminué le cas échéant du rendement implicite des actifs du régime et de l'intérêt sur l'effet de plafonnement de l'actif) 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 différentiel verse à ses affiliés et à leurs ayants-droits les prestations en nature des assurances maladie et maternité, les allocations prévues en cas de décès de l'agent, du pensionné, du conjoint ou de l'enfant, et des prestations spécifiques (allocations de fin de carrière, allocations d'hébergement, allocations spéciale secours aux conjoints).

Action sociale

Le groupe SNCF Réseau assure diverses actions de prestations sociales (suivi psychologique, soins, aides familiales, aides au maintien à domicile, aides au bien vieillir, aides à l'amélioration de l'habitat), qui profitent essentiellement aux agents retraités du cadre permanent et à leurs veuves (avantages postérieurs à l'emploi), et dans une moindre mesure aux actifs (avantages à court terme).

Une provision à due concurrence au titre de l'avantage octroyé aux retraités a été constituée.

Rentes Accidents du travail et maladie professionnelle

Le groupe SNCF Réseau assure le service des rentes accidents du travail et maladie professionnelle (AT-MP) indépendamment du régime général.

Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté : les rentes versées durant la période d'activité constituent des avantages à long terme, les rentes versées après la période d'activité constituent des avantages postérieurs à l'emploi.

La provision intègre la réversibilité des rentes d'accidents du travail, en principe non réversibles, sauf lorsque le décès du salarié actif ou du pensionné est imputable à l'accident ou à la

maladie professionnelle. Dans ce cas, le conjoint survivant bénéficie d'une rente d'ayant-droit.

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.

Départs volontaires des agents du cadre permanent

Ce dispositif permet à des agents du cadre permanent qui relèvent de certains établissements identifiés en excédent d'effectifs, de bénéficier d'une indemnité forfaitaire de départ et des allocations d'aide de retour à l'emploi en contrepartie de leur départ de l'Entreprise.

Dès la signature de l'accord de départ volontaire entre le salarié et l'Entreprise, une charge à payer à hauteur des indemnités prévues par le dispositif est comptabilisée.

Allocations de retour à l'emploi

La provision permet de couvrir les prestations versées par Pôle Emploi aux agents du cadre permanent et aux agents contractuels, s'ils sont démissionnaires, licenciés par mesure disciplinaire, voire réformés pour les agents relevant du cadre permanent.

La provision couvre également les prestations susceptibles d'être versées aux apprentis et alternants à l'issue de leur contrat.

Facilités de circulation

Le personnel actifs et retraités de SNCF Réseau, ainsi que leurs ayant-droits, bénéficient de facilités de circulation, leur permettant de voyager en trains dans certains cas à des conditions tarifaires différentes du prix de marché.

Les facilités de circulation octroyées en contrepartie des services rendus par les salariés sur leur période d'activité correspondent à la définition d'un avantage à court terme.

Concernant le personnel actif pour la période postérieure à l'emploi, les retraités et leurs ayant-droits, SNCF Réseau estime que le coût moyen marginal du dispositif reste inférieur au prix moyen acquitté au moment de la réservation : aucun passif n'est donc comptabilisé au titre de cet avantage postérieur à l'emploi.

3.10. DETTES FINANCIERES

3.10.1. Nature de la dette

Depuis le 01/01/2020, SNCF SA maison mère du nouveau groupe public unifié, en assure le pilotage stratégique et financier, dans le respect des règles d'indépendance applicables aux gestionnaires d'infrastructure. Dans ce cadre, SNCF SA centralise les activités de financement et de trésorerie du groupe. Toutefois SNCF Réseau a été habilité à émettre jusqu'au 30 juin 2020, mais n'a effectué aucune émission sur cette période.

Au-delà de cette date, SNCF Réseau n'a plus recours directement aux marchés internationaux de capitaux mais conserve dans son portefeuille jusqu'à leur échéance les émissions obligataires, les instruments financiers, les emprunts contractés auprès d'établissements de crédit et/ou de collectivités locales qu'il a contracté avant le 1er Janvier 2020.

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.

L'ensemble des émissions sont réalisées sans prime de remboursement et sont toujours remboursées 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 soulte 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 soulte 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 soulte 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 sont 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. Charges de personnel

Les charges de personnels comprennent principalement les salaires, les cotisations sociales, la participation des salariés et les dépenses au titre des autres avantages du personnel.

Dans le cadre de la crise sanitaire de la COVID19, le recours au dispositif d'activité partielle a été facilité par les dernières mesures de soutien du Gouvernement visant à maintenir les emplois. Par l'ordonnance n°2020-346 du 27 mars 2020, le dispositif d'activité partielle a notamment été étendu aux « [...] salariés de droit privé des entreprises inscrites au répertoire national des entreprises contrôlées majoritairement par l'Etat mentionnées au 3° de l'article L.5424-1 du code du travail [...] », rendant ainsi éligible l'ensemble des sociétés du Groupe SNCF au dispositif.

Ainsi SNCF Réseau a pu recourir à ce dispositif dès la mi-mars. Le Groupe a comptabilisé les allocations de chômage nette (hors part financée par l'UNEDIC du fait du régime d'auto-assurance chômage), qui vient minorer le coût attendu des avantages du personnel à court terme, en diminution des charges de personnel.

Cotisations retraites :

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.

3.12.3. 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 qui, en raison de leur nature, de leur caractère inhabituel et de leur non-réurrence, ne peuvent être considérés comme inhérents à l'activité opérationnelle de l'entreprise.

3.12.4. 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 SA. 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.

3.13. GESTION DES RISQUES FINANCIERS

Depuis le 01/01/2020, tous les risques financiers au sein du groupe SNCF, y compris ceux auxquels SNCF Réseau est exposé, sont gérés par SNCF SA. Cette gestion est strictement encadrée par un document approuvé par le Conseil d'administration de SNCF SA intitulé le cadre de gestion des risques financiers.

Ce cadre de gestion rappelle le rôle central, au sein du groupe, de SNCF SA qui a pour vocation d'en assurer le pilotage stratégique et financier. Émetteur unique sur les marchés financiers, SNCF SA a la charge d'assurer le financement de l'ensemble du groupe. Les filiales peuvent être financées à court terme par le biais d'avances en compte-courant ou à long terme par des prêts octroyés par SNCF SA. Le groupe a également mis en place un mécanisme d'équilibrage (cash pooling) des soldes bancaires de certaines entités du groupe.

Le cadre de gestion approuvé par le conseil d'administration définit les modalités de gestion des risques financiers et précise les instruments autorisés et les limites d'intervention des métiers.

SNCF SA veille au respect quotidien du cadre de gestion des risques financiers par l'élaboration de reportings journaliers pour l'ensemble des filiales gérées par SNCF SA, et donc y compris pour SNCF Réseau.

SNCF Réseau est exposé aux risques suivants liés à l'utilisation d'instruments financiers :

- risque de change : risque que fait courir au porteur d'une créance ou d'une dette l'évolution ultérieure des taux de change,
- risque 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 liquidité : risque de ne pas disposer des fonds nécessaires pour faire face à ses engagements,
- risques de crédit, de contrepartie : risque résultant pour un créancier de l'incapacité de son débiteur à honorer tout ou partie de sa dette à échéance.

3.13.1. Gestion du risque de change

La gestion du risque de change du Groupe SNCF (donc y compris celui de SNCF Réseau) s'effectue au niveau de SNCF SA.

En dehors des filiales qui opèrent dans leur propre pays, l'endettement net du Groupe en devises autre que l'euro est géré en fonction de la limite de risque admissible définie, pour le Groupe, par le cadre général des risques. Il utilise pour cela des contrats d'échange de devises, généralement mis en place dès l'émission des emprunts.

Le Groupe considère que compte tenu du faible pourcentage représenté par les dettes en devises non couvertes, son résultat n'est pas sensible au risque de change.

3.13.2. Gestion du risque de taux

La politique de gestion du risque de taux auquel SNCF Réseau est exposé s'insère dans la politique globale de gestion des risques du Groupe SNCF, assurée par SNCF SA.

La direction financements et trésorerie de SNCF SA a mandat pour gérer le risque de taux de SNCF Réseau. Elle peut intervenir, pour se faire, sur la répartition par type de taux de la dette de SNCF Réseau en utilisant des instruments fermes et optionnels d'échange de taux d'intérêts dans les limites définies par le cadre général.

Le niveau historiquement bas des taux d'intérêt actuels et la volonté de préserver les équilibres économiques à moyen et long terme, ont conduit le Conseil d'Administration de SNCF SA à opter pour une structure cible de l'endettement brut long terme de SNCF SA et de ses filiales à 90% à taux fixe minimum. Un intervalle limité de +/-10 points autour de cette cible reste cependant autorisé.

Dans le cadre de la gestion de son risque de taux, SNCF SA est autorisée à réaliser également des opérations de pré-couverture d'émissions futures.

3.13.3. Gestion du risque de liquidité

Depuis le 01/01/2020, SNCF Réseau est financé selon ses besoins par SNCF SA, à court terme par le biais d'avances en compte-courant ou à long terme par le biais de prêts intragroupes. Une convention d'équilibrage des soldes de ses comptes bancaires a également été mise en place dans le cadre d'une convention groupe.

3.13.4. Gestion du risque de contrepartie

SNCF Réseau est exposé à un risque de contrepartie dans le cadre des 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 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. 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 2020			31 décembre 2019		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immobilisations incorporelles	2 143	-757	1 386	2 084	-681	1 403
Immobilisations incorporelles - en cours	257	-	257	249	-	249
Total Immobilisations Incorporelles	2 400	-757	1 643	2 333	-681	1 652

	Immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles - en cours	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2019	1 403	249	1 652
Acquisitions brutes	0	79	79
Cessions brutes	-1	-	-1
Dotations aux amortissements	-86	-	-86
Reprises d'amortissements	1	-0	1
Provisions pour dépréciations	10	-	10
Pertes de valeur	-	-	-
Mises en services	59	-74	-15
Autres variations	-	4	4
Valeur nette comptable au 31/12/2020	1 386	257	1 643

Le montant des dépenses d'investissement incorporel pour l'exercice 2020 s'élève à 79 M€ et comprend principalement les logiciels produits en interne, mis en service ou toujours en cours de développement.

4.2. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	31 décembre 2020			31 décembre 2019		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Terrains et constructions	10 420	-4 027	6 393	12 078	-4 148	7 930
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	56 110	-24 045	32 065	54 906	-23 387	31 519
ITMO et autres	1 192	-953	239	1 144	-871	273
Electrification, télécommunication, signalisation	17 079	-10 363	6 715	16 568	-9 717	6 851
Matériel de transport	1 141	-1 005	135	1 150	-1 006	144
Immobilisations corporelles en cours	13 645	-14	13 631	12 955	-15	12 940
Total Immobilisations Corporelles	99 588	-40 408	59 179	98 801	-39 144	59 657

	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 31/12/2019	7 930	31 519	273	6 851	144	12 940	59 657
Acquisitions brutes	-	-	-	-	-	4 616	4 616
Cessions brutes	-14	-	-2	-0	-1	0	-17
Dotations aux amortissements	-191	-1 347	-83	-752	-30	-11	-2 415
Provisions pour dépréciations	15	283	0	101	8	12	419
Reprises d'amortissements	3	-	2	0	1	-25	-19
Pertes de valeur	-	-	-	-	-	-	-
Mises en services	255	1 856	78	554	13	-2 740	15
Autres variations	30	1	-28	-3	0	-1	-1
Valeur nette comptable au 31/12/2020	6 393	32 065	239	6 715	135	13 631	59 179

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 2020 pour 417 M€.

4.2.1. Dépenses d'investissement

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles pour l'exercice 2020 s'élève à 4 616 M€ et comprend principalement:

- 4 421 M€ de dépenses d'investissement infrastructure qui se décomposent principalement en :
 - o 4 252 M€ de production directe,
 - o -3 M€ d'avances et acomptes,
 - o 95 M€ d'acquisitions directes,
 - o 77 M€ d'opérations de gros entretiens.
- 195 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 2 755 M€ :

- 2 615 M€ de projets ferroviaires,
- 140 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.

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.

Suite à l'avis du Conseil d'État sur le recours exercé par SNCF Réseau sur l'indexation de la tarification 2020 des activités conventionnées (hors TET), un nouvel avis de l'ART a été rendu

le 28 janvier 2021 avec une évolution tarifaire 2020 plafonnée à +1,8% contre 2,4% demandé. Cet avis est conforme aux principes de facturation et de comptabilisation dans les comptes 2020.

Il est précisé que l'ART a rendu le 06 février 2020 un avis défavorable concernant l'indexation de la tarification des activités conventionnées (TER et Transilien) au titre de l'horaire de service 2021-2023, tarification publiée le 13 décembre 2019. SNCF Réseau a publié un nouveau projet de tarification des sillons le 5 juin 2020, qui a fait l'objet d'un avis défavorable le 30 juillet 2020. Pour 2021, il est prévu l'application de la tarification selon la loi, sur la base de la dernière tarification validée indexée de l'inflation, cette nouvelle tarification a été publiée le 10 septembre 2020.

Le projet de tarification 2022-2023 a été publié le 11 décembre 2020 sur lequel l'ART a rendu un avis favorable le 9 février 2021. A compter de 2024, l'indexation des tarifs de péages conventionnés a été maintenue au niveau qui figurait dans le dernier contrat de performance à hauteur de 3,6% par an.

Le périmètre du test de l'UGT Infrastructure a été adapté aux opérations de transferts d'actifs réalisées au 01/01/2020 dans le cadre 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€ (à la date de transfert).

Les tests de valeur réalisés au 31/12/2019 avaient 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 avait toutefois précisé que la valeur recouvrable dépendait 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.

En 2020, les impacts de la crise sanitaire COVID 19 (cf. paragraphe 2.3) sur les comptes de la S.A. SNCF Réseau (baisse des péages, niveau des ressources du fonds de concours de l'Etat provenant de la société nationale SNCF, décalages et surcoûts travaux...) ont été identifiés comme des indices de variation de valeur.

Un test de valeur a donc été réalisé au 31 décembre 2020 à partir des flux de trésorerie de la trajectoire financière du nouveau plan stratégique du Groupe SNCF. Ce plan stratégique a été présenté au Conseil d'administration de la SA SNCF le 8 octobre 2020. Il reprend et actualise les éléments déjà présentés en Conseil d'administration de la SA SNCF le 24 juin 2020. Il intègre les conséquences, d'un point de vue stratégique, des annonces de l'Etat formulées en septembre 2020 sur le soutien à la SNCF et au secteur ferroviaire plus largement. La trajectoire financière retenue pour le test intègre également les effets de la situation économique et sanitaire évalués au 31 décembre 2020 par la Direction de SNCF Réseau.

Cette trajectoire financière représente la meilleure évaluation partant des hypothèses connues à date. Elle pourra évoluer dans les mois à venir en fonction des discussions qui se poursuivent avec l'Etat au titre de l'actualisation du contrat de performance de SNCF Réseau.

Les grandes orientations de cette trajectoire financière sont les suivantes :

- Prise en compte d'un scénario macro-économique de reprise progressive de l'activité à partir de 2021, suite au fort ralentissement du chiffre d'affaires observé en 2020,
- Ouverture progressive à la concurrence des trafics voyageurs,

- Alignement des volumes et des tarifs des redevances d'infrastructure sur le plan stratégique du groupe SNCF,
- Maintien d'un niveau d'investissements nécessaires à la restauration de la consistance du réseau conforme au acte ferroviaire,
- Révision de la trajectoire de subventions de régénération perçues via le fonds de concours de l'Etat, en intégrant les subventions provenant du plan de relance de l'Etat pour 4,05 milliards d'euros à partir de 2021 (cf. paragraphe 2.4),
- Equilibre des cash-flows en 2024 et un niveau d'endettement égal à six fois la marge opérationnelle en 2026, conformément aux engagements du pacte ferroviaire.

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

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure, hors actifs gares, s'élève ainsi au 31/12/2020 à 31,6, après dépréciation comptabilisées aux clôtures précédentes. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours. La valeur recouvrable issue du test réalisé au 31 décembre 2020 est proche de la valeur nette comptable.

Les autres immobilisations en cours (1,7 Mds€ au 31 décembre 2020 contre 1,9 Md€ au 31 décembre 2019) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

Les éléments méthodologiques pour déterminer la valeur recouvrable au 31/12/2020, 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 (2019).

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 1,6% les valeurs de l'année normative 2030 et représente 84% 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 5,6 % contre un taux de 5,15 % en 2019.

Les estimations et hypothèses utilisées dans le cadre de ce test sont établies dans un contexte d'incertitudes liées à la durée de la crise et de difficulté d'appréciation des incidences des enjeux liés à la concurrence, à l'évolution des plans de transports et du marché. La réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourraient diverger de manière sensible des estimations retenues au 31 décembre 2020.

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

Concernant le niveau des péages :

- L'augmentation des péages TGV et fret a été limitée à l'indice IPC (soit 1,2%) en remplacement de l'indexation prévue dans le dernier contrat de performance et parallèlement l'indexation des tarifs de péages conventionnés, soit les redevances d'accès TER et TET, a été dans un premier temps maintenue conformément au contrat de performance en cours et à la réglementation applicable.
- L'ART a rendu le 06 février 2020 un avis défavorable concernant l'indexation de la tarification des activités conventionnées (TER et Transilien) au titre de l'horaire de service 2021-2023, tarification publiée le 13 décembre 2019. SNCF Réseau a publié un nouveau projet de tarification des sillons le 5 juin 2020, qui a fait l'objet d'un avis défavorable le 30 juillet 2020. Pour 2021, il est prévu l'application de la tarification selon la loi, sur la base de la dernière tarification validée indexée de l'inflation, cette nouvelle tarification a été publiée le 10 septembre 2020.
- Suite à l'avis du Conseil d'État rendu le 27 novembre 2020 sur le recours exercé par SNCF Réseau sur l'indexation de la tarification 2020 des activités conventionnées (hors TET), un nouvel avis de l'ART a été rendu le 28 janvier 2021 avec une évolution tarifaire 2020 plafonnée à +1,8% contre 2,4% demandé. Cet avis est conforme aux principes de facturation et de comptabilisation retenus dans les comptes 2020.
- Le projet de tarification 2022-2023 a été publié le 11 décembre 2020 pour saisine ART, SNCF Réseau est en attente de l'avis de l'Autorité. A compter de 2024 l'indexation des tarifs de péages conventionnés a été maintenue au niveau qui figurait dans le dernier contrat de performance à hauteur de 3,6% par an.
- Par ailleurs, le mécanisme de compensation par l'Etat de l'activité fret, dont le montant est révisé annuellement pour prendre en compte l'évolution de l'indexation et le passage au nouveau modèle du coût directement imputable (CDI) à compter de la tarification 2019, est présumé maintenu.
- Enfin, les prévisions de trafic à 10 ans concernant les activités voyageurs et fret ont été faites dans le cadre du Groupe SNCF assurant leur réciprocité avec les entités concernées.

Concernant le niveau de productivité :

- Un effort de productivité conforme aux engagements pris à l'occasion du pacte ferroviaire de 1,6 Milliard d'€ courants entre 2017 et 2026.
- Cette productivité contribue à atteindre un taux de rentabilité normatif de 48% (Ebitda / CA) en 2030 et tel que pris en compte dans le calcul de la valeur terminale.

4.3. IMMOBILISATIONS FINANCIERES

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation
Subvention investissement à appeler	2 377	2 522	-145
Dépôts de garantie	2 556	1 824	732
Autres créances financières	23 713	26	23 686
Titres de Participation	2 129	30	2 099
Total Immobilisations Financières	30 775	4 402	26 373

Concernant le niveau des investissements :

- Des investissements de régénération additionnels par rapport au test réalisé fin 2019 de l'ordre de 2 Md€ sur la période testée ont été pris en compte. Ces investissements permettent de confirmer la qualité d'un réseau régénéré à l'horizon 2030.
- Une montée progressive des financements par des tiers des dépenses de sécurité et d'accessibilité hors IDF devrait par ailleurs permettre leur financement à 100% à partir de 2024.

Concernant les concours publics :

- Les subventions d'investissement issues de l'affectation par l'Etat de tout ou partie des dividendes perçus de la société nationale SNCF sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du Groupe Public Unifié (GPU) ont été revues à la baisse par rapport au test réalisé fin 2019 pour un montant de l'ordre de 1,5 Md€. La chronique des montants de ces subventions d'investissement de régénération est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF et sur sa capacité distributive. Le montant normatif de ces subventions d'investissement est évalué à 0,99 Md€ à partir de 2030.
- Les subventions d'investissement consécutives à la mise en œuvre du plan de relance du ferroviaire, qui seront versées par le fonds de concours de l'Etat, portent sur un montant de 4,05 Md€. Ces subventions seront affectées au financement des investissements de régénération du réseau.

Les analyses de sensibilité réalisées dans le cadre du test au 31/12/2020 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 Md€ de valeur recouvrable.

Une variation de +/- 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de +0,7Md€.

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 +/- 1,9 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 +/- 1,7 Md € de la valeur recouvrable.

Au 31 décembre 2020, les immobilisations financières comprennent pour 2 377 M€ des subventions à appeler au titre des projets PPP en cours, dont 1 072 M€ pour le projet BPL, 1 045 M€ pour le projet CNM et 260 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).

05 – Comptes Annuels

Le poste « Dépôts de garantie » est principalement constitué des appels de marge actifs (1 761 M€, cf note 4.13 emprunts et dettes financières) et du portage Eole (783 M€).

Les titres de participation à hauteur de 2 129 M€ concernent principalement les parts de Gares & Connexions acquises en 2020.

Les autres créances financières sont constituées essentiellement :

- de la créance CDP suite à la reprise de la dette par l'Etat dans le cadre de la réforme ferroviaire
- et des avances de trésorerie réalisées auprès des filiales.

Les caractéristiques de la créance CDP répliquent celles de la dette financière après couverture de SNCF Réseau et se décomposent comme suit :

CREANCES CDP en M€	Montant Brut	A un an au plus	A plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
Taux fixe	20 817	739	5 589	14 489
Inflation	976	-	555	422
Taux variable	1 479	536	156	787
Produits à recevoir	342	342	-	-
Total EUR	23 615	1 617	6 300	15 697

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											
SNCF Gares & Connexions 16 avenue d'Ivry, 75013 Paris	2 099 309	2 104 642	2 099 309	100,0%	2 099 309	2 099 309	-	-	1 428 498	5 337	-
SFERIS 1 CITE PARADIS, 75010 Paris	1 500	10 307	1 500	100,0%	6 000	6 000	630	0	101 103	1 056	0
ALTAMETRIS 130 rue du Faubourg Saint Denis, 75010 Paris	2 108	1 640	2 108	100,0%	800	800	542	-	4 851	468	-
Holding ImmoRESEAU 15-17 rue Jean Philippe Rameau, 93418 La Plaine Saint Denis CEDEX	40	(45)	40	100,0%	40	40	-	-	-	(32)	-
2. Participations											
EURAILSCOUT BV Amersfoort, Pays-Bas	20 346	21 295	10 173	50,0%	21 800	21 800	1 576	-	-	7	-
ADIF Perpignan Figueras (LFP) Rue Sor angela de la cruz, N3 Madrid	60	60	30	50,0%	30	30	-	-	8 483	-	-
SNCF INFRA LBA DEVELOPPEMENT 18 RUE DE DUNKERQUE, 75010 Paris	350	270	140	40,0%	138	138	-	-	-	-	-
CADEMCE 14 VC QUAI DE LA SOMME, 80080 Amiens	1 860	NC	464	25,0%	464	464	-	-	NC	NC	-
EURAILSCOUT France 20 RUE DES PETITS HOTELS, 75010 Paris	38	2 455	1	2,6%	1	1	-	-	11 715	638	-
GEIE CFM4 (corridor ferroviaire de marchandise n°4) 92 av de France , 75013 Paris	-	-	-	33,0%	-	-	-	-	-	NC	-
GEIE SEA VITORIA DAX 7 A TERRASSE DU FRONT DU MEDOC, 33075 Bordeaux	-	-	-	50,0%	-	-	-	-	-	NC	-
GEIE NAF GCT PLACE DE NUESTRA SENORA DEL PILAR, 50071 Saragosse	-	-	-	50,0%	-	-	-	-	-	NC	-
GEIE RFC2 CORRIDOR C 9 PLACE DE LA GARE, L1616 Luxembourg	-	-	-	49,0%	-	-	-	-	-	NC	-
GEIE RFC6 PIAZZA DELLA CROCE ROSSA, 00161 Rome	0	-	-	0,0%	-	-	-	-	-	-	-
GEIE DES UTILISATEURS DE ERTMS 123/133 RUE FROISSAR, 1040 Bruxelles	0	-	-	0,0%	-	-	-	-	-	-	-
RAILENIUM Académie de Lille VALENCIENNES	0	-	-	0,0%	-	-	-	-	-	-	-

4.4. BESOIN EN FOND DE ROULEMENT

4.4.1. Stocks et en cours

	31 décembre 2020		31 décembre 2019		Variation de l'exercice
	Brut		Brut		
Matières premières	477		518		-40
Produits finis	73		81		-8
Encours de production	13		17		-3
Total Stocks et en-cours	564		616		-52

	31 décembre 2019	Augmentation	Diminution	31 décembre 2020
	Matières premières	-103	-18	15
Produits finis	-	-	-	-
Encours de production	-	-	-	-
Total Dépréciations de stocks et en-cours	-103	-18	15	-106

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	-274	374	76	176
Dettes sociales nettes	-552	-5	1	-557
Fournisseurs et avances nets	-2 186	-102	14	-2 274
Créances et dettes fiscales	431	-102	-17	312
Stocks	513	-52	-3	458
Autres créances d'exploitation	197	-13	31	215
Autres dettes d'exploitation	-167	-217	-80	-464
Dividendes à payer	-	-	-	-
BFR EXPLOITATION	-2 038	-118	22	-2 135

4.4.3. BFR d'investissement

	Ouverture	Flux avec impact TFT	FLUX TFT SANS IMPACT BFR	Flux sans impact TFT	Clôture
Créances nettes sur immobilisations HT	44	-3	19	-	60
Dettes sur immobilisations HT	-181	1	-	-	-180
Subventions d'investissement à recevoir	-435	220	-	152	-63
Dettes sur acquisition de titres	-	-	-	-	-
BFR INVESTISSEMENT	-572	218	19	152	-183

4.4.4. BFR financier

	Ouverture	Flux avec impact TFT	Flux sans impact TFT	Clôture
Charges constatées d'avance sur opérations financières	511	-49	-	462
Produits constatés d'avance sur opérations financières	-1 821	3	153	-1 665
Autres dettes et créances	5	-5	-	-0
BFR FINANCIER	-1 305	-51	153	-1 203
BFR FINANCIER	518	-21	-24	472
BFR FINANCIER	518	-21	-24	472

4.5. CREANCES D'EXPLOITATION

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Clients et comptes rattachés	1 588	1 320	268
Autres créances d'exploitation	2 871	3 215	-344
Subventions à encaisser	388	473	-85
Subventions à appeler	1 131	1 286	-155
Créances de TVA	563	585	-22
Créance SNCF Mobilités dont CICE	-0	-0	-
Créances fiscales et crédits d'impôts*	268	351	-83
Autres créances	469	491	-22
Créances sur cessions d'immobilisation	53	29	24
Avances et acomptes versés	105	114	-9
Total	4 564	4 649	-84

*68 M€ d'impôts différés actif classés en créance fiscale.

Dépréciations

	31 décembre 2020	Augmentation	Diminution	31 décembre 2019
Clients et comptes rattachés	-41	-32	28	-44
Autres créances d'exploitation	-76	-6	-0	-83
Total dépréciations des créances	-117	-38	28	-128

4.6. ETAT DES ECHEANCES DES CREANCES

	31 décembre 2020	< 1an	> 1an
Clients et comptes rattachés	1 588	1 549	39
Autres créances d'exploitation	2 871	2 794	78
Subventions à encaisser	388	310	78
Subventions à appeler	1 131	1 131	-
Créances de TVA	563	563	-
Créance Mobilité dont CICE	-0	-0	-
Créances fiscales et crédits d'impôts	268	268	-
Autres créances	469	469	-
Créances sur cessions d'immobilisation	53	53	-
Avances et acomptes versés	105	105	-
Valeurs Brutes	4 564	4 447	117

4.7. VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILEES, DISPONIBILITES

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	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	-1 707
Obligations	-	-	-
Titres de créances négociables	-	-	-
Prêt en blanc	-	-	-
OPCVM	-	1 707	-1 707
Placements en devises	-	-	-
Intérêts courus non échus	-	-	-
Sous-Total VMP	20	1 726	-1 707
Disponibilités	155	885	-730
Total VMP	174	2 612	-2 437

Les OPCVM sont constituées en totalité de SICAV ayant un profil de risque faible.

4.8. AUTRES COMPTES DE REGULARISATION ACTIF

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Frais et primes d'émissions des emprunts - Actif	224	250	-25
Différence d'évaluation sur instruments dérivés	434	545	-110
Autres comptes de régularisation actifs sur opérations financières	462	511	-49
Total Autres comptes de Régularisation - Actif	1 121	1 306	-185

4.9. ECARTS DE CONVERSION ACTIF

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Ecart de Conversion - actif	2 229	1 993	236
<i>Sur la dette indexée inflation non couverte</i>	<i>304</i>	<i>312</i>	<i>-8</i>
<i>Sur la dette indexée inflation couverte</i>	<i>153</i>	<i>160</i>	<i>-7</i>
<i>Sur la dette en devises couverte</i>	<i>281</i>	<i>385</i>	<i>-104</i>
<i>Sur les dérivés de couverture et POI</i>	<i>1 491</i>	<i>1 136</i>	<i>355</i>
Total Ecart de Conversion - actif	2 229	1 993	236

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 2019	9 765	-29 271	-907	-20 413	27 825	7 412
Affectation du résultat 2019	-	-907	907	-	-	-
Résultat 2020	-	-	-907	-907	-	-907
Mouvements sur subventions	-	-	-	-	2 391	2 391
Inscription des subventions au compte de	-	-	-	-	-960	-960
Reclassement(*)	-8 047	34 265	0	26 218	-	26 218
Transfert	-	-	-	-	-2 014	-2 014
Situation au 31 décembre 2020	1 718	4 087	-907	4 898	27 242	32 140

Depuis le 1^{er} janvier 2020, SNCF Réseau, transformée en SA, est dotée d'un capital de 500 M€.

Suite à l'Assemblée Générale Extraordinaire du 28 décembre 2020, il a été décidé une recapitalisation de la dette sur titres de Gares & Connexions vis à vis de la SA SNCF pour un montant de 122 M€ en Capital et 1 096 M€ en Prime d'émission.

4.11. SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

4.11.1. Synthèse des subventions sur immobilisations et mises en service

	31 décembre 2020			31 décembre 2019		
	Subventions mises en service	Subventions en cours	Total	Subventions mises en service	Subventions en cours	Total
Subventions de développement sur immobilisations en cours	-	5 596	5 596	-	4 899	4 899
Subventions de développement sur immobilisations en service	17 005	-	17 005	18 905	-	18 905
Subventions de régénération sur immobilisations en service	3 879	-	3 879	3 484	-	3 484
Subvention de régénération sur immobilisations en cours	762	-	762	537	-	537
Total Subvention	21 646	5 596	27 242	22 926	4 899	27 825

	Montant net au 31/12/2019	Mises en service de subventions sur l'exercice	Quote part de subvention virée au résultat	Autres variations	Montant net au 31/12/2020
Terrains, bâtiments et aménagements	2 043	43	-153	-1 025	908
Terrassement, voies, ouvrages d'art et passages à niveau	12 932	-15	-274	-112	12 531
ITMO, électrification, télécom	3 930	114	-377	-103	3 564
Immobilisations incorporelles	-0	-	-2	4	2
Total Subventions de développement sur immobilisations en service	18 905	142	-806	-1 236	17 005

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 31/12/2020
2004	01/07/2004	38	675	-292	383
2005	25/03/2005	42	574	-215	359
2006	09/05/2006	42	878	-305	573
2007	21/03/2007	35	734	-288	446
2008	17/04/2008	33	69	-35	34
2009	17/01/2009	42	844	-275	569
2010	22/01/2010	38	436	-167	269
2011	01/01/2011	51	20	-15	5
2012	01/01/2012	28	255	-116	139
2013	01/01/2013	41	75	-23	52
2016	01/01/2017	38	126	-13	113
2017	01/01/2018	38	170	-13	157
2018	01/01/2019	38	274	-14	260
2019			537	-14	523

4.12. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

	31 décembre 2019	Dotations	Reprises	Reclassement	31 décembre 2020
Engagements envers le personnel	1 055	161	-169	-1	1 047
Risque environnement	161	26	-23	2	166
Risques fiscaux et sociaux	35	13	-19	-	28
Litiges contractuels	78	36	-35	-	78
Risques de change et de taux	312	-	-8	-	304
Risques financiers	8	5	-	-	13
Autres provisions pour R&C	-	12	-	-	12
Total Provisions	1 649	251	-255	2	1 647

Engagements envers le personnel

La rubrique des engagements envers le personnel comprend les engagements au titre des rentes accidents du travail (554 M€), de l'Action Sociale (125 M€), du Compte Epargne Temps (133 M€), de la Cessation Progressive d'Activité (145 M€), de la Médaille d'honneur du travail (28 M€), du régime complémentaire de prévoyance des CS (24 M€) des pensions, retraites, chômage et indemnités de départ en retraite (38 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 (97 M€), le désamiantage des bâtiments et du matériel roulant (42 M€) ainsi que des coûts liés à la dépollution des sols (26 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 GFP 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, bon cadeaux, litiges prudhommaux et exonération de cotisations.

Les notifications de redressement ont été réceptionnées et payés en 2020.

La provision comptabilisée à ce titre a été reprise 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.

- Litige LGV BPL

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

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

- Accident Eckwersheim LGV

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai 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. La provision précédemment constituée dans les comptes a été reprise suite à l'aboutissement d'un protocole transactionnel.

- 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 2020 aucun passif éventuel n'a été identifié.

4.13. EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES

Depuis le 01/01/2020, SNCF SA maison mère du nouveau groupe public unifié, en assure le pilotage stratégique et financier, dans le respect des règles d'indépendance applicables aux gestionnaires d'infrastructure. Dans ce cadre, SNCF SA centralise les activités de financement et de trésorerie du groupe. Toutefois SNCF Réseau a été habilité à émettre jusqu'au 30 juin 2020, mais n'a effectué aucune émission sur cette période.

Au-delà de cette date, SNCF Réseau n'a plus recours directement aux marchés internationaux de capitaux mais conserve dans son portefeuille jusqu'à leur échéance les émissions obligataires, les instruments financiers, les emprunts contractés auprès d'établissements de crédit et/ou de collectivités locales qu'il a contracté avant le 1er Janvier 2020.

La dette nette en valeur comptable s'élève à 26,4 Mds€ au 31/12/2020 soit une diminution de 22,7 Mds€ qui s'explique essentiellement par les créances CDP mises en place au 01/01/2020 suite à la réforme ferroviaire.

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Dettes long terme	47 629	51 738	-4 109
Capital restant dû :	46 936	51 003	-4 067
<i>Long terme</i>	46 418	50 484	-4 066
<i>Dont différence de conversion</i>	-1 197	-745	-451
<i>Prêts RIF</i>	24	27	-3
<i>Zéro coupon</i>	494	492	2
Intérêts courus :	692	735	-42
Dettes SNCF	679	683	-3
Capital restant dû :	658	662	-3
<i>Dettes transférées (cours historique)</i>	656	659	-3
<i>Prêts RIF</i>	2	3	-0
Intérêts courus	21	21	0
Dépôts de garantie reçus	6	6	0
Dettes court terme	70	312	-242
<i>Dont différence de conversion</i>	0	2	-2
Collatéraux (Passif)	94	197	-103
Découverts bancaires	20	28	-8
Dettes PPP	2 431	2 582	-151
Total Dettes Financières	50 929	55 544	-4 616
- Trésorerie active et placements	-174	-2 612	2 437
- Créance PPP	-2 376	-2 518	141
- Créance CDP	-23 273	-	-23 273
- Intérêts courus sur créances	-342	-	-342
- Collatéraux (Actif)	-1 761	-1 142	-618
- Dépôts de garantie payés	-2	-1	-1
- Prêts aux tiers externes	-797	-681	-116
- Avances reçues holding et G&C	3 246	-	3 246
- Avances et prêts aux filiales intégrées	-96	-31	-66
- Différence de réévaluation - Effet couverture de change	1 197	743	454
- Différence de réévaluation - Effet couverture indexation inflation	-153	-160	7
Dettes nettes en valeur comptable ANC	26 396	49 143	-22 746

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 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.

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 :	46 936	2 375	12 585	31 977
1. Emissions Obligataires :	46 936	2 375	12 585	31 977
Total taux fixe :	42 226	2 247	9 876	30 103
Total Inflation :	3 453	-	2 572	880
Total taux variable :	1 258	128	136	994
EUR taux fixe	34 870	1 000	8 500	25 370
EUR Inflation	3 453	-	2 572	880
EUR taux variable	1 160	128	136	896
Total EUR	39 483	1 128	11 208	27 146
AUD taux fixe	57	-	-	57
AUD taux variable	-	-	-	-
Total AUD	57	-	-	57
CAD taux fixe	177	-	-	177
CAD taux variable	-	-	-	-
Total CAD	177	-	-	177
CHF taux fixe	1 069	278	0	792
CHF taux variable	-	-	-	-
Total CHF	1 069	278	0	792
GBP taux fixe	3 990	890	0	3 100
GBP taux variable	98	-	-	98
Total GBP	4 088	890	0	3 198
HKD taux fixe	98	-	98	0
HKD taux variable	-	-	-	-
Total HKD	98	-	98	0
JPY taux fixe	319	79	55	185
JPY taux variable	-	-	-	-
Total JPY	319	79	55	185
NOK taux fixe	48	-	-	48
NOK taux variable	-	-	-	-
Total NOK	48	-	-	48
SEK taux fixe	228	-	-	228
SEK taux variable	-	-	-	-
Total SEK	228	-	-	228
USD taux fixe	1 369	-	1 222	147
USD taux variable	-	-	-	-
Total USD	1 369	-	1 222	147
2. T.C.N. :				
<i>Billets de Trésorerie</i>	-	-	-	-
<i>Commercial Papers</i>	-	-	-	-
<i>USD</i>	-	-	-	-

	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 :	692	692	-	-
Emissions Obligataires :	692	692	-	-
Total taux fixe :	625	625	-	-
Total Inflation :	61	61	-	-
Total taux variable :	6	6	-	-
EUR taux fixe	482	482	-	-
EUR Inflation	61	61	-	-
EUR taux variable	5	5	-	-
Total EUR	549	549	-	-
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	89	89	-	-
GBP taux variable	1	1	-	-
Total GBP	90	90	-	-
HKD taux fixe	2	2	-	-
HKD taux variable	-	-	-	-
Total HKD	2	2	-	-
JPY taux fixe	1	1	-	-
JPY taux variable	-	-	-	-
Total JPY	1	1	-	-
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	27	27	-	-
USD taux variable	-	-	-	-
Total USD	27	27	-	-
T.C.N. :	0	0	-	-
Billets de Trésorerie	-	-	-	-
Commercial Papers	-	-	-	-
USD	0	0	-	-
C - INTERETS CONSTATES D'AVANCE :	0	0	-	-
Billets de Trésorerie	-	-	-	-
Commercial Papers	-	-	-	-
USD	0	0	-	-

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 :	658	43	615	0
Total taux fixe :	613	-	613	-
Total taux variable :	45	43	2	0
EUR taux fixe	613	-	613	-
EUR taux variable	45	43	2	0
<i>Dont Prêts RIF</i>	2	0	2	0
Total EUR	658	43	615	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.-20	déc.-19	déc.-20	déc.-19	déc.-20	déc.-19	déc.-20	déc.-19
SNCF RESEAU	43 194	47 121	2 038	2 046	2 748	2 421	47 980	51 588
SNCF	613	613	-	-	45	48	658	662
Total EUR :	43 807	47 735	2 038	2 046	2 793	2 469	48 638	52 250
<i>En % :</i>	<i>90%</i>	<i>91%</i>	<i>4%</i>	<i>4%</i>	<i>6%</i>	<i>5%</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>
Créance CDP	-20 817	-	-976	-	-1 479	-	-23 273	-
<i>Dette nette de créance CDP</i>	<i>22 990</i>	<i>-</i>	<i>1 061</i>	<i>-</i>	<i>1 314</i>	<i>-</i>	<i>25 365</i>	<i>-</i>

4.14. DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES COMPTES CREDITEURS

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	2 696	2 625	71
<i>Dont dettes fournisseurs d'immobilisations</i>	<i>267</i>	<i>287</i>	<i>-20</i>
Dettes fiscales et sociales	993	964	29
Personnel et organismes sociaux	567	557	10
Taxe sur le chiffre d'affaires	386	372	14
Etat et collectivités publiques	33	31	2
Dettes fiscales sur investissement	-	-	-
TVA sur immobilisations	7	4	3
Autres dettes d'exploitation	5 228	2 332	2 896
Subventions appelées d'avance	1 497	2 141	-644
Autres dettes	3 731	191	3 540
Total des dettes d'exploitation	8 917	5 921	2 996

Suite à la nouvelle organisation de financement du GPU, SNCF Réseau est financé en intégralité par la société mère d'où l'augmentation du compte courant passif (Autres dettes).

4.15. ETAT DES ECHEANCES DES DETTES D'EXPLOITATION

	31 décembre 2020	Échéances à moins d'1 an	Échéances à plus d'1 an
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	2 696	2 696	-
<i>Dont dettes fournisseurs d'immobilisations</i>	<i>267</i>	<i>267</i>	<i>-</i>
Dettes fiscales et sociales	993	993	-
Personnel et organismes sociaux	567	567	-
Taxe sur le chiffre d'affaires	386	386	-
Etat et collectivités publiques	33	33	-
TVA sur immobilisations	7	7	-
Autres dettes d'exploitation	5 228	5 228	-
Subventions appelées d'avance	1 497	1 497	-
Autres dettes	3 731	3 731	-
Total des dettes d'exploitation	8 917	8 917	-

4.16. AUTRES COMPTES DE REGULARISATION PASSIF

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Primes d'émissions des emprunts - Passif	1 430	1 583	-153
Différence d'évaluation sur instruments dérivés de couverture de change et Position Ouverte Isolée	1 491	1 136	355
Autres comptes de régularisation passif sur opérations financières	235	239	-3
Total des Autres comptes de Régularisation - Passif	3 156	2 957	199

4.17. ECARTS DE CONVERSION PASSIF

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Ecart de Conversion - passif	-1 912	-1 673	-240
<i>Sur la dette en devises couverte</i>	<i>-1 478</i>	<i>-1 128</i>	<i>-350</i>
<i>Sur les dérivés de couverture</i>	<i>-434</i>	<i>-545</i>	<i>110</i>
Total Ecart de Conversion - passif	-1 912	-1 673	-240

4.18. PRODUITS CONSTATÉS D'AVANCE

Les produits constatés d'avance s'élèvent à 1 039 M€ au 31 décembre 2020. Ils sont composés, essentiellement, des redevances d'infrastructure facturées au titre des horaires de service 2021.

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'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 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Redevance d'accès	2 070	2 022	48
Redevance de marché	1 936	2 502	-566
Redevance de circulation	638	875	-237
Redevance quais	-0	131	-131
Redevances complémentaires électricité	198	238	-40
Autres recettes	49	50	-1
Sous-total recettes commerciales d'infrastructure	4 890	5 818	-928
Autres produits	859	611	248
Total Chiffre d'affaires	5 749	6 429	-679

5.2. PRODUCTION IMMOBILISEE ET STOCKEE

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Production immobilisée ACE	3 809	4 101	-291
Production Immobilisée Charges de personnel	1 035	1 143	-108
Production Stockée	89	90	-1
Total Production Immobilisée	4 934	5 334	-400

5.3. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Subventions d'exploitation	542	493	49
Autres produits	18	89	-72
Total Autres Produits d'Exploitation	560	582	-22

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 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Moyens de transport et de traction	-308	-351	44
Entretien, maintenance	-2 959	-2 904	-54
Honoraires et prestations informatiques	-845	-860	15
Patrimoine	-679	-792	113
Autres achats et charges externes	-1 934	-1 967	32
Total Achats et charges externes	-6 724	-6 874	150

5.5. IMPOTS ET TAXES

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Taxes foncières	-26	-28	2
CVAE-CFE	-75	-92	17
Taxe sur les salaires	-5	-4	-1
Taxe Apprentissage	-15	-1	-15
Formation Professionnelle	-21	-21	0
Effort à la Construction	-27	-27	1
Autres impôts et taxes (dont C3S)	-23	-17	-6
Versement Transport	-39	-39	0
Sous-Total Autres impôts et taxes	-130	-109	-21
Total Impôts et Taxes	-231	-229	-2

5.6. CHARGES DE PERSONNEL

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Salaires et traitements	-2 290	-2 343	53
Cotisations retraites	-632	-676	44
Autres charges sociales	-433	-401	-32
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	-16	-8	-8
Sous-total	-3 370	-3 428	58
Mise à disposition de personnel	-58	-64	6
Total des charges de personnel	-3 428	-3 492	64
Total des effectifs moyens payés	53 661	57 078	-3 417

5.7. HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Le montant des honoraires des commissaires aux comptes s'est élevé à 1,1 M€ en 2020 qui se répartissent comme suit :

- audit légal des comptes 2020 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 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Dotations aux amortissements	-2 072	-1 962	-110
Dotations aux provisions des immobilisations	-11	-8	-3
Dotations aux provisions dépréciations de créances	-38	-29	-10
Dotations aux provisions dépréciations stocks	-18	-19	1
Dotations aux provisions pour risques et charges	-144	-133	-11
Total des Dotations d'Exploitation	-2 284	-2 150	-133

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Quote part de subvention virée au compte de résultat	806	746	60
Reprise de subvention régénération	142	128	14
Reprises de provisions des immobilisations	12	21	-9
Reprises de provisions dépréciations de créances	29	31	-2
Reprises de provisions dépréciations stocks	15	16	-1
Reprises de provisions pour risques et charges	120	100	20
Transfert de charges	13	35	-22
Total des Reprises d'Exploitation	1 137	1 077	60

5.9. RESULTAT FINANCIER

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Coût endettement financier net	-719	-1 511	792
Coût financier des avantages au personnel	13	-139	152
Dividendes	0	0	-0
Autres charges financières	-248	-155	-93
Autres produits financiers	236	151	85
Total Résultat Financier	-718	-1 655	937

5.10. RESULTAT EXCEPTIONNEL

Le résultat exceptionnel de l'exercice 2020 est de 94 M€ comprend principalement le résultat net de cession des actifs à hauteur de 85 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 10 121 M€,
- Déficits fiscaux depuis le 1er janvier 2015 imputables sur le bénéfice fiscal du groupe d'intégration : 3 577 M€.

SNCF Réseau a comptabilisé un produit d'impôt de 4,9 M€ qui se répartit ainsi :

- Crédit d'Impôt Recherche pour 3,9 M€,
- Crédit Mécénat pour 0,5 M€.
- Crédit d'Impôt Famille 0,5 M€.

7. INFORMATIONS SUR LES PARTIES LIEES

Le groupe SNCF Réseau, dont le capital est intégralement détenu par la SNCF SA, elle-même détenue par l'État (via l'Agence des Participations de l'État), est lié avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'Etat français. Les informations portant sur les transactions avec ces entités concernent les parties liées suivantes :

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

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

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

7.1. RELATION AVEC LE GROUPE FERROVIAIRE

Relations avec SNCF Voyageurs

SNCF Voyageurs est l'un des principaux clients de SNCF Réseau au titre des péages pour le transport de voyageurs.

Soldes au bilan	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Créances d'exploitation	778	632
Dettes d'exploitation*	911	1 127

* Soldes au bilan hors dette financière présentée séparément au passif du bilan

Produits et charges	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Péages	2 622	3 451
Charges	-592	-503

Relations avec SA FRET

SA Fret est l'un des principaux clients de SNCF Réseau au titre des péages pour le transport de marchandises.

Soldes au bilan	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Créances d'exploitation	16	27
Dettes d'exploitation*	14	25

* Soldes au bilan hors dette financière présentée séparément au passif du bilan

Produits et charges	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Péages	39	30
Charges	-14	-5

Relation avec SA 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 2020	31 décembre 2019
Créances	31	54
Dettes	85	51

Produits et charges	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Produits	87	81
Charges	-628	-492

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 2020	31 décembre 2019
Subventions à recevoir (actif)	166	255

Produits et charges	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Redevances d'accès	1 910	1 860
Compensations FRET	124	81

8. ENGAGEMENTS HORS BILAN

8.1. ENGAGEMENTS DONNES ET RECUS SUR INSTRUMENTS FINANCIERS

- Gestion des risques de signature et de contrepartie

SNCF Réseau n'a plus recours directement aux marchés internationaux de capitaux mais conserve dans son portefeuille jusqu'à leur échéance tous les instruments dérivés auxquels le groupe a contracté avant la Réforme Ferroviaire pour couvrir son exposition aux risques de taux et de change. Les principaux dérivés utilisés sont des contrats d'échanges d'intérêts, des contrats de change à terme et des contrats d'échanges de devises.

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 2020		31 décembre 2019	
	Nominal	MtM	Nominal	MtM
Opérations de couvertures négociées de gré à gré :				
Echanges de taux en EUR :				
Micro-couverture				
< 1 an	258 EUR	-7 EUR	200 EUR	-6 EUR
de 1 à 5 ans	2 242 EUR	77 EUR	2 325 EUR	74 EUR
> 5 ans	1 900 EUR	-769 EUR	2 075 EUR	-637 EUR
Macro-couverture				
< 1 an	-	- EUR	-	-
de 1 à 5 ans	-	- EUR	-	-
> 5 ans	-	- EUR	-	-
Opérations de trading :				
< 1 an	- EUR	- EUR	- EUR	- EUR
de 1 à 5 ans	- EUR	- EUR	- EUR	- EUR
> 5 ans	50 EUR	-13 EUR	50 EUR	-8 EUR

II - LES OPERATIONS EN DEVISES	31 décembre 2020		31 décembre 2019	
	Nominal	MtM	Nominal	MtM
Opérations de couvertures négociées de gré à gré :				
Change à terme contre EUR :				
< 1 an	- USD	- EUR	350 USD	7 EUR
de 1 à 5 ans				
> 5 ans				
Swaps de devises contre EUR :				
< 1 an	300 CHF	286 EUR	- CHF	- EUR
	800 GBP	939 EUR	- GBP	- EUR
	10 000 JPY	81 EUR	10 000 JPY	7 EUR
	- USD	- EUR	1 500 USD	67 EUR
de 1 à 5 ans	- CHF	- EUR	300 CHF	93 EUR
	- GBP	- EUR	800 GBP	-241 EUR
	937 HKD	111 EUR	- HKD	- EUR
	7 000 JPY	58 EUR	17 000 JPY	23 EUR
	1 500 USD	1 287 EUR	1 500 USD	49 EUR
> 5 ans	90 AUD	68 EUR	90 AUD	-5 EUR
	277 CAD	257 EUR	277 CAD	56 EUR
	855 CHF	1 084 EUR	855 CHF	300 EUR
	2 837 GBP	6 128 EUR	2 826 GBP	-1 074 EUR
	- HKD	- EUR	937 HKD	-4 EUR
	23 000 JPY	232 EUR	23 000 JPY	-13 EUR
	500 NOK	69 EUR	500 NOK	-8 EUR
	2 290 SEK	337 EUR	2 290 SEK	-25 EUR
	180 USD	218 EUR	180 USD	10 EUR

III - AUTRES ENGAGEMENTS DE HORS BILAN FINANCIERS	31 décembre 2020		31 décembre 2019	
	Nominal	MtM	Nominal	MtM
Engagement de financement reçus :				
Emprunt syndiqué :		- EUR		1 500 EUR

SNCF Réseau bénéficiait d'une ligne de crédit syndiqué mise en place le 29 juin 2017 pour 1 500 M€, celle-ci a été résiliée au 1er janvier 2020, en lien avec la nouvelle organisation du financement du GPU.

8.2. AUTRES ENGAGEMENTS DONNES ET RECUS

- Cautions reçues des tiers externes

Le montant des garanties financières reçu des tiers est de 548 M€ qui se décomposent en :

- Garanties reçues des fournisseurs (523 M€)

- Cautions reçues des clients (19 M€)

- Engagements d'achats

Le montant des engagements d'achats concerne principalement les engagements d'achats d'immobilisations qui représentent 84 M€ à fin décembre 2020.

- Garanties financières données à des tiers

Le montant des engagements liés aux garanties financières données à des tiers est de 757 M€ à fin décembre 2020.

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 70 M€ à la clôture de décembre 2020.

Il s'agit principalement de garanties données pour 47 M€ au titre du projet CDG Express et 21 M€ de garanties financières accordées à Gares & Connexions pour le projet TO-LYON.

Location de financement, crédit-bail et location simple

Le montant des engagements relatifs aux locations représente 399 M€ à fin décembre 2020 et se décompose comme suit :

- Location simple matériel de transport : 52 M€

- Location simple matériel ferroviaire : 47 M€

- Location simple immobilier : 300 M€

- Promesses de ventes

Les promesses de ventes reçues s'élevaient à 182 M€ au 31 décembre 2020.

Les promesses de ventes données s'élevaient à 182 M€ au 31 décembre 2019.

- Engagements reçus sur les locations simples immobilières

L'indexation retenue au 31 décembre 2020 pour les redevances futures sur concessions est de 1,45 % (indice ILAT 1^{er} trimestre 2020).

Au 31 décembre 2020, le total des engagements reçus sur les contrats de location simple est estimé à 388 M€.

- Locations immobilières données – baux

L'indexation retenue au 31 décembre 2020 pour les redevances futures sur concessions est de 1,45 % (indice ILAT 1^{er} trimestre 2020).

Au 31 décembre 2020, le total des engagements donnés sur les contrats de location simple est estimé à 300 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 2020, SNCF Réseau bénéficie d'une garantie pour un montant de 548 M€.

SNCF Réseau profite d'une garantie bénéficiaire auprès d'Eiffage Rail Express pour 140 M€.

SNCF Réseau profite d'une garantie bénéficiaire auprès d'OCVIA pour 122 M€.

- Réservation de sillons

Le Document de Référence du Réseau pour 2020 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 2020.

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 collège se décompose ainsi :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Cadres	15 261	15 498
Maitrise	20 520	21 012
Exécution	17 880	20 568
Total des effectifs moyens payés	53 661	57 078

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 2020	31 décembre 2019
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

**Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes consolidés**

(Exercice clos le 31 décembre 2020)

PricewaterhouseCoopers Audit

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

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

Ernst & Young Audit

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

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

**Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes consolidés****(Exercice clos le 31 décembre 2020)**

A l'assemblée générale

SNCF RESEAU

15-17 Rue Jean-Philippe Rameau
93418 La Plaine Saint-Denis

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, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de la société SNCF RESEAU relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2020, 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 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 réserve***Motivation de la réserve***

Comme mentionné dans la note 4.5.2 de l'annexe aux comptes consolidés relative au test de valeur des actifs de l'Unité Génératrice de Trésorerie Infrastructure (« l'UGT Infrastructure »), la crise sanitaire qui a débuté en 2020 et se poursuit encore aujourd'hui a affecté le chiffre d'affaires, les flux d'investissement et le besoin en fonds de roulement de l'UGT Infrastructure.

Ce contexte, constitutif d'un indice de perte de valeur, a conduit SNCF Réseau à mettre en œuvre un nouveau test de valeur au 31 décembre 2020 selon une méthodologie similaire à celle utilisée lors du précédent test réalisé au 31 décembre 2019.

Ce nouveau test n'a pas conduit à constater une dépréciation complémentaire des actifs de l'UGT Infrastructure, l'équilibre des négociations entre l'Etat et SNCF Réseau qui sous-tend la trajectoire financière retenue dans le test n'ayant pas été remis en cause. Cet équilibre continue de supposer, d'une part, l'atteinte par SNCF Réseau de ses plans de productivité et, d'autre part, la mise en œuvre effective, notamment par l'Etat, de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour soutenir la valeur recouvrable des actifs de l'UGT Infrastructure dans le contexte présent de crise sanitaire. Ceci se traduit notamment dans la recapitalisation de la Société Nationale SNCF fin 2020 et la distribution consécutive opérée au bénéfice du fonds de concours et destinée à contribuer au financement des investissements d'infrastructure.

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

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

- Les prévisions retenues dans le test de valeur de l'UGT Infrastructure au 31 décembre 2020 reposent sur (i) le plan stratégique présenté pour information au Conseil d'administration de la Société Nationale SNCF le 8 octobre 2020 et (ii) la révision de certaines hypothèses au regard de l'évolution de la situation économique et sanitaire. Ces hypothèses, notamment celles reposant sur une décision de l'Etat ou liées au contexte sanitaire, sont susceptibles d'évoluer.
- L'actualisation du contrat de performance entre SNCF Réseau et l'Etat pour la période 2021-2030 est en cours de négociation et ses incidences ne peuvent être mesurées à date. La finalisation dans les prochains mois de ce nouveau contrat de performance pourrait conduire à une révision ad-hoc du plan stratégique présenté le 8 octobre 2020 et mentionné ci-avant.
- Les subventions d'investissement affectées aux travaux de régénération financées à travers le fonds de concours reposent sur le versement par l'Etat à SNCF Réseau :
 - du montant de 4,05 milliards d'euros versé en décembre 2020 au fonds de concours par la Société Nationale SNCF consécutivement à sa recapitalisation par l'Etat et
 - des dividendes qui seront perçus de la Société Nationale SNCF, dont l'estimation repose sur la trajectoire financière issue du plan stratégique présenté le 8 octobre dernier ; cette trajectoire pourrait s'avérer différente de celle qui résultera du nouveau contrat de performance actuellement en cours de négociation (cf. supra).
- L'ART avait rendu des avis de non-conformité sur l'indexation de la tarification des activités conventionnées pour les horaires de services 2020 et 2021-2023 telle que publiée par SNCF Réseau. En réponse au recours formé par SNCF Réseau, le Conseil d'Etat avait enjoint à l'ART de réexaminer les propositions de SNCF Réseau. L'ART a rendu un avis favorable le 9 février 2021 sur le projet de tarification 2022-2023 publié le 11 décembre 2020. La validité de l'augmentation des taux d'indexation de la tarification des activités conventionnées retenue dans le test pour les années suivantes ne peut être confirmée à date.

- Pour le réseau en service, SNCF Réseau a maintenu l'année 2030 comme année normative considérant qu'elle correspondra à l'année où le réseau sera stabilisé au niveau de performance attendu, ce niveau n'ayant jamais été atteint auparavant. La valeur terminale constitue ainsi la part essentielle de la valeur recouvrable.
- Enfin, les mesures relatives au nouveau régime de retraite et plus largement au nouveau cadre social issu des accords de branche pour l'activité ferroviaire sont toujours en cours de négociation à la date d'arrêt des comptes et en conséquence n'ont pu être modélisées dans le test de valeur.

Ces aléas et incertitudes majeurs, accentués par le contexte sanitaire actuel, pèsent sur les prévisions de flux de trésorerie prévisionnels actualisés retenus pour l'évaluation des actifs corporels et incorporels de l'UGT Infrastructure figurant au bilan de la société au 31 décembre 2020 et, en conséquence, le montant des dépréciations afférentes pourrait être sous-évalué. Ces projections participent également à l'appréciation de la recouvrabilité des impôts différés actifs et donc à l'évaluation de leur montant au bilan. Le montant des impôts différés actifs figurant au bilan pourrait ainsi être surévalué.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant des projections utilisées, et donc de nous prononcer sur la valeur nette comptable des actifs concernés qui s'élève au 31 décembre 2020, d'une part, à 32,9 milliards d'euros pour les immobilisations corporelles et incorporelles (encours de production exclus) 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 prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1^{er} janvier 2020 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

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

La crise mondiale liée à la pandémie de COVID-19 crée des conditions particulières pour la préparation et l'audit des comptes de cet exercice. En effet, cette crise et les mesures exceptionnelles prises dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire induisent de multiples conséquences pour les entreprises, particulièrement sur leur activité et leur financement, ainsi que des incertitudes accrues sur leurs perspectives d'avenir. Certaines de ces mesures, telles que les restrictions de déplacement et le travail à distance,

ont également eu une incidence sur l'organisation interne des entreprises et sur les modalités de mise en œuvre des audits.

C'est dans ce contexte complexe et évolutif que, 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 le point décrit 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 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

Note 6 de l'annexe aux comptes consolidés

Description du risque

Le personnel 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 1 121 millions d'euros au 31 décembre 2020. 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 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.

Pour le personnel des sociétés SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions 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 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.

Notre réponse au risque

Nous avons pris connaissance du processus de qualification et d'évaluation par la Direction de ses principaux engagements.

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 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 vérifié que la note 6 de l'annexe aux comptes consolidés donnent une information appropriée, notamment sur la qualification de certains 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 du point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

Conformément au III de l'article 222-3 du règlement général de l'AMF, la direction de votre Société nous a informés de sa décision de reporter l'application du format d'information électronique unique tel que défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2021. En conséquence, le présent rapport ne comporte pas de conclusion sur le respect de ce format dans la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L.451-1-2 du code monétaire et financier.

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 2020, le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit était dans la 24^{ème} année de sa mission sans interruption et le cabinet Ernst & Young Audit dans la 6^{ème} 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 26 février 2021

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Ernst & Young Audit

François Guillon

Philippe Vogt

Valérie Descleve

Nicolas Pfeuty

07 –

RAPPORT DES

COMMISSAIRES

AUX COMPTES

SUR LES COMPTES

SOCIAUX

SNCF RESEAU

**Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes annuels**

(Exercice clos le 31 décembre 2020)

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

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

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

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

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

(Exercice clos le 31 décembre 2020)

A l'assemblée générale
SNCF RESEAU
15-17 Rue Jean-Philippe Rameau
93418 La Plaine Saint-Denis

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, nous avons effectué l'audit des comptes annuels de la société SNCF RESEAU relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2020, 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.

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 Infrastructure »), la crise sanitaire qui a débuté en 2020 et se poursuit encore aujourd'hui a affecté le chiffre d'affaires, les flux d'investissement et le besoin en fonds de roulement de l'UGT Infrastructure.

Ce contexte, constitutif d'un indice de perte de valeur, a conduit SNCF Réseau à mettre en œuvre un nouveau test de valeur au 31 décembre 2020 selon une méthodologie similaire à celle utilisée lors du précédent test réalisé au 31 décembre 2019.

Ce nouveau test n'a pas conduit à constater une dépréciation complémentaire des actifs de l'UGT Infrastructure, l'équilibre des négociations entre l'Etat et SNCF Réseau qui sous-tend la trajectoire financière retenue dans le test n'ayant pas été remis en cause. Cet équilibre continue de supposer, d'une part, l'atteinte par SNCF Réseau de ses plans de productivité et, d'autre part, la mise en œuvre effective, notamment par l'Etat, de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour soutenir la valeur recouvrable des actifs de l'UGT Infrastructure dans le contexte présent de crise sanitaire. Ceci se traduit notamment dans la recapitalisation de la Société Nationale SNCF fin 2020 et la distribution consécutive opérée au bénéfice du fonds de concours et destinée à contribuer au financement des investissements d'infrastructure.

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

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

- Les prévisions retenues dans le test de valeur de l'UGT Infrastructure au 31 décembre 2020 reposent sur (i) le plan stratégique présenté pour information au Conseil d'administration de la Société Nationale SNCF le 8 octobre 2020 et (ii) la révision de certaines hypothèses au regard de l'évolution de la situation économique et sanitaire. Ces hypothèses, notamment celles reposant sur une décision de l'Etat ou liées au contexte sanitaire, sont susceptibles d'évoluer.
- L'actualisation du contrat de performance entre SNCF Réseau et l'Etat pour la période 2021-2030 est en cours de négociation et ses incidences ne peuvent être mesurées à date. La finalisation dans les prochains mois de ce nouveau contrat de performance pourrait conduire à une révision ad-hoc du plan stratégique présenté le 8 octobre 2020 et mentionné ci-avant.
- Les subventions d'investissement affectées aux travaux de régénération financées à travers le fonds de concours reposent sur le versement par l'Etat à SNCF Réseau :
 - du montant de 4,05 milliards d'euros versé en décembre 2020 au fonds de concours par la Société Nationale SNCF consécutivement à sa recapitalisation par l'Etat et
 - des montants qui seront perçus de la Société Nationale SNCF, dont l'estimation repose sur la trajectoire financière issue du plan stratégique présenté le 8 octobre dernier ; cette trajectoire pourrait s'avérer différente de celle qui résultera du nouveau contrat de performance actuellement en cours de négociation (cf. supra).
- L'ART avait rendu des avis de non-conformité sur l'indexation de la tarification des activités conventionnées pour les horaires de services 2020 et 2021-2023 telle que publiée par SNCF Réseau. En réponse au recours formé par SNCF Réseau, le Conseil d'Etat avait enjoint à l'ART de réexaminer les propositions de SNCF Réseau. L'ART a rendu un avis favorable le 9 février 2021 sur le projet de tarification 2022-2023 publié le 11 décembre 2020. La validité de l'augmentation des taux d'indexation de la tarification des activités conventionnées retenue dans le test pour les années suivantes ne peut être confirmée à date.
- Pour le réseau en service, SNCF Réseau a maintenu l'année 2030 comme année normative considérant qu'elle correspondra à l'année où le réseau sera stabilisé au niveau de performance

attendu, ce niveau n'ayant jamais été atteint auparavant. La valeur terminale constitue ainsi la part essentielle de la valeur recouvrable.

- Enfin, les mesures relatives au nouveau régime de retraite et plus largement au nouveau cadre social issu des accords de branche pour l'activité ferroviaire sont toujours en cours de négociation à la date d'arrêté des comptes et en conséquence n'ont pu être modélisées dans le test de valeur.

Ces aléas et incertitudes majeurs, accentués par le contexte sanitaire actuel, pèsent sur les prévisions de flux de trésorerie prévisionnels actualisés retenus pour l'évaluation des actifs corporels et incorporels de l'UGT Infrastructure figurant au bilan de la société au 31 décembre 2020 et, en conséquence, le montant des dépréciations afférentes pourrait être sous-évalué.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant des projections utilisées, et donc de nous prononcer sur la valeur nette comptable des immobilisations corporelles et incorporelles (encours de production exclus) qui s'élève au 31 décembre 2020, à 31,6 milliards d'euros.

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 prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1er janvier 2020 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.

Justification des appréciations -Points clés de l'audit

La crise mondiale liée à la pandémie de COVID-19 crée des conditions particulières pour la préparation et l'audit des comptes de cet exercice. En effet, cette crise et les mesures exceptionnelles prises dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire induisent de multiples conséquences pour les entreprises, particulièrement sur leur activité et leur financement, ainsi que des incertitudes accrues sur leurs perspectives d'avenir. Certaines de ces mesures, telles que les restrictions de déplacement et le travail à distance, ont également eu une incidence sur l'organisation interne des entreprises et sur les modalités de mise en œuvre des audits.

C'est dans ce contexte complexe et évolutif que, 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 le point décrit 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

Notes 3.14 et 4.12 de l'annexe aux comptes annuels

Description du risque

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 1 047 millions d'euros au 31 décembre 2020. 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 3.14 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.

Pour le personnel de la société 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.

Notre réponse au risque

Nous avons pris connaissance du processus de qualification et d'évaluation par la Direction de ses principaux engagements.

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 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 vérifié que les notes 3.14 et 4.12 de l'annexe aux comptes annuels donnent une information appropriée, notamment sur la qualification de certains 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 du point décrit 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 les articles L.225-37-4 et L.22-10-10 du code de commerce.

Autres informations

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives aux prises de participation et de contrôle vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

Format de présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel

Conformément au III de l'article 222-3 du règlement général de l'AMF, la direction de votre société nous a informés de sa décision de reporter l'application du format d'information électronique unique tel que défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2021. En conséquence, le présent rapport ne comporte pas de conclusion sur le respect de ce format dans la présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L.451-1-2 du code monétaire et financier.

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 2020, le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit était dans la 24^{ème} année de sa mission sans interruption et le cabinet ERNST & YOUNG Audit dans la 6^{ème} 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 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 26 février 2021

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Ernst & Young Audit

François Guillon

Philippe Vogt

Valérie Desclève

Nicolas Pfeuty

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 2020



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 2020

À 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 et accrédité par le Cofrac (accréditation Cofrac Inspection n°3-1060 dont la portée est 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 2020 (ci-après la « Déclaration »), présentée dans le rapport de gestion en application volontaire 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 présentés dans la Déclaration au chapitre 4.8. « *Méthode du rapport extrafinancier* ».

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 ;

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

Société d'expertise comptable inscrite au tableau de l'ordre de Paris - Ile de France. Société de commissariat aux comptes membre de la compagnie régionale de Versailles. Société par Actions Simplifiée au capital de 2 510 460 €. Siège social : 63, rue de Villiers 92200 Neuilly-sur-Seine. RCS Nanterre 672 006 483. TVA n° FR 76 672 006 483. Siret 672 006 483 00362. Code APE 6920 Z. Bureaux : Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Metz, Nantes, Neuilly-Sur-Seine, Nice, Poitiers, Rennes, Rouen, Strasbourg, Toulouse.

- La conformité des produits et services aux réglementations applicables.

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 les informations prévues au 2ème alinéa de l'article L. 22-10-36 en matière 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 2ème 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 ;

- 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 de l'Environnement et du Développement durable, la Direction des Ressources humaines, la Direction de la Sécurité, de la Sûreté et des risques, la Direction Générale Industrielle et Ingénierie et la Direction Achats, 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 6 personnes et se sont déroulés entre novembre 2020 et février 2021 sur une durée totale d'intervention de 10 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 huit entretiens avec les personnes responsables de la préparation de la Déclaration, représentant notamment la Direction du Développement Durable, la Direction des Ressources humaines, la Direction de la Sécurité, de la Sûreté et des risques, la Direction Générale Industrielle et Ingénierie et la Direction Achats.

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 26 février 2021

L'un des Commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

François Guillon

Associé

Sylvain Lambert

Associé du Département Développement
Durable

Annexe : Liste des informations que nous avons considérées comme les plus importantes

Indicateurs clefs de performance :

- Nombre d'évènements de sécurité remarquables (ESR) ;
- Taux de femmes dans les effectifs ;
- Indice d'engagement des salariés (Baromètre ALLURE) (%) ;
- Montant des achats effectués auprès de l'économie sociale et solidaire (ESS) (M€) ;
- Nombre de logements PNB traités ;
- Taux de captation des matériaux dimensionnant de la voie (ballast, rail, traverses bois/bétons, fil de contact caténaire) collectés lors des opérations de régénération pour la valorisation dont le réemploi (%) ;
- Part de rails réemployés (%) ;
- Part de rails recyclés (%) ;
- Part de ballast réemployé en suite rapide (%) ;
- Volume de traverses bois valorisées énergétiquement (tonnes) ;
- Part des installations ferroviaires (RFN, Sites) couvertes par des actions de réduction ou de suppression d'usage des produits phytosanitaires (Hors biocontrôle) (%) ;
- Taux d'émissions carbone évitées par km de voie régénéré par rapport à 2018 sur les 4 segments ballast, rail, traverses bois/bétons, fil de contact caténaire grâce aux actions d'économie circulaire (%)
- Émissions de GES (Gaz à Effet de Serre) totales de SNCF Réseau (kt eq CO₂) ;
- Consommation d'énergie totale (en GWh) ;
- Nombre d'évènements environnementaux ;
- Taux d'établissements ayant déployé un système de management de l'environnement (SME) sur le nombre total d'établissements (%).

Informations quantitatives :

- Taux de fréquence des accidents du travail donnant lieu à un arrêt de travail d'au moins un jour ;
- Note QVT Allure ;
- Nombre d'heures de formation ;
- Taux de salariés ayant bénéficié d'une formation (%) ;
- Nombre d'heures en insertion sociale réalisées par des clauses sociales (h) ;
- Nombre de personnes ayant bénéficié d'un traitement PNB (nb) ;
- Ventes de matériaux en fin de vie (M€) ;
- Part d'ouvrages hydrauliques mis en conformité sur le nombre d'ouvrages entravant les cours d'eau inscrits par arrêté préfectoral en liste 2 (%) ;
- Taux de déploiement des systèmes de management dans les établissements (%).

Informations qualitatives (actions et résultats) :

- Plan d'action visant le développement des compétences non-techniques des agents ;
- Liste des établissements concernés par la promotion des métiers techniques aux jeunes filles ;
- Fiches pratiques sur le recrutement et le parcours professionnel des travailleurs handicapés ;
- Action de la fondation SNCF pendant la crise COVID ;
- Lancement du site Engagement citoyen SNCF ;
- Retour d'expérience de la méthode « météo de chantiers » ;
- Avenant du contrat avec British Steel Rail, producteur de « rails verts » ;
- Synthèse de concertation au sujet de la protection des personnes lors de l'utilisation de produits phytosanitaires ;
- *Request for information* de la part de SNCF Réseau aux producteurs de photovoltaïque ;
- Synthèse et résultats du séminaire d'animation pour les Coordinateurs Locaux Environnement.