

# SNCF RÉSEAU

## RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL 2021

Normes IFRS – en millions d’euros

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

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

  
RÉSEAU



01 – ATTESTATION DES RESPONSABLES DU  
RAPPORT FINANCIER

PAGE 005

02 – RAPPORT DE GESTION COMPTES  
CONSOLIDÉS SEMESTRIELS SNCF RÉSEAU  
RÉSUMÉS

PAGE 006

03 – COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS  
RÉSUMÉS

PAGE 037

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

PAGE 071

# 01 – ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER



## **ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER**

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes pour la période close au 30 juin 2021 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 22 juillet 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



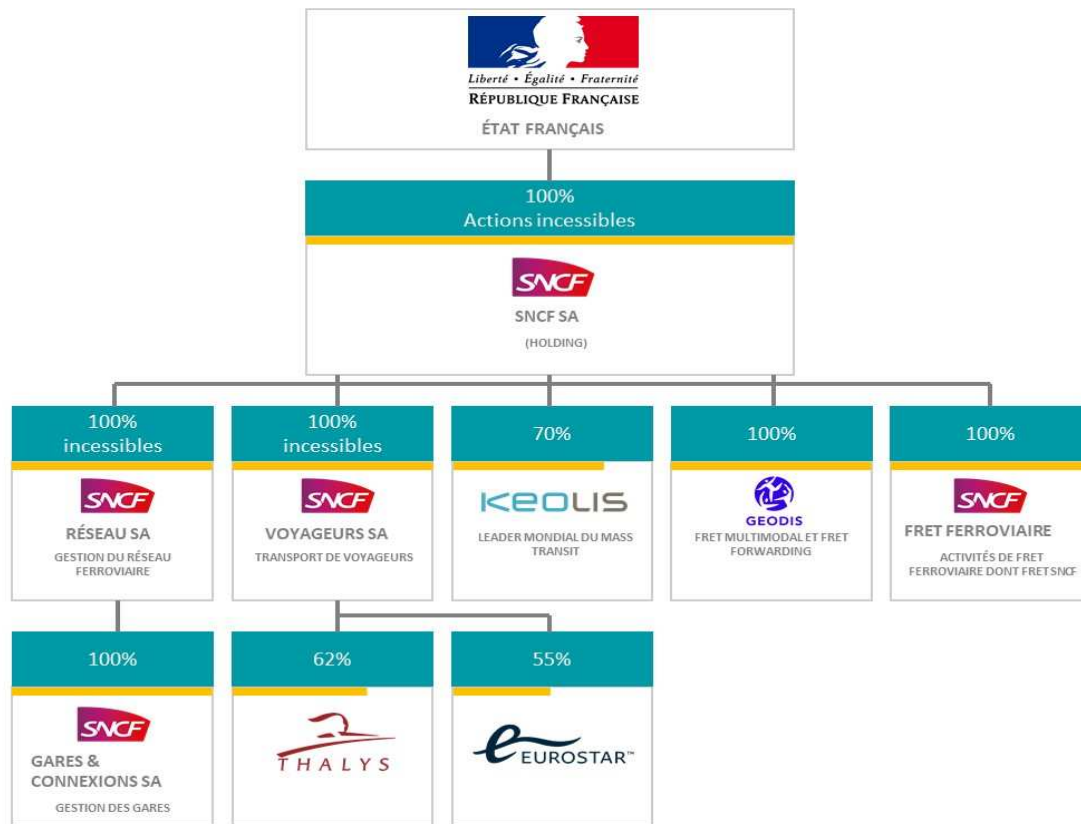
## SOMMAIRE

<b>1. GROUPE SNCF RESEAU AU PREMIER SEMESTRE 2021</b>	<b>8</b>	2.3. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS AU 30 JUIN 2021 .....	25
1.1. ORGANISATION DU GROUPE SNCF AU 30 JUIN 2021 .....	8	2.4. ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ENTREPRISE ET RÉSULTATS DES SECTEURS OPÉRATIONNELS.....	26
1.2. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ DU GROUPE SNCF RÉSEAU .....	9	2.5. INVESTISSEMENTS.....	29
1.3. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE.....	10	2.6. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT .....	31
1.4. FAITS MARQUANTS .....	12	2.7. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT .....	32
1.5. TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS.....	17	<b>3. TYPOLOGIE DES RISQUES .....</b>	<b>33</b>
1.6. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS DU GROUPE SNCF RÉSEAU .....	21	3.1. FACTEURS DE RISQUES .....	33
1.7. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE.....	22	3.2. POLICES D'ASSURANCE .....	34
<b>2. RESULTAT ET SITUATION FINANCIERE DU GROUPE.....</b>	<b>23</b>	<b>4. ENJEUX ET PERSPECTIVES .....</b>	<b>35</b>
2.1. PRESENTATION DE L'EBITDA.....	23	4.1. SECTEUR SNCF RÉSEAU .....	35
2.2. TABLEAU DE FINANCEMENT .....	23	4.2. SECTEUR SNCF GARES & CONNEXIONS .....	35
		4.3. SECTEUR AUTRES.....	36

1. GROUPE SNCF RÉSEAU AU PREMIER SEMESTRE 2021

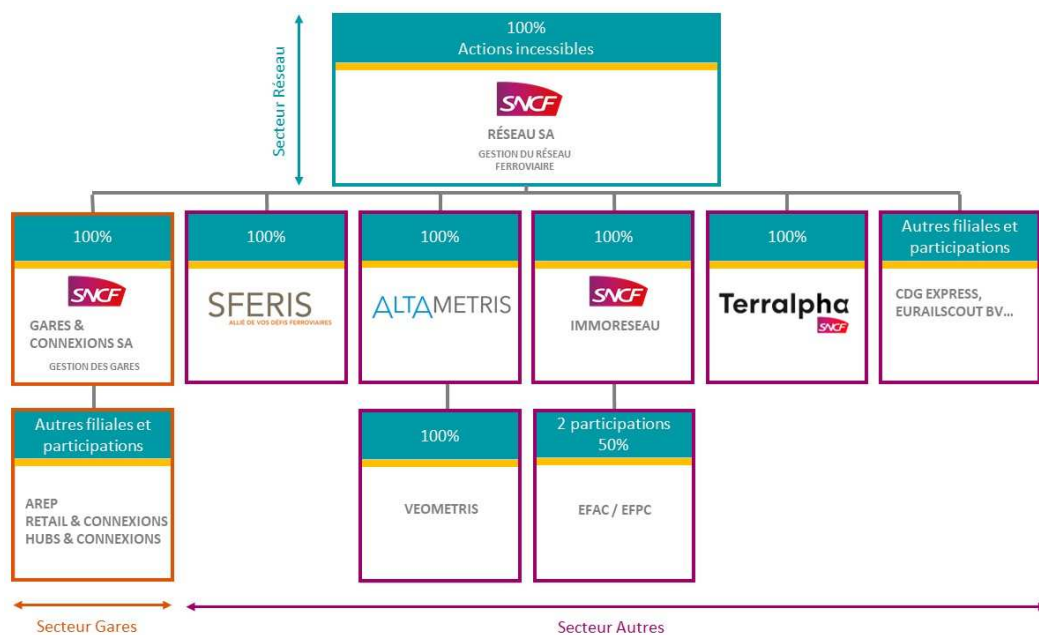
1.1. ORGANISATION DU GROUPE SNCF AU 30 JUIN 2021

Organigramme Groupe SNCF au 30 juin 2021



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

Organigramme Groupe SNCF Réseau au 30 juin 2021



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), a modifié fortement l'organisation du groupe SNCF. Un des axes consistait 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 a supposé un changement de posture. Si la société mère SNCF a conservé ce qui fait d'elle une entreprise unique, elle a adopté les codes, les bonnes pratiques et les exigences de tout groupe industriel de services.

La société mère SNCF est désormais 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 s'organise 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 est de 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

- 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.

Par ailleurs, afin de prioriser la prise en charge des voyageurs en cas d'aléas qui surviennent sur le Réseau, la responsabilité de la gestion de crise revient à SNCF Réseau. Enfin, Le pilotage et la coordination de la politique d'accessibilité font également partie des missions transférées à SNCF Réseau au 1er janvier 2020.

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

### 1.3. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE

#### 1.3.1. 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 Mds€ de la dette portée par SNCF Réseau. 25 Mds€ ont été repris au 1er janvier 2020 (inscrit directement dans les capitaux propres de SNCF Réseau) et 10 Mds€ 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 Mds€ au titre du plan de relance (cf chapitre 1.4.1.2 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 a transformé les trois "Établissement Public à Caractère Industriel et Commercial" en cinq "Sociétés Anonymes". 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. 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. Pour cela, la loi

national aux personnes handicapées ou à mobilité réduite

du 28 juin 2018, qui porte le nouveau pacte ferroviaire, 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. Stratégie 2021-2030 de SNCF Réseau

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

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

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

La stratégie de SNCF Réseau repose sur 4 priorités :

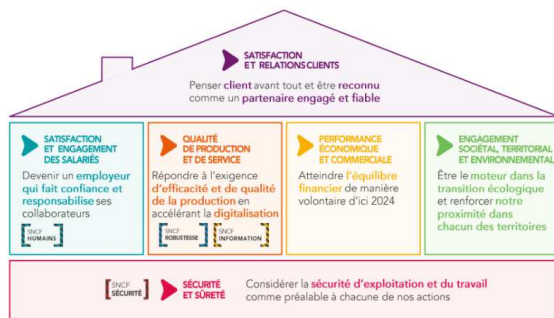
- **Orientation clients absolue** : Développer une culture clients affirmée et volontariste en insufflant un changement culturel dans lequel toute décision ou action part du client
- **L'exigence de qualité de production** : Concentrer les efforts pour moderniser le réseau, offrir des sillons et une 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 atteindre ces priorités, SNCF Réseau doit s'engager dans de profondes transformations humaines, digitales et culturelles avec des pratiques communes pour :

- Mettre le client et la posture de service au centre des actions entreprises
- Renforcer la conscience économique et celle de l'efficacité
- Ancrer la culture de la sécurité
- Développer la confiance et la responsabilisation

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



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

Assurer la sécurité de tous et garantir la sûreté des infrastructures constituent deux priorités de longue date. Les résultats encourageants doivent inciter SNCF Réseau à intensifier les efforts pour atteindre le niveau de sécurité et de sûreté maximum, au bénéfice des salariés et des clients.

- **Satisfaction et relations clients**

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

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

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

- **Performance économique**

L'objectif de renouer avec l'équilibre financier dès 2024 positionne la performance économique et commerciale comme stratégique pour l'avenir de SNCF Réseau. Elle s'appuie particulièrement sur une amélioration de la productivité industrielle, le développement des trafics et des recettes et la poursuite de l'effort déjà engagé par Nouvel'R.

- **Satisfaction et engagement des salariés**

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

- **Engagement sociétal, territorial et environnemental**

La démarche de développement durable est solide, mais son intégration au cœur des activités métiers doit être renforcée pour en assurer l'efficacité et la reconnaissance des partenaires institutionnels et des clients de SNCF Réseau. Garantir l'exemplarité des pratiques environnementales, démontrer que l'entreprise crée de la valeur pour les territoires et la société, accompagner les clients dans leur transition écologique sont les trois objectifs à atteindre pour contribuer à l'essor du ferroviaire

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

- Des indicateurs phares ont été définis pour chaque piliers avec pour objectif de mesurer les progrès et d'apprécier le chemin restant à parcourir
- 40 projets stratégiques ont été définis comme prioritaires pour progresser de façon pérenne et atteindre les objectifs de demain
- Une supervision des projets stratégiques à été instaurée pour assurer une mise en place concrète, cohérente et impactante, du siège aux territoires

**1.3.2.2. Négociation du contrat de performance avec l'État**

SNCF Réseau et l'État ont conclu en 2017 un contrat pluriannuel de performance pour dix ans définissant la trajectoire économique de l'entreprise, des indicateurs caractérisant la qualité de gestion du réseau ainsi que des jalons industriels sur les réalisations attendues des premières années du contrat. Le contrat couvre l'ensemble de l'activité de l'entreprise, avec en particulier la poursuite de l'effort de renouvellement du réseau, qui est financé sur fonds propres.

Le contrat fait actuellement l'objet d'échanges avec l'État en vue de son actualisation pour une période de dix ans (2021-2030). Il intègre les nombreux changements intervenus depuis 2017, notamment les mesures prévues par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, de nouvelles réglementations intervenant dans la gestion du réseau et en particulier des lignes de desserte fine du territoire. Le projet discuté à date intègre les conséquences de la crise sanitaire connues au moment de l'élaboration du Budget 2021. Sur le plan financier, les principales nouveautés concernent la reprise par l'État de 35 Mds€ de dette (y compris la reprise de 10 Mds€ prévue au 1<sup>er</sup> janvier 2022), la poursuite d'un objectif d'équilibre économique à horizon 2024, ainsi que le maintien de l'application de la règle d'or, qui contraindrait l'entreprise à ne pas investir en fonds propres au-delà d'un certain ratio entre sa dette et sa marge opérationnelle.

Le projet de contrat en cours de préparation, s'appuie sur une trajectoire financière et des objectifs industriels et commerciaux engageants pour l'entreprise.

Une clause de revoyure prévoit un ajustement post crise sanitaire du contrat à partir du premier trimestre 2022.

Par ailleurs, le respect des engagements à moyen/long terme est fortement dépendant de l'indexation des péages des activités conventionnées à partir de 2024.

Le texte du projet de contrat de performance est en cours de validation auprès des représentants de l'État.

### 1.3.2.3. Le plan stratégique

Parallèlement aux discussions qui se poursuivent avec l'État sur le contrat de performance, SNCF Réseau a construit au 1<sup>ER</sup> semestre 2021 une trajectoire financière dans le cadre des travaux menés au titre du Plan stratégique du Groupe SNCF.

Le plan stratégique intègre les conséquences de la crise sanitaire et économique, imputables en partie aux deux derniers confinements en France (octobre 2020 et avril 2021), qui n'avaient pas été prises en compte dans le budget 2021. Il n'intègre, en revanche, pas de nouvelles hypothèses de confinement ou dégradation économique qui pourraient survenir.

Pour un retour à l'équilibre réussi en 2024, le plan stratégique de SNCF Réseau, et sa trajectoire financière, repose sur :

- Une accélération du plan de performance significative à partir de 2021, élargie à toutes les dimensions de l'entreprise (dont les projets « Maintenir demain » et « Optimisation des fonctions support »), y compris avec la contribution des prestataires internes de l'entreprise,
- Une hausse du niveau d'investissements bruts, comprenant l'intégralité des investissements du plan de relance, et de nouveaux investissements de développement financés par l'Etat et les collectivités territoriales,
- Le maintien d'un effort de régénération soutenu,
- Un accompagnement du groupe via le fonds de concours.

La crise ne remet pas en cause les fondamentaux solides et les perspectives de croissance du marché des mobilités et du mode ferroviaire à moyen et long terme.

### 1.3.3. « enVIEdeGARE » : Stratégie à 5 ans

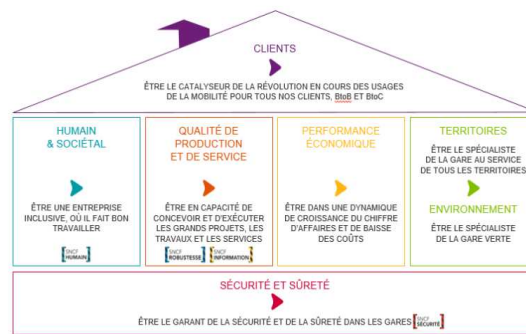
La société SNCF Gares & Connexions, filiale de SNCF Réseau depuis le 1er janvier 2020, a vu **ses missions** fixées par la loi : **offrir un service public de qualité et non discriminatoire pour les entreprises ferroviaires, qui favorise l'intermodalité et participe au développement équilibré des territoires.**

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 Mds€ de chiffre d'affaires et 1,1 Mds€ 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.

## 1.4. FAITS MARQUANTS

### 1.4.1. Groupe SNCF Réseau

#### 1.4.1.1. Impacts de la crise sanitaire COVID-19

Les estimations de l'impact économique de la crise COVID sur les comptes du 1<sup>er</sup> semestre 2021 sont réalisées 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 juin 2021

En millions d'euros	Chiffre d'affaires	EBITDA	Cash-flow libre
SNCF Réseau	(469)	(474)	(548)
SNCF Gares & Connexions	(49)	(42)	(36)
Autres	0	0	0
<b>Total</b>	<b>(518)</b>	<b>(516)</b>	<b>(584)</b>

## Ecart entre fin juin 2021 et fin juin 2020

En millions d'euros	Chiffre d'affaires	EBITDA	Cash-flow libre
SNCF Réseau	+270	+244*	(375)
SNCF Gares & Connexions	+33	+24*	+4*
Autres	+12	+7**	+6**
<b>Total</b>	<b>+315</b>	<b>+275</b>	<b>(365)</b>

\* Les impacts COVID 2020 ont été reconsidérés en retirant le chômage partiel dans les mesures d'économies (retraitements 2020 : (27) M€ pour l'EBITDA de SNCF Réseau, (2) M€ pour l'EBITDA de SNCF G&C et (3) M€ pour le CFL de SNCF G&C)

\*\* Les impacts COVID à fin juin 2020 ont été révisés sur les autres filiales

## Secteur SNCF Réseau

La crise COVID continue de pénaliser les comptes de SNCF Réseau avec notamment un impact significatif sur les redevances d'infrastructure, liée à la baisse des trafics issue de l'ajustement des plans de transport par rapport au régime classique. A la différence de l'année dernière, les mesures gouvernementales ont été moins restrictives qu'au premier confinement, aussi les chantiers d'investissement n'ont pas été arrêtés, ce qui a permis à SNCF Réseau de maintenir son niveau de production.

Les trafics ont été particulièrement impactés par le troisième confinement national en mars et avril 2021. Le manque à gagner en chiffre d'affaires pour SNCF Réseau est ainsi évalué à -469 Mns€ au 1<sup>er</sup> semestre 2021, pour 37 Millions de trains-kilomètres perdus, les lignes à grande vitesse et les lignes internationales étant les plus touchées.

L'impact de la crise sur les revenus est cependant inférieur de 270 Mns€ à celui du 1<sup>er</sup> semestre 2020, grâce à un niveau de trafic plus soutenu (+43 Millions de trains-kilomètres), qui a bénéficié d'un assouplissement des mesures gouvernementales, prises pour contenir la circulation du virus.

L'impact de la crise sanitaire est estimé à -474 Mns€ sur l'EBITDA du 1<sup>er</sup> semestre 2021 (supérieur à celui du chiffre d'affaires puisque des surcoûts consécutifs aux décalages de chantiers sont considérés). Cet impact est inférieur de 244 Mns€ à celui du 1<sup>er</sup> semestre 2020.

Cette année encore, des mesures d'économies ont été engagées pour limiter les effets de la crise. A fin juin 2021, ces économies sont estimées à 76 Mns€ sur les charges d'exploitation.

L'ensemble des effets cités précédemment dégrade les cash-flows libres de -548 Mns€ au 1<sup>er</sup> semestre 2021. Cet impact est supérieur de -375 Mns€ à celui du 1<sup>er</sup> semestre 2020 expliqué principalement par les décalages de décaissement sur le chiffre d'affaires entre 2021 et 2020 et la baisse significative des dépenses d'investissement à fin juin 2020

## Secteur SNCF Gares &amp; Connexions

Au cours du premier semestre 2021, à la suite des mesures de confinement, de couvre-feu et de limitation des déplacements édictées par les pouvoirs publics, l'activité de SNCF Gares & Connexions a été fortement réduite avec en particulier la fermeture des commerces non essentiels.

Il en découle une baisse du chiffre d'affaires de SNCF Gares & Connexions estimée à (49) Mns€ à fin juin 2021 liée à la baisse de l'activité commerciale en gare. L'amélioration de +33 Mns€ par rapport à fin juin 2020 s'explique par un confinement total de 7 semaines sur le premier semestre 2020 au lieu d'un ralentissement d'activité au premier semestre 2021.

A fin juin 2021, les impacts de la crise sanitaire sur l'EBITDA sont estimés à (42) Mns€ et (36) Mns€ sur le cash-flow libre. L'amélioration par rapport à fin juin 2020 s'établit respectivement à +24 Mns€ pour l'EBITDA et à +4 Mns€ pour le cash-flow libre.

En réaction à cette performance économique dégradée qui s'ajoute à celle très détériorée de 2020, SNCF Gares & Connexions a poursuivi sa politique de maîtrise des charges de production, de fonctionnement ainsi que des investissements pour limiter les effets de la crise sanitaire.

A fin juin 2021, il en résulte une économie estimée sur l'EBITDA de +9 Mns€.

## Secteur Autres

La filiale Sferis avait été particulièrement touchée en 2020 par la crise sanitaire avec une perte de chiffre d'affaires estimée à -12 Mns€ au 1<sup>er</sup> semestre 2020, compensée par des économies de charges consécutives à la baisse d'activité, qui avaient ramené l'impact sur l'EBITDA à -7 Mns€. L'impact de la crise COVID n'est pas significatif sur le premier semestre 2021, permettant ainsi une progression du chiffre d'affaires de +12 Mns€ entre les 1<sup>er</sup> semestres 2020 et 2021, ainsi qu'une hausse de l'EBITDA de +7 Mns€ entre les deux périodes.

Altamétris n'a pas vu son EBITDA affecté par la pandémie sur le premier semestre 2020 compte tenu de son cycle de production. Sur le premier semestre 2021, l'EBITDA de la filiale n'a pas été non plus pénalisé par la pandémie. En revanche, la prospection commerciale a été amoindrie, ce qui pourrait avoir des répercussions sur le chiffre d'affaires du second semestre 2021.

A fin juin 2021, la crise n'engendre aucun impact négatif sur les cash-flows libres de Sferis et Altamétris, ce qui conduit à une progression des cash-flows libres des deux filiales de +6 Mns€ par rapport à fin juin 2020.

## 1.4.1.2. Plan de relance

Dans le cadre du plan de relance ferroviaire de 4,05 Mds€, l'Etat a versé le 23 février 2021 une première tranche de 1,645 Mds€ à SNCF Réseau.

En parallèle, un protocole quadripartite Etat / SNCF SA / SNCF Réseau SA / SNCF Gares & Connexions SA est en cours de finalisation, relatif au versement du plan de relance issu des 600 Mns€ de produits de cessions réalisés par le groupe SNCF.

Ce protocole formalise les engagements réciproques de chacune des parties : libération des fonds, réalisation des investissements et reporting sur l'utilisation des fonds.

## 1.4.1.3. Création de la filiale Terralpa

Le groupe SNCF Réseau a mis à profit les travaux de modernisation de l'infrastructure pour déployer le long des voies près de 20 000 kilomètres de fibre optique qui maille l'ensemble du territoire.

La fibre optique, qui remplace des câbles en cuivre moins fiables, moins performants et plus coûteux, sert à transmettre en temps réel les informations liées à la signalisation ferroviaire. Toutefois, ces usages ferroviaires n'utilisent pas la totalité de la capacité de transport de données du réseau

Afin de commercialiser cette capacité non utilisée, SNCF Réseau

a annoncé la création, le 21 mai, d'une nouvelle filiale, Terralpha.

Cette société proposera une offre de transport de données à ultra haut débit à ses clients et partenaires, tels que les opérateurs de réseaux de téléphonie fixe et mobile, les hébergeurs et opérateurs de «datacenters», les grands industriels (dont les autres sociétés du groupe SNCF), et les réseaux d'initiatives publiques. À partir de 2021, son offre va se déployer progressivement autour de Paris, Toulouse, Lille et Valenciennes puis autour de Lyon, Marseille et Bordeaux, contribuant à la réduction de la fracture numérique. L'activité de Terralpha constituera pour le groupe SNCF Réseau une source de recettes supplémentaires.

Terralpha incarne les quatre lignes de force de la stratégie du groupe SNCF, élaborée dans le cadre du projet d'entreprise «Tous SNCF» : les infrastructures, qui existent déjà, et la connaissance acquise par la SNCF du marché des télécoms vont permettre de fournir un service utile à la population et contribuer à l'aménagement numérique du territoire.

### 1.4.1.4. Test de valeur

Éléments de contexte :

Au premier semestre 2021, le groupe a mis à jour son plan stratégique et la trajectoire financière associée en tenant notamment compte de l'évolution du contexte économique lié aux effets de la crise sanitaire.

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.

Pour les entités pour lesquelles les effets des indices sont significatifs, un test de valeur a été réalisé. Ce test inclut la mise à jour des taux d'actualisation (WACC) des activités concernées pour tenir compte de l'évolution des paramètres de marché.

L'impact des taux à retenir a également été apprécié au regard

- des impacts de la crise pris en compte dans les flux futurs actualisés
- mais également du caractère conservateur des hypothèses retenues dans le plan stratégique.

SNCF Réseau SA a réalisé un test de valeur. Ce dernier n'a toutefois pas conduit à modifier la valeur des actifs concernés. Une présentation détaillée des analyses et test réalisé est faite au paragraphe 4.5.

### 1.4.2. Secteur SNCF Réseau

#### 1.4.2.1. 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.

#### 1.4.2.2. 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'Équilibre 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.

#### 1.4.2.3. 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. Elle est proposée au Parlement dans le cadre du projet de loi de finance 2021.

Concernant le modèle, l'État propose de verser un acompte à l'été 2021, soit 6 mois après le début du dispositif (alors qu'en 2020, l'acompte a été versé dès le début du dispositif)

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.

#### 1.4.2.4. Certifications et récompenses

##### Label GEEIS (Gender Equality & Diversity for European & International Standard) »

SNCF Réseau vient d'obtenir le label international GEEIS au titre de ses actions en faveur d'une diversité inclusive. Il s'agit d'un standard connu et reconnu à l'international, qui repose sur un protocole valorisant les démarches d'inclusion et qui favorise la mise en place d'outils de gestion destinés à améliorer les pratiques. Cette certification européenne et internationale vient reconnaître l'action menée par le gestionnaire d'infrastructure pour favoriser l'égalité entre les femmes et les hommes et la diversité dans le monde du travail. C'est aussi l'occasion d'impulser un nouvel élan pour améliorer, encore, la mixité et la diversité au sein de l'entreprise, et ainsi réaliser les ambitions de SNCF Réseau en la matière : lutter contre le sexisme et les discriminations, recruter davantage de femmes, améliorer les conditions de travail, promouvoir le maintien dans l'emploi et le recrutement des personnes en situation de handicap.

##### Accréditation COFRAC ISO 17020

SNCF Réseau est désormais accréditée par le COFRAC (Comité Français d'Accréditation) pour évaluer les nouveaux engins de travaux et donner ainsi un avis de conformité pour leur circulation en France. Un feu vert qui en fait l'unique organisme en France à pouvoir effectuer cette expertise.

##### Prix BIM (Building Information Modeling) Influenceurs 2020

Les équipes SNCF Réseau ont reçu le prix BIM Influenceurs 2020 dans la catégorie « Maîtres d'ouvrage ». Cette démarche vise à modéliser les projets d'infrastructure tout en favorisant les processus collaboratifs. Cette nouvelle récompense salue leur capacité à embarquer tous les acteurs de la filière ferroviaire dans la numération de leur activité. Le BIM est d'ailleurs identifié comme l'un des atouts pour parvenir à atteindre les objectifs du pilier « Qualité de production et de service » du projet d'entreprise TOUS SNCF Ambition Réseau.

#### 1.4.2.5. Partenariat SNCF Réseau/Voies navigables

Le 25 janvier 2021, SNCF Réseau et Voies navigables de France (VNF) officialisent leur partenariat avec la signature d'une convention fer/fleuve qui leur permettra de mettre en œuvre des actions coordonnées en faveur d'une croissance commune des trafics fluviaux et ferroviaires. Ce rapprochement stratégique va dans le sens du développement des modes massifiés, qui s'inscrit lui-même dans la Stratégie Nationale Bas Carbone et dans les propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat. Dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique, le développement de l'intermodalité et du report de la route vers les modes alternatifs est en effet le moyen le plus efficace pour réduire les émissions carbonées du transport de marchandises.

#### 1.4.2.6. Installation de l'ERTMS (European Rail Traffic Management System) à bord des trains

SNCF Réseau a obtenu de la Commission Européenne une subvention de 31 Mns€ pour installer le système ERTMS à bord de 252 véhicules ferroviaires appartenant à ses clients et partenaires. La Caisse des Dépôts financera également le projet avec un apport équivalent. Ce projet (qui permet de se passer des panneaux et des signaux lumineux le long des voies en faisant entrer la signalisation à l'intérieur de la cabine), unique par son ampleur, permet de renforcer la performance du trafic ferroviaire sur les grandes lignes, les lignes de fret et les lignes régionales, ce qui facilitera la circulation des trains en France dans les territoires ainsi que dans les autres Etats de l'Union Européenne.

#### 1.4.2.7. Audits, litiges, contrôles en cours

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

La Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DGCCRF) a informé SNCF-RESEAU le 6 juillet 2021 de la fin du contrôle au sujet des retards de paiement fournisseurs de la SA SNCF Réseau, avec les conclusions suivantes :

- La DGCCRF met fin à ce contrôle sans suites et sans sanction
- Les travaux concluent que le niveau de retard de paiements fournisseurs était faible par rapport au volume de factures fournisseurs traité

Pour rappel, ce contrôle a examiné toutes les factures du 1er semestre 2018, réglées au-delà de 60 jours après leur date d'acquisition dans l'ERP (6 000 factures sur un volume total de 280 000 factures intégrées, soit 2%). Le contrôle avait débuté au 1er trimestre 2019 et la notification de fin de contrôle était attendue depuis un an.

##### 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.

Une provision au titre de l'extrapolation du risque URSSAF est passée pour les années 2019, 2020 et 2021.

L'entreprise reste dans l'attente du retour de la Commission de Recours Amiable (CRA) afin de contester certains points relevés par l'organisme de contrôle.

##### AFA – Agence Française Anticorruption

La SA SNCF a fait l'objet, du 5 février au 13 juillet 2018, d'un contrôle du respect des mesures et procédures mentionnées au II de l'article 17 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. Le 26 octobre 2020, l'Agence française anticorruption (AFA) a adressé à la SA SNCF un avertissement, en l'invitant à tirer toutes les conséquences utiles des conclusions définitives de ce rapport et à se conformer aux recommandations formulées dans les délais fixés.

Le 17 juin 2021, l'AFA a informé la SA SNCF qu'elle fait l'objet d'un contrôle destiné à vérifier la mise en œuvre de ces recommandations. En application de l'article 17-I de la loi précitée, ce contrôle porte indirectement sur l'ensemble des sociétés du groupe SNCF.

##### Contentieux CDG Express

Le 9 novembre 2020, le tribunal administratif de Montreuil a annulé la partie « dérogation à l'interdiction de détruire des espèces protégées » de l'autorisation environnementale du 9 novembre 2020, nécessaire à la réalisation de la liaison CDG Express.

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. L'État, le gestionnaire d'infrastructure et SNCF Réseau, concepteur constructeur, ont fait appel du jugement de première instance et demandé son sursis à exécution. Par arrêt du 18 mars 2021, la Cour administrative d'appel de Paris :

- a ordonné le sursis à exécution du jugement du 9 novembre 2020
- et en pratique a donc rétabli la dérogation espèces protégées.

De ce fait, les travaux du chantier de la ligne ferroviaire Charles de Gaulle Express, après avoir été arrêtés en novembre 2020, ont finalement repris progressivement depuis le 22 mars 2021 dernier.

La décision de la Cour Administrative d'Appel de Paris est attendue dans le courant de l'année 2021.

### Litige LGV/BPL

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

Un contentieux un peu plus ancien a donné lieu à une décision de la Cour Administrative d'Appel de Nantes le 26 mars 2021 par laquelle SNCF Réseau a été condamnée (et non le titulaire du PPP qui avait été condamné en première instance) à indemniser un riverain de la LGV. Cette décision fait l'objet d'un pourvoi devant le Conseil d'État.

### Chute Poutre sur les voies Paris-Austerlitz

Le 1er décembre 2020, l'une des poutres destinées à servir d'infrastructure à un futur bâtiment de la ZAC Paris-Rive Gauche (projet AURORE) est tombée sur le faisceau de voies de Paris-Austerlitz durant sa manipulation réalisée sans interruption des circulations ferroviaires. La responsabilité du chantier tiers apparaît pleinement engagée dans ce sinistre qui a conduit à des dommages à la voie et des dommages résultant de l'impossibilité d'effectuer les circulations prévues jusqu'à mi-décembre.

### Litige CREQ

Environ 500 agents Conducteurs Equipement (appelés CREQ) ont entamé un contentieux individuel de masse en saisissant début août 2020 la juridiction prud'homale de Bobigny aux fins de faire constater par elle la violation par SNCF Réseau du principe « à travail égal, salaire égal » et de voir la SA SNCF Réseau condamnée en conséquence. Aux termes de leur argumentation, ces agents réclament une égalité de traitement avec certains Conducteurs en ligne de la SA SNCF Voyageurs, estimant faire un travail identique, avoir la même formation, être soumis à la même réglementation, avoir les mêmes responsabilités et les mêmes conditions de travail.

Ces affaires ont été appelées devant le bureau de conciliation et d'orientation du 18 janvier 2021 et renvoyées à une audience de mise en état fixée au 17 janvier 2022.

### 1.4.3. 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.

### Document de Référence des Gares 2021

A la suite de la consultation des parties prenantes (Entreprises Ferroviaires et Autorités Organisatrices de Transport) sur le projet de Document de Référence des Gares (DRG) 2021 de novembre 2020 à janvier 2021, et après de nombreux échanges avec le régulateur portant notamment sur le taux de Coût Moyen Pondéré du Capital (CMPC) à retenir pour 2021, l'ART a été saisie en mai d'un DRG 2021 prenant en compte une baisse de ce taux (à 4,5% avant impôt au lieu de 5,5% en 2020, soit un impact de (24) Mns€ sur le tarif régulé. L'avis de l'ART est attendu pour septembre 2021.

### Contrôle de la Cour des Comptes 2014-2019

Le contrôle de la Cour des Comptes sur la gestion de SNCF Gares & Connexions sur la période 2014-2019 a donné lieu à la publication, le 20 avril 2021, d'un rapport public thématique sur les gares ferroviaires de voyageurs. La Cour des Comptes a formulé 5 recommandations visant à mieux définir l'offre de services, à ouvrir l'option d'un transfert de propriété des gares régionales et à renforcer le modèle économique de SNCF Gares & Connexions. Ces recommandations ont été prises en compte dans le cadre du plan stratégique « enViedeGares » qui sera soumis à la validation des instances de gouvernance de SNCF Gares & Connexions en juillet 2021, ainsi qu'aux discussions en cours avec l'État sur le contrat de performance.

### Recours contre le permis de construire du projet de Paris Austerlitz

Par une requête enregistrée le 15 février 2021 au greffe du Tribunal administratif de Paris et transmise à la Cour administrative d'appel de Paris le 17 mars 2021, les associations SOS Paris, France Nature Environnement Paris, InCOPruptibles et Les Amis de la Terre Paris sollicitent l'annulation de l'arrêt de permis de construire valant autorisation d'exploitation commerciale délivré aux sociétés SNCF Gares & Connexions, Alta Austerlitz, SNC Paris Austerlitz A7A8, Elogie-Siemp et Indigo Infra France par le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris, le 14 décembre 2020.

Le 12 juin 2021, en parallèle de leur recours au fond, les associations requérantes ont déposé au greffe de la Cour administrative d'appel de Paris une requête en référé sollicitant, sur le fondement de l'article L. 521-1 du code de justice



administrative, la suspension des effets de l'arrêté de permis de construire susvisé.

Cette requête en référé a été rejetée par une ordonnance du 6 juillet 2021. Le Juge des référés de la Cour a en effet considéré qu'aucun des moyens de la requête - identiques à ceux soulevés au fond - ne paraît propre à créer un doute sérieux quant à la légalité du permis en cause.

Le jugement au fond est prévu dans un délai de 12 à 18 mois

#### 1.4.4. Secteur Autres

Sur le premier semestre 2021, la filiale Sferis a fait l'objet d'un changement de Présidente avec l'arrivée d'Anne-Marie PALMIER et a renouvelé cinq membres de son Conseil de Surveillance. Le premier Conseil de Surveillance renouvelé a eu lieu fin mai 2021. Sferis a adhéré à la solution de cash pooling fournie par le groupe SNCF et a mis en place la dématérialisation de ses factures.

Pour Altametriz, le projet Suite a fait l'objet d'une présentation auprès des directions de SNCF Réseau et la poursuite de ce projet a été validée par le Conseil de Surveillance de la filiale. Altametriz Suite est une solution de logiciel pour la gestion et le traitement des données à la destination du gestionnaire d'actifs.

Un communiqué de presse est paru le 21 mai 2021 annonçant le lancement de sa filiale Terralpha, futur acteur majeur de la couverture du Territoire en Ultra Haut Débit Numérique. (cf chapitre 1.4.1.3)

### 1.5. TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

#### 1.5.1. Éléments de contexte

La crise sanitaire internationale, qui a produit ses premiers effets en mars 2020 et, s'est poursuivie au 1er semestre 2021, s'est traduite par une baisse d'activité de l'UGT Infrastructure sur le 1er semestre et une révision à la baisse de ses prévisions d'activité telle que reflétée dans la trajectoire financière du nouveau Plan stratégique 2021-2030 de SNCF Réseau.

Ces éléments, constitutifs d'un indice de perte de valeur, ont conduit à la mise en œuvre d'un test de valeur des actifs cette UGT conformément aux préconisations de la norme IAS 36 qui prescrit la mise en œuvre d'un test :

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

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

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

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

#### 1.5.2. 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 Mds€ sur la base d'une trajectoire financière approuvée par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 9 mars 2015, qui considérait alors que la trajectoire

financière ainsi élaborée représentait la meilleure estimation des perspectives d'activité pour les 15 ans à venir.

L'adoption le 14 juin 2018 de la loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire, de même que diverses déclarations du gouvernement, concernant notamment une évolution des modalités d'indexation des péages de SNCF Réseau, avaient constitué de nouveaux indices de variation de valeur. 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 Mds€.

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 Mds€ (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 sur les comptes de SNCF Réseau SA (baisse des péages, niveau des ressources du fonds de concours de l'Etat provenant de la société nationale SNCF, décalages et surcoûts travaux...) avaient été identifiés comme des indices de variation de valeur.

Un test de valeur avait donc été réalisé au 31 décembre 2020 à partir des flux de trésorerie de la trajectoire financière du plan stratégique du Groupe SNCF. Ce plan stratégique avait été présenté au Conseil d'administration de la SA SNCF le 8 octobre 2020. Il reprenait et actualisait les éléments déjà présentés en Conseil d'administration de la SA SNCF le 24 juin 2020. Il intégrait 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 intégrait également les effets de la situation économique et sanitaire évalués au 31 décembre 2020 par la Direction de SNCF Réseau.

Au 30 juin 2021, le test de valeur repose sur la trajectoire financière du nouveau plan stratégique de SNCF Réseau 2021-2030, préparé dans le cadre du nouveau plan stratégique du groupe SNCF qui sera présenté pour validation au Conseil d'administration de SNCF du 29 juillet 2021. Ce Plan stratégique de SNCF Réseau et sa trajectoire financière, qui représentent la

meilleure évaluation par la Direction des hypothèses connues à date, ont été validés lors du Conseil d'administration de SNCF Réseau du 22 juillet 2021. La trajectoire financière pourrait 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 2022, à la suite du fort ralentissement du chiffre d'affaires observé en 2020 et 2021,
- Ouverture progressive à la concurrence des trafics voyageurs,
- Alignement des volumes et des tarifs des redevances d'infrastructure sur le plan stratégique du groupe SNCF,
- Maintien d'un niveau d'investissements nécessaires à la restauration de la consistance du réseau conforme au pacte ferroviaire,
- Révision de la trajectoire de subventions de régénération perçues via le fonds de concours de l'Etat, en intégrant les subventions provenant du plan de relance de l'Etat pour 4,05 Mds€ à partir de 2021 ainsi que les versements provenant de produits de cessions du Groupe (480 M€),
- Equilibre des cash-flows en 2024, niveau d'endettement égal à six fois la marge opérationnelle en 2026, conformément aux engagements du pacte ferroviaire, les subventions d'investissement issues de l'affectation par l'Etat de tout ou partie des dividendes perçus de la société nationale SNCF.
- Les hypothèses clés du test concernent le niveau des péages, le niveau de performance, le niveau des investissements, ainsi que les concours publics.

Concernant le niveau des péages :

- L'augmentation des péages TGV et fret a été limitée à l'indice IPC, et parallèlement l'indexation des tarifs de péages conventionnés (redevances d'accès TER et TET) a été alignée sur l'avis de l'ART rendu le 9 février 2021 pour les années 2022 (2,2%) et 2023 (2,4%), puis 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 (dit « compensation fret »), dont le montant est révisé annuellement pour prendre en compte l'évolution de l'indexation et le passage au nouveau modèle du coût directement imputable (CDI) à compter de la tarification 2019, est présumé maintenu jusqu'en 2023.
- Enfin, les prévisions de trafic à 10 ans concernant les activités voyageurs et fret des transporteurs du groupe SNCF ont été arrêtées dans le cadre du plan stratégique groupe assurant leur réciprocité avec les entités concernées, ainsi qu'une valorisation actualisée des hypothèses d'ouverture à la concurrence, notamment sur la fin du plan.

Concernant le niveau de performance :

- L'ambition de performance a été revue à 1,45 Mds€ courants entre 2017 et 2026, avec une accélération des économies entre 2021 et 2024, puis une poursuite des actions de performance sans mobiliser de nouveaux leviers

à partir de 2025. Cette trajectoire de performance est conforme aux objectifs poursuivis dans les programmes opérationnels.

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

Concernant le niveau des investissements :

- Il est basé sur une trajectoire d'investissements de régénération en moyenne à 2,8 Mds.
- La trajectoire de mise en conformité a été ajustée à la baisse par rapport au précédent contrat de performance pour tenir compte de la réalité des financements de disponibles de l'Etat. SNCF Réseau a pris la décision de réduire les enveloppes prévisionnelles à compter de 2023, de façon à limiter l'impact de ces investissements sur les fonds propres. Cette décision a été entérinée par la Commission sécurité de SNCF Réseau.

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 2020 pour un montant de l'ordre de 1,7 Mds€ sur la période de 10 ans. 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 0,91 Milliard€ 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 Mds€. Ces subventions seront affectées au financement des investissements de régénération du réseau. Les produits de cession versés dans le cadre du plan de relance (410 M€) ont été intégrés pour la part relative aux investissements retenus dans le test (investissements de mise en conformité).
- Les mesures relatives au nouveau régime de retraite et plus largement au nouveau cadre social issu des accords de branche pour l'activité ferroviaire sont toujours en cours de négociation à la date d'arrêtés des comptes et en conséquence peuvent affecter la performance future attendue.

Les autres éléments méthodologiques retenus dans le calcul de la valeur recouvrable au 30 juin 2021 sont rappelés ci-après :

- La méthodologie retenue est identique à celle appliquée lors du précédent test de valeur réalisé en 2020 ;
- Une trajectoire financière intégralement reconstruite au cours du premier semestre 2021 sur des hypothèses complètes et actualisées, issues du nouveau plan stratégique ;
- 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 91% 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 4,9 % (vs. 5,6% au 31 décembre 2020). L'utilisation du taux plancher issu du rapport d'évaluation de l'expert externe Deloitte est éclairée par les éléments de contexte suivants :
  - o une trajectoire financière intégralement reconstruite au cours du premier semestre 2021 sur des hypothèses totalement documentées,
  - o Une évaluation des risques de la crise COVID conservatrice au regard des tendances de reprise des trafics observées depuis mai, et un taux de croissance long terme maintenu à 1,6%/an à partir de 2024, qui repose sur une hypothèse de croissance jugée conservatrice, toujours impactée par la crise sanitaire,
  - o Un plan de performance à 1,45 Mds€ entre 2017 et 2026 (contre 1,6 Mds€ au 31 décembre 2020) faisant l'objet d'un dispositif dédié de pilotage par le Comité de direction de SNCF Réseau,
  - o Un mécanisme de sécurisation de la trajectoire conclu avec l'Etat (clauses de revoyure avec ajustement des dépenses de régénération pour préserver les cash-flows).

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure s'élève au 30 juin 2021 à 32,40 Mds€ contre 32,89 Milliards € au 31 décembre 2020. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours. La valeur recouvrable issue du test réalisé au 31 décembre 2020 est proche de cette valeur nette comptable.

Les autres immobilisations en cours (2,2 Mds€ au 30 juin 2021 contre 2,1 Mds€ au 31 décembre 2020) 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 :

	2021	2020
Secteur	SNCF Réseau	SNCF Réseau
UGT	Infrastructure	Infrastructure
Actif testé	32,4 Mds€	32,9 Mds€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	(1)	(1)
Taux d'actualisation	4,9% - 5,8 %	5,0% - 5,9 %
Taux de croissance long terme	1,6%	1,6%

(1) Nouveau plan stratégique Groupe validé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau le 22 juillet 2021

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

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

Une variation de +/- 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représente une variation de +/- 1,5 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 +/- 2 Md€ de la valeur recouvrable.

### 1.5.3. UGT Gares & Connexions

En 2020, les impacts de la crise sanitaire sur les comptes de SNCF Gares & Connexions SA avaient 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 du nouveau plan d'affaires réajusté dans le cadre 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 intégrait notamment

- Les effets périmètre liés à la réforme ferroviaire
- Les effets de la crise Covid sur la réprévision 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 permettait de confirmer les valeurs nettes comptables des actifs de l'UGT Gares & Connexions à fin décembre 2020.

Au cours du premier semestre 2021, la crise sanitaire a continué d'impacter les revenus de l'UGT, en particulier les redevances des produits de concessions en gare. Par ailleurs, l'UGT a procédé à la mise à jour de son plan stratégique dans le cadre de l'élaboration du nouveau plan stratégique groupe SNCF.

Cette nouvelle trajectoire financière intègre notamment :

## 02 – Rapport de Gestion

- Actualisation de la trajectoire de redevance des produits de concessions sur la base des derniers éléments connus à court terme et à moyen terme (dont les impacts COVID) ;
- Modèle tarifaire : prise en compte du DRG 2021 de saisine soumis à la validation de l'ART (CMPC régulé en baisse à 4,5% avant impôt et CMPC non régulé à 8,0% avant impôt). En 2022, ces mêmes taux ont été maintenus conformément aux hypothèses du DRG 2022 qui sera soumis à la consultation, (et maintenu à ce niveau sur toute la durée du plan dans le cadre des DRG suivants) ;
- Intégration d'un plan d'économies sur les Opex plus ambitieux ;
- Ajustement des hypothèses d'investissements sur la période 2021-2024 intégrant les impacts du plan d'économie Capex en lien avec la crise COVID.

Les éléments cités ci-avant ont un impact limité sur les flux de trésorerie prévisionnels de SNCF Gares & Connexions SA et ne constituent pas un indice de variation de valeur.

En conséquence, SNCF Gares & Connexions n'a pas procédé à un test de valeur sur les actifs de son UGT au 30 juin 2021.

## 1.6. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS DU GROUPE SNCF RÉSEAU

En millions d'euros	Evolution (2021 vs 2020)			
	1er semestre 2021	1er semestre 2020	en M€	en %
Chiffre d'affaires	3 588	3 145	443	14 %
Marge opérationnelle	763	378	385	102 %
EBITDA	794	362	432	119 %
Résultat opérationnel courant	62	(317)	379	(120) %
Résultat opérationnel	71	(325)	396	(122) %
Résultat financier	(234)	(331)	97	(29) %
Résultat avant impôts	(163)	(656)	493	(75) %
Résultat net - Part du groupe	(167)	(655)	489	(75) %
Investissements bruts comptabilisés*	(2 860)	(2 249)	(611)	27 %
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	(63)	(1 560)	1 498	(96) %
Dette financière nette	(29 349)	(29 934)	585	(2) %
Effectifs moyens en équivalent temps plein (ETP)	58 261	58 278	(17)	(0) %
Cash Flow Libre y compris intérêts versés en 2020 sur dette reprise	421	(2 376)	2 797	(118) %

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

## 02 – Rapport de Gestion

Le Groupe communique 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 Mns€ 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 Mns€ en valeur absolue ;

- des opérations particulières portant sur les instruments financiers (restructurations, renégociations ou autres) entraînant des impacts supérieurs à 50 M€ en valeur absolue sur le coût de l'endettement financier net ;
- de la variation d'impôts différés actifs reconnue sur les entités de l'intégration fiscale SNCF dans la ligne « Impôts sur les résultats » ;
- de la part des minoritaires relative à ces différents éléments et incluse dans la ligne « Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) ».

L'indicateur ainsi déterminé vise à mieux refléter le résultat net part du groupe relatif à la performance récurrente du Groupe. Il s'établit comme suit à la clôture :

En millions d'euros	Evolution (2021 vs 2020)			
	1er semestre 2021	1er semestre 2020	en M€	en %
<b>Résultat net - Part du groupe</b>	<b>(167)</b>	<b>(655)</b>	489	(75) %
Inclus dans la ligne "Perte de valeur"	-	0	(0)	
Inclus dans la ligne "Quote-part de résultat net des entreprises MEE"	9	(8)	17	
Inclus dans la ligne "Impôts sur les résultats"	(4)	1	(5)	
<b>Résultat net récurrent - Part du groupe</b>	<b>(172)</b>	<b>(648)</b>	476	(74) %

### 1.7. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

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

## 2. RESULTAT ET SITUATION FINANCIERE DU GROUPE

### 2.1. PRESENTATION DE L'EBITDA

Le groupe SNCF a décidé d'abandonner progressivement, depuis la publication 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

### 2.2. TABLEAU DE FINANCEMENT

En millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Evolution (2021 vs 2020) en M€
<b>CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt</b>	<b>778</b>	<b>379</b>	<b>398</b>
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	(64)	(584)	520
Impôts décaissés (encaissés)	2	1	2
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>	<b>716</b>	<b>(204)</b>	<b>920</b>
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise	-	(42)	42
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(2 823)	(2 127)	(696)
Intérêts d'emprunts capitalisés	(118)	(44)	(74)
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	56	60	(4)
Variation des prêts et avances consentis	5	(108)	113
Subventions d'investissement reçues	2 878	611	2 268
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>	<b>(2)</b>	<b>(1 650)</b>	<b>1 649</b>
Emission d'emprunts	169	135	34
Remboursements d'emprunts	(702)	(16)	(686)
Remboursement des obligations locatives	(54)	(49)	(5)
Décaissements sur dettes PPP	(141)	(141)	0
Encaissements sur créances PPP	139	138	1
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives	(1)	(1)	(0)
Intérêts financiers nets versés	(285)	(621)	337
Dividendes versés à la société mère	-	-	-
Variation des dettes de trésorerie	419	(595)	1 014
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>	<b>(456)</b>	<b>(1 151)</b>	<b>695</b>
Incidence des variations de juste valeur	-	0	(0)
<b>Variation de trésorerie</b>	<b>259</b>	<b>(3 005)</b>	<b>3 264</b>
Trésorerie d'ouverture	(3 009)	2 598	(5 607)
Trésorerie de clôture	(2 750)	(407)	(2 343)

1er semestre 2021      1er semestre 2020      Evolution (2021 vs 2020)

## 02 – Rapport de Gestion

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

en M€

<b>des lignes de l'état des flux de trésorerie :</b>			
- CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	540	55	485
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(2 941)	(2 171)	(770)
- Subventions d'investissement reçues	2 878	611	2 268
- Remboursement des obligations locatives IFR16	(54)	(49)	(5)
- Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	56	60	(4)
- Incidence de la variation du BFR	(64)	(584)	520
de la variation du BFR IS inclus dans la ligne « Impôts (décaissés) encaissés » de l'état des flux de trésorerie	6	1	5
- Intérêts courus sur obligations locatives IFRS16	0	(0)	0
- des dividendes reçus des entités mises en équivalence	-	-	-
- des investissements en location financement	-	-	-
<b>Total Cash Flow Libre hors intérêts versés en 2020 sur dette reprise</b>	<b>421</b>	<b>(2 078)</b>	<b>2 499</b>
Intégration des intérêts versés en 2020 sur dette reprise		(298)	298
<b>Total Cash Flow Libre y compris intérêts versés en 2020 sur dette reprise</b>	<b>421</b>	<b>(2 376)</b>	<b>2 797</b>



### 2.3. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS AU 30 JUIN 2021

En millions d'euros	Evolution (2021 vs 2020)			
	1er semestre 2021	1er semestre 2020	en M€	en %
Redevances d'infrastructures	2 624	2 259	365	16 %
Compensations FRET	80	38	41	108 %
Autres produits	885	848	37	4 %
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>3 588</b>	<b>3 145</b>	<b>443</b>	<b>14 %</b>
Achats et charges externes	(1 226)	(1 100)	(126)	11 %
Charges de personnel	(1 436)	(1 462)	26	(2) %
Impôts et taxes	(154)	(190)	36	(19) %
Autres produits et charges opérationnels	22	(30)	53	(174) %
<b>EBITDA</b>	<b>794</b>	<b>362</b>	<b>432</b>	<b>119 %</b>
<i>EBITDA / CHIFFRE D'AFFAIRES</i>	<i>22 %</i>	<i>12 %</i>	-	-
<b>MARGE OPÉRATIONNELLE</b>	<b>763</b>	<b>378</b>	<b>385</b>	<b>102 %</b>
Dotations aux amortissements	(1 339)	(1 254)	(85)	7 %
Variation nette des provisions	(12)	(15)	3	(20) %
Reprises de subventions d'investissement	594	549	45	8 %
Résultat de cession d'actifs	25	41	(16)	(38) %
<b>RESULTAT OPERATIONNEL COURANT</b>	<b>62</b>	<b>(317)</b>	<b>379</b>	<b>(120) %</b>
Quote-part nette des entreprises MEE	9	(8)	17	(215) %
Perte de valeur	-	(0)	0	(100) %
<b>RESULTAT OPERATIONNEL</b>	<b>71</b>	<b>(325)</b>	<b>396</b>	<b>(122) %</b>
Coût de l'endettement financier net et autres	(252)	(322)	70	(22) %
Coût financier net des avantages du personnel	18	(9)	27	(292) %
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>(234)</b>	<b>(331)</b>	<b>97</b>	<b>(29) %</b>
<b>RESULTAT AVANT IMPOTS</b>	<b>(163)</b>	<b>(656)</b>	<b>493</b>	<b>(75) %</b>
Impôts	(4)	1	(5)	(963) %
<b>RESULTAT NET</b>	<b>(167)</b>	<b>(655)</b>	<b>489</b>	<b>(75) %</b>

En millions d'euros	Evolution (2021 vs 2020)			
	1er semestre 2021	1er semestre 2020	en M€	en %
<b>MARGE OPERATIONNELLE</b>	<b>763</b>	<b>378</b>	<b>385</b>	
- Autres avantages du personnel	14	0	13	
+ Variation nette des provisions sur BFR	17	(16)	33	
<b>EBITDA</b>	<b>794</b>	<b>362</b>	<b>432</b>	

Les commentaires qui suivent concernent le périmètre consolidé du Groupe SNCF Réseau (regroupant les secteurs opérationnels SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et ses filiales et les autres filiales du groupe SNCF Réseau) et décrivent les variations entre les résultats à fin juin 2021 et à fin juin 2020. 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 3 588 Mns€ à fin juin 2021, soit une amélioration de +443 Mns€ et +14 % par rapport à fin juin 2020. Cette évolution est expliquée en partie par un impact moindre sur les trafics de la crise sanitaire sur le premier semestre 2021 du fait de mesures gouvernementales moins restrictives qu'en 2020 (soit +315 Mns€ dont +270 Mns€ pour SNCF Réseau, +33 Mns€ pour SNCF Gares & Connexions et +12 Mns€ pour les autres filiales (voir chapitre 1.4.1.1 Impact de la crise sanitaire COVID-19). Par ailleurs, le contre effet de la

grève de janvier 2020 pour SNCF Réseau impacte favorablement le chiffre d'affaires de +80 Mns€. Enfin, le solde de +48 Mns€ concerne principalement la hausse des barèmes des redevances d'infrastructure pour SNCF Réseau.

#### 2.3.2. EBITDA et résultat opérationnel courant

À 794 Mns€ à fin juin 2021, l'EBITDA s'améliore de +432 Mns€. Cette croissance résulte principalement de l'impact de la crise sanitaire de la COVID-19 pour +275 Mns€, dont +244 Mns€ pour SNCF Réseau, +24 Mns€ pour SNCF Gares & Connexions et +7 Mns€ pour les autres filiales. L'impact du contre effet de la grève de janvier 2020, essentiellement localisé sur SNCF Réseau, vient améliorer l'EBITDA de +70 Mns€.

Retraité de ces effets exceptionnels, la croissance de l'EBITDA de +87 Mns€ est principalement justifiée par la hausse des barèmes de redevances de +40 Mns€, par la réalisation du plan de performance SNCF Réseau sur les charges d'exploitation pour +44 Mns€ et par les mesures

## 02 – Rapport de Gestion

mises en place au sein du Groupe SNCF Réseau pour contrer les effets de la crise sanitaire dont l'impact par rapport aux économies déjà réalisées en 2020 s'élève à +6 Mns€

Le résultat opérationnel de +71 Mns€ est en amélioration de +396 Mns€ par rapport à fin juin 2020 expliqué en grande partie par la croissance de l'EBITDA de +432 Mns€. Le solde porte principalement sur les amortissements nets de subvention en hausse de (40) Mns€ justifié par l'accroissement des mises en services sur 2021.

### 2.3.3. Résultat financier

Le résultat financier s'établit à (234) Mns€, et s'améliore de +97 Mns€ par rapport fin juin 2020.

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

- Une amélioration des frais financiers activés sur les projets pour +72 Mns€ dont +29 Mns€ consécutifs à la crise COVID-19 (projets suspendus en 2020) et +38 Mns€ liés à la mise en qualité du processus de calcul (la base de calcul des frais financiers était sous-estimée)
- (21) Mns€ liés aux impacts des charges d'intérêt de la dette IFRS
- +24 Mns€ correspondant au coût financier des avantages au personnel
- +7 Mns€ correspondant à une amélioration des charges financières de SNCF Gares & Connexions

### 2.3.4. Résultat après impôts

Le résultat après impôts à fin juin 2021 s'établit à (167) Mns€ en amélioration de +489 Mns€ par rapport à fin juin 2020. Cette variation est la résultante de l'amélioration du résultat opérationnel de +396 Mns€ et du résultat financier de +97 Mns€ décrit précédemment.

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

Depuis le 30 juin 2020, la structure des secteurs opérationnels a été revue à la suite de l'intégration de la filiale SNCF Gares & Connexions. L'analyse des comptes se fait sur la base de 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

## 1er semestre 2021

En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Total Chiffre d'affaires	MOP	EBITDA	Investissements bruts tous financements*	Investissements nets	Dettes nettes	CFL
SNCF Réseau	2 915	162	3 077	649	676	(2 533)	(23)	(28 488)	480
SNCF Gares & Connexions	668	55	722	115	119	(326)	(38)	(853)	(62)
Autres	6	54	60	4	4	(1)	(1)	(8)	8
Eliminations Inter-secteurs	-	(270)	(270)	(5)	(5)	-	-	-	(5)
<b>Total</b>	<b>3 588</b>	<b>-</b>	<b>3 588</b>	<b>763</b>	<b>794</b>	<b>(2 860)</b>	<b>(63)</b>	<b>(29 349)</b>	<b>421</b>

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

## 1er semestre 2020

En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Total Chiffre d'affaires	MOP	EBITDA	Investissements bruts tous financements	Investissements nets	Dettes nettes	CFL
SNCF Réseau	2 475	175	2 650	293	277	(1 987)	(1 569)	(28 769)	(2 392)
SNCF Gares & Connexions	663	48	711	98	98	(261)	10	(1 150)	17
Autres	8	37	45	(3)	(3)	(1)	(1)	(15)	(1)
Eliminations Inter-secteurs	-	(260)	(260)	(10)	(10)	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>3 145</b>	<b>-</b>	<b>3 145</b>	<b>378</b>	<b>362</b>	<b>(2 249)</b>	<b>(1 560)</b>	<b>(29 934)</b>	<b>(2 376)</b>

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

### 2.4.1. Secteur SNCF Réseau

En millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Variation 2021 vs 2020
Chiffre d'affaires externe	2 915	2 475	440
Chiffre d'affaires interne	162	175	(13)
<b>Total Chiffre d'affaires</b>	<b>3 077</b>	<b>2 650</b>	<b>427</b>
MOP	649	293	357
EBITDA	676	277	399
Investissements bruts tous financements *	(2 533)	(1 987)	(547)
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	(23)	(1 569)	1 546
Dette nette	(28 488)	(28 769)	281
CFL	480	(2 392)	2 872

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

- **Chiffre d'affaires**

Le chiffre d'affaires de 3 077 Mns€ est en amélioration de +427 Mns€, soit +16 % par rapport à fin juin 2020.

Cette amélioration est principalement portée par un impact COVID plus limité sur les péages cette année qui génère un écart favorable de +270 Mns€ sur les recettes ((738) Mns€ à fin juin 2020 contre (469) Mns€ à fin juin 2021), soit une croissance de trafic de +43 millions de trains-km (Mtkm), ainsi que le contre effet positif de la grève de janvier 2020 pour +80 Mns€ (soit +11 Mtkm).

Hors effets exceptionnels, le chiffre d'affaires est en croissance de +77 Mns€.

Il est principalement porté par la hausse des barèmes de redevances de +40 Mns€ (indexation de +1,4 % sur les Trains à Grande Vitesse (TAGV) et FRET, +2.9 % sur TET et +0.5 % sur Transilien et TER) et par la croissance des autres produits vers des entités du groupe SNCF et des tiers externes pour +19 Mns€.

Par ailleurs, un écart portant sur des régularisations sur les redevances d'infrastructure impacte favorablement le chiffre d'affaires de +11 Mns€

Enfin, la réévaluation de l'assiette de calcul de la Compensation FRET pour la période de janvier à juin 2021 justifie une croissance de +9 Mns€.

- **EBITDA**

L'EBITDA de 676 Mns€ est en amélioration par rapport à fin juin 2020 de +399 Mns€

En retraitant les écarts liés à la COVID-19 entre fin juin 2020 et fin juin 2021 pour +244 Mns€ (cf chapitre 1.4.1.1 Impact de la crise sanitaire COVID-19) et le contre effet positif de la grève de janvier 2020 de +70 Mns€, l'EBITDA s'améliore de +85 Mns€.

Cette évolution s'explique par la réalisation du plan de performance sur les charges d'exploitation à hauteur de +44 Mns€, conforme aux ambitions que s'est fixée SNCF Réseau. Par ailleurs, des mesures complémentaires ont été engagées pour limiter les effets de la crise sanitaire et représentent des

économies supplémentaires par rapport à fin juin 2020 de +6 Mns€.

Le solde de +35 Mns€ correspond principalement aux éléments de croissance de chiffre d'affaires, hors éléments exceptionnels, (décrits ci-dessus) atténués des charges d'exploitation afférentes.

- **Investissements nets**

La baisse des décaissements de +1 546 Mns€ par rapport à fin juin 2020 est liée au versement du fonds de concours au titre du plan de relance pour +1 645 Mns€. Cet effet est compensé en partie par la hausse des investissements nets de (187) Mns€ soutenue principalement par les dépenses de Renouvellement et Performance pour (317) Mns€ (impact crise sanitaire en 2020 sur ce segment) et par +89 Mns€ sur les projets régionaux de développement lié à un meilleur taux de financement qu'à fin juin 2020.

- **Cash-flow libre**

Le cash-flow libre de +480 Mns€ s'améliore de +2 871 Mns€ par rapport à fin juin 2020. Cette évolution est expliquée en grande partie par le versement du plan de relance de l'État à SNCF Réseau à hauteur de +1 645 Mns€ le 23 février 2021.

Par ailleurs, les effets du plan d'action trésorerie sur les subventions et les redevances ont permis une amélioration de +735 Mns€, la baisse des frais financiers essentiellement liée à la baisse de la dette 2020 a engendré un effet favorable de +383 Mns€ et l'impact des actions du plan de performance constitue une amélioration de +87 Mns€.

Enfin, l'impact des effets exceptionnels est estimé à (110) Mns€ dont +265 Mns€ en lien avec les grèves 2019/2020 et (375) Mns€ consécutifs à la crise sanitaire.

- **Dette nette**

- La dette nette IFRS à fin juin 2021 de (28,5) Mds€ est globalement stable par rapport à fin juin 2020

### 2.4.2. Secteur SNCF Gares & Connexions

En millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Variation 2021 vs 2020
Chiffre d'affaires externe	668	663	5
Chiffre d'affaires interne	55	48	6
<b>Total Chiffre d'affaires</b>	<b>722</b>	<b>711</b>	<b>11</b>
MOP	115	98	17
EBITDA	119	98	21
Investissements bruts tous financements *	(326)	(261)	(64)
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	(38)	10	(48)
Dette nette	(853)	(1 150)	297
CFL	(62)	17	(79)

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

- **Chiffre d'affaires**

Le chiffre d'affaires de 722 Mns€ est en augmentation de +11 Mns€, soit +2 % par rapport à fin juin 2020, dont +33 Mns€ d'impact lié à la COVID-19. Cet impact favorable porte principalement sur les prestations réalisées par SNCF Gares & Connexions pour le compte des autres activités du groupe SNCF, telles que les travaux sur chantier.

- **EBITDA**

L'EBITDA de 119 Mns€ est en augmentation par rapport à fin juin 2020 de +21 Mns€ soit +21 %.

Cette évolution s'explique principalement par la hausse du chiffre d'affaires et par la diminution des impôts et taxes en déclinaison du plan de relance 2021.

- **Investissements nets**

Les investissements nets de (38) Mns€ sont en baisse de (48) Mns€ par rapport à fin juin 2020 en lien avec l'augmentation de la trajectoire du programme d'investissements de SNCF Gares & Connexions.

- **Cash-flow libre**

A (62) Mns€, le cash-flow libre est en baisse de (79) Mns€ par rapport à fin juin 2020. L'amélioration de l'activité se reflétant par la hausse de l'EBITDA est absorbée par une variation négative du besoin en fonds de roulement, contre effet d'encaissements significatifs de subventions reçus fin 2020.

- **Dettes nettes**

La dette nette à fin juin 2021 de (857) Mns€ s'améliore de +297 Mns€ en raison de l'augmentation de capital de 368 Mns€ par compensation de la créance de SNCF Réseau vis-à-vis de la SA SNCF Gares & Connexions et des cash-flow libres négatifs pour (75) Mns€.

### 2.4.3. Secteur Autres

En millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Variation 2021 vs 2020
Chiffre d'affaires externe	6	8	(2)
Chiffre d'affaires interne	54	37	17
Total Chiffre d'affaires	60	45	15
MOP	4	(3)	7
EBITDA	4	(3)	7
Investissements bruts tous financements *	(1)	(1)	(0)
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	(1)	(1)	(0)
Dettes nettes	(8)	(15)	7
CFL	8	(1)	9

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

- **Chiffre d'affaires**

Le chiffre d'affaires sur les filiales est en augmentation de +15 Mns€ par rapport à fin juin 2020 et concerne essentiellement Sféris. Cette amélioration est principalement liée au contre-effet positif de la crise COVID de +12 Mns€ qui a affecté le chiffre d'affaires de Sféris en 2020.

Altametrus, dont l'activité n'avait pas été impactée par la crise sanitaire au 1<sup>er</sup> semestre 2020, affiche une quasi stabilité de son chiffre d'affaires.

- **EBITDA**

L'EBITDA est en amélioration de +7 Mns€ par rapport à fin juin 2020. Cette amélioration est portée intégralement par Sféris (stabilité de l'EBITDA pour Altametrus). Sféris bénéficie notamment du contre-effet positif de l'effet COVID-19 pour +7 Mns€ en lien avec la baisse de son activité subie au premier semestre de l'année précédente.

- **Investissements nets**

Les investissements sont stables par rapport à fin juin 2020.

- **Cash-flow libre**

Le cash-flow libre est en amélioration de +9 Mns€ par rapport à fin juin 2020, porté par Sféris. La filiale bénéficie du contre-effet positif de la reprise d'activité au premier semestre 2021 comparé à un premier semestre 2020 pénalisé par la pandémie de la COVID-19.

- **Dettes nettes**

La dette nette baisse de +7 Mns€ par rapport à fin juin 2020. Cette baisse est portée par Sféris et reflète la variation positive du cash flow libre faisant suite à la reprise d'activité post COVID-19.

## 2.5. INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Evolution 2021 vs 2020	
			En M€	En %
Grands projets de développement	511	483	28	6 %
Projets régionaux de développement	444	408	35	9 %
Mise en conformité du réseau	59	51	8	15 %
Renouvellement et performance	1 320	1 009	311	31 %
Foncier et autres	87	42	45	109 %
<b>Sous-total investissements ferroviaires</b>	<b>2 420</b>	<b>1 993</b>	<b>428</b>	<b>21 %</b>
Industriels	89	56	34	60 %
<b>SNCF RESEAU (OPEX/CAPEX hors frais financiers)</b>	<b>2 509</b>	<b>2 048</b>	<b>461</b>	<b>23 %</b>
Intégration frais financiers et déduction part OPEX	24	(62)	85	
<b>TOTAL SECTEUR SNCF RESEAU</b>	<b>2 533</b>	<b>1 987</b>	<b>547</b>	<b>28 %</b>
<b>TOTAL SECTEUR SNCF GARES &amp; CONNEXIONS</b>	<b>326</b>	<b>261</b>	<b>64</b>	<b>25 %</b>
<b>TOTAL SECTEUR AUTRES</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>36 %</b>
<b>TOTAL GROUPE SNCF RESEAU</b>	<b>2 860</b>	<b>2 249</b>	<b>611</b>	<b>27 %</b>

A fin juin 2021, les investissements bruts du Groupe SNCF Réseau s'élèvent à 2 860 Mns€, en hausse de +611 Mns€ par rapport à fin juin 2020

### 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 coûts de financement.

A fin juin 2021, le total des dépenses d'investissements représente 2 509 Mns€, en hausse de +461 Mns€ par rapport à fin juin 2020 (2 048 Mns€). Cette évolution est portée par les projets de régénération pour +311 Mns€ en lien avec la crise sanitaire à fin juin 2020 puisque de nombreux chantiers avaient été arrêtés lors du premier confinement, et les projets régionaux développement en Régions pour +35 Mns€ en accompagnement des besoins croissants des régions.

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

#### 2.5.1.1. 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 du 1<sup>er</sup> semestre 2021 s'établit à 1 320 Mns€, en hausse de +311 Mns€ par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2020, en lien avec l'effet COVID en 2020.

La forte augmentation de la rénovation des linéaires de voies et des appareils de voie du réseau principal par rapport au printemps 2020 marqué par la pandémie est illustrée par le nombre de GOPEQ réalisé (équivalent de km de voies renouvelées) et le nombre d'appareils de voie par rapport à la même période 2020 :

En unités physiques	30 juin 2021	30 juin 2020	Evolution	
GOPEQ	426	316	110	35%
Nombre d'appareil de voie (**)	266	153	113	74%

\*\*Hors LGV

Les investissements de renouvellement des voies et voies de service s'élèvent à 763 Mns€, en hausse de +110 Mns€ par rapport à 2020 (653 Mns€). Un tiers des investissements sont réalisés en Ile-de-France.

Les principaux chantiers en cours au 1<sup>er</sup> semestre 2021 sont les Suites Rapides Zones Denses en Ile-de-France, ainsi que les sections Suite Rapide Nationale Laroche Auxerre, et le Renouvellement Ballast LGV Nord Européenne. Les principales mises en service du 1<sup>er</sup> semestre 2021 ont été réalisées sur les sections Suite Rapide La Ferté Le Mans, Suite Rapide Moulins Saint Germain des Fossés, Suite Rapide Arras-Dunkerque, et Renouvellement appareils de voies Hazebrouck.

Les investissements en signalisation et Commandes Centralisées du Réseau (CCR) sont en hausse par rapport à 2020 de +58 Mns€ soit +45%. Sur 2021, ces opérations concernent principalement les CCR dont plusieurs mises en service ont été réalisées sur le semestre, notamment la modernisation du nœud de Mulhouse. Les principaux chantiers en cours au 1<sup>er</sup> semestre 2021 sont les CCR Rive Gauche-Postes Lyon, CCR-Douai Nord Sud, et CCR de Thionville.

L'activité traction électrique liée à la modernisation des caténaires, destinée à l'alimentation électrique des trains, est en augmentation par rapport à 2020 de +33 Mns€ soit +59%. Les principales réalisations en cours concernent les travaux de Suite Rapide Caténaire Gruissan Leucate et le renouvellement de la caténaire du RER C.

En matière d'ouvrages d'art (ponts, tunnels) et en terre (talus, remblais), les investissements sont en progression de +43 Mns€ soit +64% par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2020. SNCF Réseau conduit ainsi les travaux liés au renouvellement des tunnels de Roule, Longueville.

L'activité Télécom de 73 Mns€ est en croissance par rapport à 2020 de +24 Mns€ soit +51%, en lien avec une forte reprise d'activité, à l'image de la situation avant COVID, et portée par le Plan Fibre Optique. Son déploiement sur le domaine ferroviaire se poursuit avec une réalisation de l'ordre de 570 km de génie civil à fin juin pour un objectif annuel de 1 200 km. Fin 2021, le projet aura mis en service un réseau de 9 267 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 via le partenariat Orange et la filiale Terralpha.

Les autres dépenses de renouvellement de 100 Mns€ sont en hausse par rapport à 2020 de +43 Mns€. Elles correspondent principalement aux opérations immobilisables de gros entretien, à l'amélioration de la régularité ainsi qu'à des investissements commerciaux notamment sur l'activité fret.

#### 2.5.1.2. Mise en conformité du réseau

La mise en conformité du réseau à hauteur de 59 Mns€ s'inscrit dans le cadre de la priorité de l'entreprise accordée aux opérations spécifiques de sécurité.

Les investissements de sécurité s'élèvent à 47 Mns€ au 1<sup>er</sup> semestre 2021, en augmentation par rapport à 2020 de +7 Mns€ soit +18%. 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 2021, SNCF Réseau et ses partenaires ont prévu la suppression de 6 passages à niveau inscrits au programme national de sécurisation (PSN) : le PN 144 de Villechauve (Centre Val de Loire), le PN 24 d'Herrère (Nouvelle Aquitaine), le PN 288 d'Agde et le PN 189 bis de Toulouse (Occitanie), et le PN 9 d'Antony (Ile-de-France). Le PN 175 d'Adé (Occitanie) inscrit au PSN sera supprimé sans création d'ouvrage d'art.

A fin juin 2021, sont réalisés les PN 24 d'Herrère, PN 189 bis de Toulouse, PN 9 Antony et PN 175 d'Adé.

#### 2.5.1.3. Développement du réseau

Les dépenses d'investissements de développement du réseau s'élèvent à 955 Mns€, avec la montée en puissance des grands projets franciliens dont Eole et Charles de Gaulle Express et la croissance des besoins de développement en régions.

##### - Grands projets nationaux amont et modernisation

Les dépenses sur ce segment s'établissent à 14 Mns€ au 1<sup>er</sup> semestre 2021. 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. Au 1<sup>er</sup> semestre 2021, ces études s'élèvent à 13 Mns€, et concernent essentiellement les lignes nouvelles Provence Côte d'Azur, Montpellier Perpignan et Grands Projets Sud-Ouest.

### - Grands projets en travaux

Les dépenses des grands projets en travaux s'établissent à 493 Mns€ au 1<sup>er</sup> semestre 2021. Il s'agit notamment du projet EOLE, prolongement vers l'Ouest du RER E, pour 323 Mns€. La mise en service est prévue en 2023 pour la partie des nouvelles infrastructures (Haussmann Saint-Lazare / Nanterre la Folie) et en 2024 pour le tronçon jusqu'à Mantes-la-Jolie. Le projet Charles de Gaulle Express, liaison ferroviaire directe entre la Gare de l'Est et l'aéroport Charles de Gaulle, est l'autre projet d'envergure de ce segment d'investissements pour 96 Mns€.

### - 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 et leurs avenants, les projets de modernisation des lignes UIC 7 à 9, et les investissements capillaires fret. Les dépenses sur ce segment s'établissent à 444 Mns€ au 1<sup>er</sup> semestre 2021, en hausse de +35 Mns€ par rapport à 2020. Les principales évolutions sont les suivantes :

- Les investissements des lignes 7 à 9 s'élèvent à 205 Mns€ à fin juin 2021 et sont en progression par rapport à 2020 de +27 Mns€ soit +15%.
- Les investissements des autres projets régionaux de développement s'élèvent à 192 Mns€ à fin juin 2021 et sont en croissance par rapport à 2020 de +6 Mns€ soit +3%.
- Les investissements de tram-train s'élèvent à 47 Mns€ à fin juin 2021, soit +3 Mns€ par rapport à 2020, et +6%.

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.

Dans les autres régions, le projet Modernisation de la ligne La Roche / Yon-La Rochelle, Modernisation Ligne Horlogers, Nantes / Blottereau, Lignes 7 à 9 Valence Die Veynes et la Modernisation de la ligne Rennes Châteaubriant font partie des projets majeurs en cours de réalisation. Les projets Modernisation Etoile St Pol - Etaples (61 km) et Modernisation Etoile St Pol - Béthune (32 km) ont été mis en service au 1<sup>er</sup> semestre 2021.

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

Au 1<sup>er</sup> semestre 2021, la production réalisée sur les projets en PPP, à hauteur de 3 Mns€, concerne principalement des travaux complémentaires liés au projet Contournement Nîmes Montpellier-Gare de Manduel.

#### 2.5.1.4. Investissements industriels

Les investissements industriels de 89 Mns€ concernent principalement les systèmes d'information, le matériel et outillage pour la modernisation de l'outil industriel et les installations immobilières. Leur augmentation de +34 Mns€ soit +60% par rapport à 2020 traduit les reports de production liés à la crise sanitaire ainsi que la montée en puissance du projet de construction et modernisation des trois centres de formation de Lyon, Bordeaux et Nanterre.

#### 2.5.2. Investissements SNCF Gares & Connexions

Au 30 juin 2021, les dépenses d'investissements bruts de SNCF Gares & Connexions s'élèvent à 326 Mns€ par rapport à 261 Mns€ à fin juin 2020 :

Les investissements se répartissent comme suit :

- Les gares d'Ile de France à hauteur de 121 Mns€, dans le cadre des ambitions élevées du contrat signé le 9 décembre 2020 entre SNCF Gares & Connexions et Ile de France Mobilités et dont 60 Mns€ concernent le schéma directeur d'accessibilité.
- Les gares de province (hors grands projets nationaux évoqués ci-dessous) à hauteur de 118 Mns€, témoignent de l'effort de péréquation Province-Paris. Près de 30% portent sur les gares des régions Auvergne Rhône Alpes et Bourgogne Franche Comté
- Les grands projets nationaux de modernisation pour 53 Mns€ dont les projets patrimoniaux et commerciaux de Paris Austerlitz (30%), de Lyon Part Dieu (26 %) et de Paris Montparnasse (15%)
- Le programme EOLE à hauteur de 29 Mns€
- D'autres d'investissements transverses pour 5 Mns€

## 2.6. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT

### Gestion des financements et des placements

#### - Réforme ferroviaire : Financement et trésorerie

Conformément aux dispositions de la loi du 27 juin 2018, depuis le 1<sup>er</sup> 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.

Conformément aux annonces du Premier Ministre en mai 2018 :

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

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

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

## 02 – Rapport de Gestion

établissement bancaire. Les financements de SNCF vers SNCF Réseau sont libellés en euro.

A fin juin 2021 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 centralisent les excédents de trésorerie et financent les besoins court terme des filiales qui leurs sont rattachées. Une convention de trésorerie entre SNCF et ses filiales régit les modalités de fonctionnement de ces sphères de trésorerie.

Au 30 juin 2021, le montant nominal du financement court terme net de SNCF vers SNCF Réseau est d'un montant de 2 709 Mns€.

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

	31/12/2020		
	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

	30/06/2021		
	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 30 juin 2021 sont indiquées ci-dessus.

Du 31 décembre 2020 au 30 juin 2021, il n'y a pas de modifications des notations financières de SNCF Réseau

### - 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 28,5 Mds€ à fin juin 2021 contre 29,4 Mds€ au 31 décembre 2020.

## 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 juin 2021, les subventions appelées par SNCF Réseau s'élèvent à 1 257 Mns€, dont 147 Mns€ auprès de l'AFITF.

Le montant des créances de subvention échues s'établit à 291 Mns€ (dont 166 Mns€ en attente de l'État et de l'AFITF) contre 237 Mns€ (dont 125 Mns€ de la part de l'État et de l'AFITF) à fin 2020. Sur le projet SEA notamment, le montant des créances échues est de 0,1 Mns€ (l'État ayant réglé le solde de sa participation à hauteur 123 Mns€) à fin décembre 2020.

#### 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 juin 2021, les subventions appelées par SNCF Gares & Connexions et par SNCF Réseau pour le compte de SNCF Gares & Connexions s'élèvent à 174 Mns€.

Le montant des appels à subventions non encaissés à fin juin 2021 s'élève à 169 Mns€.

### 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.



### 3. TYPOLOGIE DES RISQUES

#### 3.1. FACTEURS DE 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).

##### 3.1.2. Les risques financiers/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 1,5 Mds€ 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 133 Mns€ à fin juin 2021, contre 94 Mns€ à fin décembre 2020.

###### 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.

##### 3.1.3. Les risques juridiques et de conformité

###### Le risque de non-conformité

Il est considéré comme le risque de sanction judiciaire (notamment Risque pénal), administrative (Autorité de contrôle) ou disciplinaire, de perte financière significative ou d'atteinte à

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

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

###### 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 de la réduction des dépenses de siège ou du débat sur la réforme des retraites si celui-ci devait être ravivé. 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

## 02 – Rapport de Gestion

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. POLICES D'ASSURANCE

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

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

Grâce aux programmes d'assurance élargis à toutes les entités structurées dans le cadre de la Réforme Ferroviaire, 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

## 4. ENJEUX ET PERSPECTIVES

### 4.1. SECTEUR SNCF RÉSEAU

#### 4.1.1. Loi LOM, modernisation des Lignes de Desserte Fine du Territoire (LDFT)

Conformément à la loi LOM, l'article 72 ouvre les possibilités d'externalisation pour SNCF Réseau, mais surtout de prise en main par les Régions des Lignes de Desserte Fine du Territoire (LDFT). Le décret 2020-1820 vient donner le cadre pour les transferts aux Régions, transferts qui sont de 3 natures :

- Transfert de gestion : le gestionnaire d'infrastructure de la ligne est la Région, en remplacement de SNCF Réseau.
- Transfert de mission : transfert limité aux missions de maintenance et de maîtrise d'ouvrage des projets. Le gestionnaire d'infrastructure reste SNCF Réseau, sauf pour les missions reprises par la Région.
- Transfert de propriété : transfert de la ligne dans son intégralité à la Région, y compris de volet patrimonial

Les transferts de gestion ou de missions de gestion prévus par la loi LOM donnent lieu à une compensation financière visant à neutraliser les impacts économiques, positifs ou négatifs pour SNCF Réseau. La compensation des impacts du transfert pour SNCF Réseau donne lieu à des versements annuels sur une durée de vingt ans, ou sur la durée de la convention de transfert de missions, le cas échéant, si celle-ci est inférieure, à la charge ou au profit de cette société. Le transfert doit être neutre financièrement pour SNCF Réseau, a minima sur la durée de la compensation financière. Les modalités de calcul de la compensation financière reposent sur la comparaison de deux trajectoires financières sur 20 ans (une trajectoire de référence et une trajectoire projet correspondant à la mise en œuvre du projet).

Dans ce sens, la demande de la Région Grand-Est constitue un premier cas de test. Sur le premier semestre de l'année 2021 des travaux ont été menés par SNCF Réseau dans le cadre de la matérialisation financière de ces compensations. C'est le transfert de gestion qui est retenu à ce stade sur 3 lots. Il reste encore certaines variables à définir. Des travaux similaires sont également entrepris pour les régions Occitanie (transfert de gestion) avec un périmètre très réduit (lignes Montréjeau-Luchon et Alès-Bessèges) et Hauts De France (transfert de mission).

#### 4.1.2. Contrats de performance avec les régions

Pour répondre à l'engagement de SNCF Réseau d'améliorer sa qualité de service, deux contrats de performance avec les régions ont été signés à fin juin 2021. Ce sont les régions Normandie et Sud qui sont concernées. L'objectif de ces contrats est de mesurer et suivre aux travers de différents indicateurs contractuels la performance de SNCF Réseau à atteindre des objectifs de qualité de service convenus avec les régions, particulièrement la régularité. Cet engagement s'élargit dans le futur avec notamment deux contrats en cours de préparation avec les autres régions.

#### 4.1.3. Social RH

Les prochains mois seront marqués par la concertation et la mise au point de plusieurs dossiers à forte composante RH :

- Maintenir Demain
- L'optimisation des fonctions siège
- La transposition des salariés SNCF dans le nouveau système classification-rémunération de branche

Concernant Maintenir Demain, les questions de formation et de parcours sont essentielles pour assurer la réussite du projet qui fait actuellement l'objet d'une information/consultation en CSE central et qui réorganise en profondeur les infrapôles.

Concernant le projet d'optimisation des frais généraux administratifs, dont l'objectif est de mieux allouer les forces des fonctions de siège aux priorités de l'entreprise (simplification des processus, concentration sur les missions à valeur ajoutée, mutualisation des missions pour renforcer les expertises), le dossier a été présenté au CSE Central Réseau le 6 mai 2021. La consultation auprès des instances de la région Nord Est Normandie (ZP et DZI), pilote sur ce projet, avec une mise en œuvre prévue au 1<sup>er</sup> octobre 2021 (sous réserve du bon déroulement du processus IRP (Instance Représentative du Personnel)), a été réalisée le 8 juillet 2021 et est suivie d'une expertise. Le processus de consultation va se poursuivre dans les semaines à venir pour les autres zones dont la mise en œuvre du projet est prévue au 1<sup>er</sup> janvier 2022 (sous réserve du bon déroulement du processus IRP).

Concernant le processus de transposition du système classification rémunération de branche, après des concertations sociales internes ces dernières semaines, tant au niveau GPU qu'au niveau Réseau, le calendrier se précise progressivement avec un décret attendu cet été après la parution d'une ordonnance en janvier 2021 lui permettant de définir les règles puis une information /consultation envisagées à la rentrée en instance commune GPU. L'objectif consiste à pouvoir annoncer à chaque salarié début 2022 l'emploi type et la classe de son emploi tenu.

#### 4.1.4. 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 et du « savoir voir, savoir être » dans les entités opérationnelles), de simplification documentaire pour faciliter l'usage et l'accès de la prescription aux opérateurs, du management de la sécurité par les risques avec une refonte complète de la collecte de l'information, et l'animation de politiques de réduction des risques les plus critiques.

Par ailleurs, SNCF Réseau investit plus de 100 Mns€ 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).

### 4.2. SECTEUR SNCF GARES & CONNEXIONS

Un programme de travail a été élaboré, en lien avec le régulateur, sur la période 2021-2022, pour déterminer le contenu précis de la réforme tarifaire que celui-ci appelle de ses vœux, en vue d'une mise en œuvre dans le cadre des DRG (Documents de Référence des Gares) 2023 et 2024. Ce programme de travail prendra en compte le rapport de la Cour des Comptes paru début 2021, portant sur la période 2014-2019.

Les échanges avec l'État se poursuivent sur le contrat de performance 2021-2026, avec l'objectif de finalisation au second semestre 2021 et de signature début 2022, cohérent avec le

## 02 – Rapport de Gestion

calendrier de signature du contrat de performance de SNCF Réseau.

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.

### 4.3. SECTEUR AUTRES

La validation du projet 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

rare. 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).

Avec l'arrivée d'une nouvelle Présidente et le renouvellement de son Conseil de Surveillance, Sferis ambitionne d'accompagner SNCF Réseau dans l'externalisation de nouvelles missions, l'innovation et l'amélioration continue de l'appareil de production. Dans cette optique, la filiale a lancé son projet d'entreprise à horizon 2026.

La création de la nouvelle filiale Terralpha pour la valorisation du patrimoine fibre de SNCF Réseau est un projet à fort potentiel et financièrement prometteur pour SNCF Réseau.

# 03 – COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS DU GROUPE SNCF RÉSEAU

Normes IFRS – en millions d’euros



## SOMMAIRE

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE.....	39	5.1	CAPITAUX PROPRES.....	59
COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ.....	40	5.2	GESTION DE LA TRÉSORERIE ET DU FINANCEMENT .....	59
ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES GAINS ET DES PERTES COMPTABILISÉS DIRECTEMENT EN CAPITAUX PROPRES .....	41	5.3	RÉFORME DES TAUX DE RÉFÉRENCE .....	59
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS .....	42	5.4	ENDETTEMENT FINANCIER NET.....	59
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS .....	43	5.5	SITUATION COMPTABLE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS .....	63
NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS.....	44	5.6	COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET.....	63
<b>1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE.....</b>	<b>44</b>	5.7	RAPPROCHEMENT AVEC LES FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT .....	64
1.1 APPLICATION DES IFRS .....	44	<b>6 ÉLÉMENTS DU RESULTAT .....</b>	<b>66</b>	
1.2 MÉTHODES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES AUX ARRÊTÉS INTERMÉDIAIRES.....	45	6.1 PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES .....	66	
<b>2 FAITS MARQUANTS .....</b>	<b>46</b>	6.2 ACHATS ET CHARGES EXTERNES .....	67	
2.1 PLAN DE RELANCE .....	46	6.3 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS.....	67	
2.2 CRISE SANITAIRE DU COVID 19.....	46	6.4 IMPÔTS ET TAXES.....	67	
2.3 PERTE DE VALEUR.....	46	<b>7 INFORMATION SECTORIELLE.....</b>	<b>68</b>	
2.4 CONTENTIEUX CDG EXPRESS.....	46	7.1 DÉTERMINATION DES SECTEURS PRÉSENTÉS .....	68	
<b>3 ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE .....</b>	<b>46</b>	7.2 INDICATEURS SECTORIELS.....	68	
<b>4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS .....</b>	<b>47</b>	7.3 INFORMATION PAR SECTEUR .....	68	
4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION .....	47	<b>8 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES.....</b>	<b>69</b>	
4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT	50	8.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC UNIFIÉ.....	69	
4.3 DROIT D'UTILISATION ACCORDÉ AU CONCESSIONNAIRE .....	52	8.2 RELATIONS AVEC L'ÉTAT .....	69	
4.4 RÉSULTAT DE CESSIONS D'ACTIFS.....	53	<b>9 ENGAGEMENTS HORS BILAN.....</b>	<b>70</b>	
4.5 TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS.....	53	9.1 GARANTIES FINANCIÈRES DONNÉES À DES TIERS .....	70	
4.6 VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL.....	56	9.2 GARANTIES FINANCIÈRES RECUES.....	70	
4.7 PROVISIONS.....	58	9.3 LOCATION SIMPLE IMMOBILIÈRE .....	70	
<b>5 CAPITAUX ET FINANCEMENT.....</b>	<b>59</b>	9.4 ENGAGEMENTS LIÉS AU PÉRIMÈTRE CONSOLIDÉ .....	70	
		9.5 SUBVENTION A RECEVOIR PLAN DE RELANCE .....	70	
		<b>10 PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION .....</b>	<b>70</b>	

## ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

## ACTIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	30/06/2021	31/12/2020
Immobilisations incorporelles	4.1.1	420	413
Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location	4.1.2	588	540
Immobilisations corporelles	4.1.3	76 347	74 800
Actifs financiers non courants	5.4.1	28 779	31 261
Titres mis en équivalence		2	6
Impôts différés actifs	1.2.2	2 841	2 842
<b>Actifs non courants</b>		<b>108 978</b>	<b>109 861</b>
Stocks et en-cours	4.6.1	499	458
Créances d'exploitation	4.6.2	1 852	2 838
Subventions à recevoir	4.6.3	2 222	1 986
Actifs financiers courants	5.4.1	4 696	3 768
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5.4.1	162	257
<b>Actifs courants</b>		<b>9 431</b>	<b>9 308</b>
<b>Total de l'actif</b>		<b>118 409</b>	<b>119 169</b>

## PASSIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	30/06/2021	31/12/2020
Capital	5.1	1 718	1 718
Réserves consolidées	5.1	5 886	6 178
Résultat Groupe	5.1	-167	-833
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		1	1
<b>Capitaux Propres totaux</b>		<b>7 438</b>	<b>7 064</b>
Engagements envers le personnel non courants		988	1 058
Provisions non courantes	4.7	281	293
Subventions d'investissement	4.2.1	36 196	34 163
Passifs financiers non courants	5.4.1	53 075	58 256
Obligations locatives non courantes	4.1.2	461	420
Droit d'utilisation accordé au concessionnaire	4.3	2 384	2 409
<b>Passifs non courants</b>		<b>93 385</b>	<b>96 599</b>
Engagements envers le personnel courants		63	63
Provisions courantes	4.7	4	3
Dettes d'exploitation	4.6.4	5 102	6 077
Subventions appelées d'avance	4.2.2	2 375	1 996
Passifs financiers courants	5.2.2	9 911	7 239
Obligations locatives courantes	4.1.2	132	128
<b>Passifs courants</b>		<b>17 586</b>	<b>15 505</b>
<b>Total du passif et des capitaux propres</b>		<b>118 409</b>	<b>119 169</b>

## COMPTES DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Chiffre d'affaires	6.1	3 588	3 145
Achats et charges externes	6.3	-1 226	-1 100
Charges de personnel	6.4	-1 436	-1 463
Impôts et taxes	6.5	-154	-190
Autres produits et charges opérationnels		22	-30
<b>EBITDA</b>		<b>794</b>	<b>362</b>
Autres avantages du personnel		-14	-
Dotations aux amortissements	4.1.5	-1 339	-1 254
Variation nette des autres provisions	4.7	2	-15
Reprise de subventions d'investissement	4.2.4	594	549
Résultat de cession d'actifs	4.4	25	41
<b>Résultat opérationnel courant</b>		<b>62</b>	<b>-317</b>
Pertes de valeur	4.5	0	-
<b>Résultat opérationnel</b>		<b>62</b>	<b>-317</b>
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		9	-8
<b>Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence</b>		<b>71</b>	<b>-325</b>
Coût de l'endettement financier net et autres	5.4	-252	-321
Coût financier net des avantages du personnel	1.2.1	18	-9
<b>Résultat financier</b>		<b>-234</b>	<b>-331</b>
<b>Résultat des activités ordinaires avant impôt</b>		<b>-163</b>	<b>-656</b>
Impôt sur les résultats		-4	1
<b>Résultat net de l'exercice</b>		<b>-167</b>	<b>-656</b>



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

en millions d'euros	Notes	1er semestre 2021	1er semestre 2020
<b>Résultat net de la période</b>		<b>-167</b>	<b>-656</b>
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		382	-161
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		-0	0
Variation de juste valeur des coûts de couverture		95	-31
Impôts sur variation de juste valeur des coûts de couvertures		-0	0
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence		-	-
<b>Total des éléments qui seront reclassés (ou recyclables) ultérieurement en résultat net</b>		<b>477</b>	<b>-192</b>
Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies		66	41
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies		-1	-1
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence		-	-
<b>Total des éléments qui ne seront pas reclassés (ou non recyclables) ultérieurement en résultat net</b>		<b>65</b>	<b>40</b>
<b>Total des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres</b>		<b>542</b>	<b>-152</b>
<b>Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres de la période</b>		<b>375</b>	<b>-808</b>

## TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Réserves recyclables					Résultat de la période	Capitaux propres - Part du Groupe	Participation s ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	Capitaux propres totaux
	Capital	Réserves non recyclables	Couverture de flux de trésorerie	Coûts de la couverture (R/D et FCBS)	Réserves accumulées				
<b>Capitaux propres au 01/01/2020</b>	9 765	-158	-1 324	-42	-25 669	-597	-18 026	1	-18 024
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-833	-833	-	-833
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	22	-228	-49	-	-	-255	-	-255
<b>Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres</b>	-	22	-228	-49	-	-833	-833	-	-1 088
Paiements en actions	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Affectation du résultat	-	-	-	-	-597	597	-	-	-0
Opérations sur le capital	1 218	-	-	-	0	0	-	-	1 218
Variation de périmètre	-	-0	-	-	-23	-	-	-	-23
Autres variations	-9 265	-14	153	-40	34 146	-	24 981	-	24 981
<b>Capitaux propres au 31/12/2020</b>	1 718	-149	-1 399	-131	7 857	-833	7 063	1	7 064
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-167	-167	0	-167
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	65	382	95	-	-	542	-	542
<b>Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres</b>	-	65	382	95	-	-167	375	0	375
Paiements en actions	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Affectation du résultat	-	-	-	-	-833	833	-	-	-
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-0	0	-0	-	-0
Variation de périmètre	-	-	-	-	-0	-0	-0	-	-0
Autres variations	-	29	1	-3	-28	-	-1	0	-1
<b>Capitaux propres au 30/06/2021*</b>	1 718	-56	-1 016	-39	6 996	-167	7 437	1	7 438

\*Cf note 5.1

## ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Notes	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Résultat net, part du groupe		-167	-655
<b>Résultat net de l'exercice</b>		<b>-167</b>	<b>-655</b>
Eliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées		-9	8
de la charge (produit) d'impôt différé		1	-1
des amortissements et provisions(*)		713	748
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)	5.2.2	28	-3
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	4.4	-25	-41
<b>CAF après coût de l'endettement financier net et impôt</b>		<b>540</b>	<b>55</b>
Eliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant		3	0
du coût de l'endettement financier net	5.4	234	324
<b>CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt</b>		<b>778</b>	<b>379</b>
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	4.6	-64	-584
Impôts décaissés (encaissés)		2	1
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>		<b>716</b>	<b>-204</b>
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		-	-42
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1.4	-2 823	-2 127
Intérêts d'emprunts capitalisés	4.1.4	-118	-44
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		56	60
Variation des prêts et avances consentis	5.2.2	5	-108
Subventions d'investissement reçues	4.2.3	2 878	611
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>		<b>-2</b>	<b>-1 650</b>
Emission d'emprunts	5.2.2	169	135
Remboursements d'emprunts	5.2.2	-702	-16
Remboursement des obligations locatives	5.2.2	-54	-49
Décaissements sur dettes PPP	5.2.2	-141	-141
Encaissements sur créances PPP	5.2.2	139	138
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives	5.2.2	-1	-1
Intérêts financiers nets versés	5.2.2	-285	-621
Variation des dettes de trésorerie	5.2.2	419	-595
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>		<b>-456</b>	<b>-1 151</b>
Incidence des changements de principes comptables		-	-
Incidence des variations de juste valeur		-	0
<b>Variation de trésorerie</b>		<b>259</b>	<b>-3 005</b>
Trésorerie d'ouverture		-3 009	2 598
Trésorerie de clôture	5.2.2	-2 750	-407

(\*) Il s'agit de :

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

## NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS

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

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

### 1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

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

Les comptes consolidés semestriels de la période allant du 1er janvier 2021 au 30 juin 2021 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 22 juillet 2021.

#### 1.1 APPLICATION DES IFRS

Les principes comptables retenus pour l'élaboration des comptes consolidés semestriels au 30 juin 2021 du Groupe SNCF Réseau sont ceux retenus pour l'exercice clos au 31 décembre 2020 adaptés des nouvelles normes et interprétations adoptées par la Commission Européenne et applicables.

Les comptes consolidés semestriels au 30 juin 2021 sont établis conformément à la norme IAS 34 « Information financière intermédiaire ». En conséquence, ils ne comportent pas toute

l'information et les notes annexes requises par les IFRS pour l'établissement des comptes consolidés annuels mais seulement une sélection de notes expliquant les événements significatifs de la période. Par conséquent ces comptes consolidés semestriels doivent être lus conjointement avec les comptes consolidés de l'exercice 2020.

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

- des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant le ou à compter du 1er janvier 2021 ;
- des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de la période close au 30 juin 2021. Les options et exemptions sont décrites en note 1.1.2 et les méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêts intermédiaires en note 1.2.

#### 1.1.1 Normes et interprétations applicables aux comptes consolidés semestriels ouverts à compter du 1er janvier 2021

Les amendements aux normes et interprétations ainsi que les nouvelles normes publiées et applicables à compter du 1er janvier 2021 qui concernent plus particulièrement les comptes consolidés semestriels du Groupe sont les suivants :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts
Amendement IFRS 9, IAS 39 et IFRS 7 « comptabilisation et évaluation dans le cadre de la réforme des taux d'intérêt de référence » - phase 2	Publication par l'IASB : 27 août 2020 Homologation par l'UE : Règlement (UE) 2021/25 du 13 janvier 2021. La phase 2 des amendements concerne le traitement comptable des impacts consécutifs à la mise à jour des contrats suite à la réforme des taux interbancaires offerts ainsi que les informations spécifiques à publier sur ces impacts.	Cf. note Capitaux et financements
Amendement à IFRS 16 relatif à la prolongation au 30 juin 2022 du traitement dérogatoire des allègements de loyers liés à la crise sanitaire de la CoViD 19.	Publication par l'IASB : 31 mars 2021 Homologation par l'UE : non encore homologué L'amendement à la norme IFRS 16 Contrats de location offrait aux locataires la faculté de s'exempter d'évaluer si un allègement de loyer consenti dans le contexte de la crise sanitaire avant le 30 juin 2021 était une modification de contrat et à reconnaître l'impact de l'allègement de loyers dans le résultat de la période a été prolongé au 30 juin 2022.	Le groupe SNCF Réseau applique cet amendement. Aucun impact significatif n'a été relevé au 30 juin 2021.

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation de normes et interprétations d'applications obligatoires à compter d'un exercice postérieur au 30 juin 2021 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

### 1.1.2 Description des principes comptables retenus

Les principes et méthodes comptables adoptés dans les états financiers intermédiaires arrêtés au 30 juin 2021 sont identiques à ceux utilisés dans les états financiers annuels arrêtés au 31 décembre 2020.

## 1.2 MÉTHODES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES AUX ARRÊTÉS INTERMÉDIAIRES

### 1.2.1 Avantages du personnel

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

Ainsi les sociétés du groupe SNCF Réseau ont pu recourir à ce dispositif dès la mi-mars 2020. Le Groupe a comptabilisé 1,4 M€ d'allocations de chômage nette (hors part UNEDIC du fait du régime d'auto-assurance chômage), qui vient minorer le coût attendu des avantages du personnel à court terme.

La provision nette relative aux avantages du personnel est mise à jour sur la base des dernières évaluations actuarielles disponibles à la date de clôture de l'exercice précédent. Une revue complète des hypothèses actuarielles a été réalisée au 30 juin 2021 pour les sociétés du groupe SNCF Réseau qui sont les principales contributrices du groupe.

Les engagements du groupe ont diminué de 71 M€ sur le premier semestre 2021. Cette variation résulte notamment de l'augmentation du taux d'actualisation qui passe de 0,43% au 31 décembre 2020 à 0,86% au 30 juin 2021, de la variation du taux d'inflation qui passe de 1,60% au 31 décembre 2020 à 1,70% au 30 juin 2021, mais également de la prise en compte de nouvelles tables de mortalité.

Le gain actuariel résultant de l'évolution des taux d'actualisation et d'inflation ressort à 56 M€ et affecte le résultat financier à hauteur de 19 M€ et les réserves non recyclables à hauteur de + 37 M€.

La mise à jour des tables de mortalité entraîne un gain actuariel de 23 M€, dont 24 M€ imputés en réserves non recyclables.

Les ajustements liés à l'expérience génèrent 9 M€ de gains actuariels, dont 6 M€ imputés en réserves non recyclables.

### 1.2.2 Impôts différés

Conformément à la norme IAS 34, le groupe applique la méthode du taux moyen effectif d'impôt attendu. Le montant d'impôts différés actifs (IDA) s'élève à 2,8 Mds€ après écrêtement et est identique au montant reconnu au 31/12/2020. Pour rappel, le montant de créance d'IDA reconnu correspond au montant jugé recouvrable sur un horizon de temps raisonnable, soit 20 ans.

### 2 FAITS MARQUANTS

#### 2.1 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 épisodes de confinement qui ont duré plusieurs mois sur 2020, 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 2020 avec une reprise progressive sur l'été.

Dans ce contexte, un plan de relance a été engagé selon le courrier officiel des ministres avec un apport de l'État de 4,05 Milliards d'euros au Groupe SNCF, qui a vocation à être reversé à SNCF Réseau sous forme de fonds de concours. Un premier montant de 1,645 Milliard€ a d'ores et déjà été versé le 23 février 2021 à SNCF Réseau

#### 2.2 CRISE SANITAIRE DU COVID 19

De manière générale, la crise de la COVID-19 continue d'avoir des impacts négatifs dans les comptes de SNCF Réseau avec notamment un impact significatif sur les redevances d'infrastructure dans le chiffre d'affaires expliqué par la baisse des trafics et la révision à la baisse des plans de transport par rapport au régime classique. A la différence de l'année dernière, les chantiers d'investissement n'ont pas été arrêtés et ainsi SNCF Réseau maintient son niveau de production. Par ailleurs les impacts sur les revenus et les charges sont moindres du fait de mesures gouvernementales moins restrictives en 2021 par rapport à l'année 2020.

Au cours du premier semestre 2021, à la suite des mesures de confinement, de couvre-feu et de limitation des déplacements édictées par les pouvoirs publics, l'activité de SNCF Gares & Connexions a été fortement réduite avec en particulier la fermeture des commerces non essentiels

#### 2.3 PERTE DE VALEUR

Eléments de contexte :

Au premier semestre 2021, le groupe a mis à jour son plan stratégique et la trajectoire financière associée en tenant notamment compte de l'évolution du contexte économique lié aux effets de la crise sanitaire.

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.

Pour les entités pour lesquelles les effets des indices sont significatifs, un test de valeur a été réalisé. Ce test inclut la mise à jour des taux d'actualisation (WACC) des activités concernées pour tenir compte de l'évolution des paramètres de marché.

L'impact des taux à retenir a également été apprécié au regard

- des impacts de la crise pris en compte dans les flux futurs actualisés
- mais également du caractère conservateur des hypothèses retenues dans le plan stratégique.

SNCF Réseau SA a réalisé un test de valeur. Ce dernier n'a toutefois pas conduit à modifier la valeur des actifs concernés. Une présentation détaillée des analyses et test réalisé est faite au paragraphe 4.5.

#### 2.4 CONTENTIEUX CDG EXPRESS

Le 9 novembre 2020, le tribunal administratif de Montreuil a annulé la partie « dérogation à l'interdiction de détruire des espèces protégées » de l'autorisation environnementale du 9 novembre 2020, nécessaire à la réalisation de la liaison CDG Express.

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. L'État, le gestionnaire d'infrastructure et SNCF Réseau, concepteur constructeur, ont fait appel du jugement de première instance et demandé son sursis à exécution. Par arrêt du 18 mars 2021, la Cour administrative d'appel de Paris :

- a ordonné le sursis à exécution du jugement du 9 novembre 2020
- et en pratique a donc rétabli la dérogation espèces protégées.

De ce fait, les travaux du chantier de la ligne ferroviaire Charles de Gaulle Express, après avoir été arrêtés en novembre 2020, ont finalement repris progressivement depuis le 22 mars 2021 dernier.

La décision de la Cour Administrative d'Appel de Paris est attendue dans le courant de l'année 2021.

### 3 ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Aucun évènement postérieur à la clôture n'a été constaté

## 4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

### 4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION

#### 4.1.1 Immobilisations incorporelles

La valeur nette des immobilisations incorporelles au 30 juin 2021 s'analyse comme suit :

en millions d'euros	30/06/2021			31/12/2020		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels	805	-594	211	717	-560	157
Autres immobilisations incorporelles	147	-142	5	144	-142	2
Immobilisations incorporelles en cours	205	0	205	254	0	254
<b>TOTAL</b>	<b>1 156</b>	<b>-736</b>	<b>420</b>	<b>1 114</b>	<b>-702</b>	<b>413</b>

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
	<b>Valeur nette comptable au 01/01/2020</b>	<b>109</b>	<b>0</b>	<b>242</b>
Acquisitions	0	-18	85	67
Cessions	-	0	-	0
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-65	1	-	-64
Pertes de valeur	-0	-0	-	-0
Mise en service et autres variations	85	18	-78	25
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2020</b>	<b>157</b>	<b>2</b>	<b>254</b>	<b>413</b>
Acquisitions	1	-	34	35
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-34	-1	-	-35
Pertes de valeur	-0	-	-	-0
Variations de périmètre	-	-	-	-
Mise en service et autres variations	88	3	-83	8
<b>Valeur nette comptable au 30/06/2021</b>	<b>211</b>	<b>5</b>	<b>205</b>	<b>420</b>

Les acquisitions du 1er semestre 2021 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 87 M€ pour la période du 30 juin 2021 contre 85 M€ pour l'exercice 2020.

## 03 – Comptes Consolidés

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

en millions d'euros	30/06/2021			31/12/2020		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Terrains et constructions	667	-214	453	638	-181	457
Matériel de transport	187	-52	135	126	-43	83
<b>Total</b>	<b>854</b>	<b>-266</b>	<b>588</b>	<b>764</b>	<b>-224</b>	<b>540</b>

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

L'évolution du poste se décompose ainsi :

en millions d'euros	Terrains et constructions	Matériel de transport	Total
<b>Valeur nette comptable au 01/01/2020</b>	<b>321</b>	<b>44</b>	<b>365</b>
Mise en place de nouveaux contrats de location	225	72	296
Effet des fins et résiliations anticipées des contrats de location	-	-	-
Dotations aux amortissements	-53	-40	-92
Pertes de valeur	-	-	-
Variation de périmètre	55	3	58
Ecart de conversion	-	-	-
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses...)	-91	4	-87
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2020</b>	<b>457</b>	<b>83</b>	<b>540</b>
Mise en place de nouveaux contrats de location	70	74	144
Effet des fins et résiliations anticipées des contrats de location	-	-	-
Dotations aux amortissements	-29	-23	-52
Pertes de valeur	-	-	-
Variation de périmètre	-	-0	-0
Ecart de conversion	-	-	-
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses...)	-45	0	-44
<b>Valeur nette comptable au 30/06/2021</b>	<b>453</b>	<b>135</b>	<b>588</b>

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. Au 30 juin 2021, le montant de ces contrats s'élève à 27 M€.



## 4.1.3 Immobilisations corporelles

La valeur nette des immobilisations corporelles au 30 juin 2021 se décompose comme suit :

en millions d'euros	30/06/2021			31/12/2020		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	294	-24	270	302	-24	278
Terrains et constructions	19 377	-8 171	11 205	18 910	-7 946	10 964
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	58 524	-24 632	33 892	56 921	-24 077	32 844
Installations Techniques Matériel et Outillage (ITMO) et autres	9 043	-2 219	6 824	8 976	-2 111	6 866
Electrification, télécommunication, signalisation	17 721	-10 739	6 981	17 327	-10 404	6 922
Matériel de transport	962	-851	111	966	-856	110
Immobilisations corporelles en cours	17 075	-12	17 063	16 831	-15	16 816
<b>TOTAL</b>	<b>122 995</b>	<b>-46 648</b>	<b>76 347</b>	<b>120 233</b>	<b>-45 434</b>	<b>74 800</b>

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
<b>Valeur nette comptable au 01/01/2020</b>	<b>288</b>	<b>7 565</b>	<b>32 614</b>	<b>6 578</b>	<b>6 982</b>	<b>119</b>	<b>13 710</b>	<b>67 857</b>
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
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2020</b>	<b>278</b>	<b>10 964</b>	<b>32 844</b>	<b>6 865</b>	<b>6 922</b>	<b>109</b>	<b>16 815</b>	<b>74 800</b>
Acquisitions	-	-	-	1	-	-	2 824	2 825
Cessions	-7	-6	-	-0	-1	-	-	-14
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-0	-226	-554	-130	-337	-5	2	-1 252
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	-2	-2
Mise en service et autres variations	-	473	1 602	89	398	6	-2 579	-10
<b>Valeur nette comptable au 30/06/2021</b>	<b>270</b>	<b>11 205</b>	<b>33 892</b>	<b>6 825</b>	<b>6 982</b>	<b>111</b>	<b>17 061</b>	<b>76 347</b>

Le détail des dotations aux amortissements est donné en note 4.1.4 ci-après.

- 270 M€ de projets liés à l'activité Gare.

Le montant des immobilisations corporelles mises en service s'élève à 2 576 M€ :

- 2 132 M€ de projets ferroviaires ;
- 63 M€ au titre de l'activation des intérêts financiers ;
- 111 M€ de projets divers dont du matériel ferroviaire, de l'outillage et d'autres projets de fonctionnement ;

## 03 – Comptes Consolidés

### 4.1.4 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

en millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Immobilisations corporelles	-2 707	-2 174
Immobilisations incorporelles	-35	-31
Intérêts d'emprunts capitalisés	-118	-44
<b>Total acquisitions</b>	<b>-2 860</b>	<b>-2 249</b>
Variation des dettes sur immobilisations	-81	78
<b>Flux d'investissement corporels et incorporels</b>	<b>-2 941</b>	<b>-2 171</b>

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations incorporelles de la période comprend 35 M€ de production immobilisée sur projets informatiques.

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles de la période s'élève à 2 707 M€ et comprend 2 615 M€ de production immobilisée.

Ces dépenses d'investissement en immobilisations corporelles comprennent principalement :

- 2 315 M€ de dépenses d'investissement infrastructure qui se décomposent principalement en :
  - o 2 258 M€ de production directe ;
  - o 36 M€ d'opérations de gros entretien ;
  - o 29 M€ d'acquisitions directes ;
  - o -8 M€ d'abandons de projets.
- 324 M€ de dépenses au titre de l'activité Gare ;

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

- Des réclamations ont été reçues par l'entreprise au titre des exercices 2015 à 2018 pour les PPP BPL et SEA. Au 30 juin 2021, les contentieux BPL et SEA sont toujours en cours.

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

### 4.1.5 Dotations aux amortissements

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

en millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Variation
Dotations aux amortissements incorporels	-35	-32	-3
Dotations aux amortissements corporels	-1 251	-1 177	-74
Dot./Amt des droits d'utilisation	-53	-45	-8
<b>Dotations aux amortissements</b>	<b>-1 339</b>	<b>-1 254</b>	<b>-85</b>

La variation des dotations nettes aux amortissements de 89 M€ est essentiellement due aux mises en services de l'année 2021 (46 M€).

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

La dotation aux amortissements des actifs SEA s'élève à 60 M€ au 30 juin 2021.

## 4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT

### 4.2.1 Synthèse des subventions non courantes

en millions d'euros	30/06/2021	31/12/2020
Subventions de développement sur immobilisations en cours	8 147	7 503
Subventions de développement sur immobilisations en service*	22 215	22 018
Subventions de régénération sur immobilisations en service*	4 560	3 879
Subvention de régénération 2021	1 274	-
Subvention de régénération 2020	-	762
<b>Total</b>	<b>36 196</b>	<b>34 162</b>

(\*) Nettes de reprises

**Subventions de développement sur immobilisations en cours**

Les subventions au 30 juin 2021 s'élèvent à 8 147 M€.

Les mouvements de la période se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Montant Brut au 31/12/2020	Augmentation	Mise en service	Reclassement	Montant Brut au 30/06/2021
Subventions sur immobilisations en cours	7 503	1 329	-685	-	8 147

**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 31/12/2020	2	2 910	15 331	3 775	22 018
Mises en service de subventions sur l'exercice	-	198	365	122	685
Variation de périmètre	-	-	-	-	-
Cession/Mise au Rebus	-	-	-	-	-
Quote part de subvention virée au résultat	-1	-131	-157	-199	-488
Autres	-	-	-	-	-
Valeur nette comptable au 30/06/2021	1	2 977	15 539	3 698	22 215

**Subventions de régénération**

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

en millions d'euros	Année de mise en service	Date de mise en service	Durée de reprise	Montant en service	Cumul reprise	Montant net au 30/06/2021
	2004	01/07/2004	38	675	-299	376
	2005	25/03/2005	42	574	-222	352
	2006	09/05/2006	42	878	-316	562
	2007	21/03/2007	35	734	-299	435
	2008	17/04/2008	33	69	-36	33
	2009	17/01/2009	42	844	-285	559
	2010	22/01/2010	38	436	-172	264
	2011	01/01/2011	51	20	-15	5
	2012	01/01/2012	28	255	-120	135
	2013	01/01/2013	41	75	-24	51
	2016	01/01/2017	38	126	-15	111
	2017	01/01/2018	38	170	-16	154
	2018	01/01/2019	38	274	-18	256
	2019	01/01/2020	38	537	-21	516
	2020	01/01/2021	38	762	-11	751
	<b>Total</b>			<b>6 429</b>	<b>-1 869</b>	<b>4 560</b>

## 03 – Comptes Consolidés

### 4.2.2 Synthèse des subventions courantes

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

en millions d'euros	30/06/2021	31/12/2020
Subventions d'exploitation appelées d'avance	168	156
Subventions d'investissement appelées d'avance	2 208	1 840
<b>Total</b>	<b>2 375</b>	<b>1 996</b>

### 4.2.3 Subventions d'investissements reçues

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

en millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Appels de subventions	2 603	1 645
Variation des créances sur subventions	276	-1 034
<b>Subventions d'investissement reçues</b>	<b>2 878</b>	<b>611</b>

### 4.2.4 Reprises de subventions d'investissement

en millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Variation
Reprises de subventions d'investissement de développement	513	478	35
Reprises de subv. de renouvellement et mises aux normes	81	71	10
Reprises de subventions d'investissement	594	549	45

Les reprises de subvention d'investissement correspondent à hauteur de 488 M€ aux subventions de développement en service et de 81 M€ au titre des subventions de régénération en service, 25 M€ au titre du droit d'utilisation SEA.

### 4.3 DROIT D'UTILISATION ACCORDÉ AU CONCESSIONNAIRE

Dans le cadre du contrat de concession SEA, un passif appelé « Droit d'utilisation accordé au concessionnaire » a été comptabilisé pour un montant de 2 384 M€ au 30 juin 2021 contre 2 409 M€ au 31 décembre 2020. Il représente la quote-part de l'investissement financé par le concessionnaire. Il est amorti sur la même durée que les actifs en concession, soit 54 ans, pour un montant de 25 M€ au 1<sup>er</sup> semestre 2021.

#### 4.4 RÉSULTAT DE CESSIONS D'ACTIFS

Au 30 juin 2021, les résultats de cession d'actifs se détaillent de la façon suivante :

en millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Variation
Cession d'actifs incorporels	0	0	-0
Cession d'actifs corporels	25	41	-15
Cession d'actifs financiers	-	-	-
<b>Résultat de cession d'actifs</b>	<b>26</b>	<b>41</b>	<b>-15</b>

#### 4.5 TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

##### 4.5.1 Éléments de contexte

La crise sanitaire internationale, qui a produit ses premiers effets en mars 2020 et, s'est poursuivie au 1er semestre 2021, s'est traduite par une baisse d'activité de l'UGT Infrastructure sur le 1er semestre et une révision à la baisse de ses prévisions d'activité telle que reflétée dans la trajectoire financière du nouveau Plan stratégique 2021-2030 de SNCF Réseau.

Ces éléments, constitutifs d'un indice de perte de valeur, ont conduit à la mise en œuvre d'un test de valeur des actifs de cette UGT conformément aux préconisations de la norme IAS 36 qui prescrit la mise en œuvre d'un test :

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

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

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

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

L'adoption le 14 juin 2018 de la loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire, de même que diverses déclarations du gouvernement, concernant notamment une évolution des modalités d'indexation des péages de SNCF Réseau, avaient constitué de nouveaux indices de variation de valeur. 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 Mds€.

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 Mds€ (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 sur les comptes de SNCF Réseau SA (baisse des péages, niveau des ressources du fonds de concours de l'Etat provenant de la société nationale SNCF, décalages et surcoûts travaux...) avaient été identifiés comme des indices de variation de valeur.

Un test de valeur avait donc été réalisé au 31 décembre 2020 à partir des flux de trésorerie de la trajectoire financière du plan stratégique du Groupe SNCF. Ce plan stratégique avait été présenté au Conseil d'administration de la SA SNCF le 8 octobre 2020. Il reprenait et actualisait les éléments déjà présentés en Conseil d'administration de la SA SNCF le 24 juin 2020. Il intégrait 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 intégrait également les effets de la situation économique et sanitaire évalués au 31 décembre 2020 par la Direction de SNCF Réseau.

Au 30 juin 2021, le test de valeur repose sur la trajectoire financière du nouveau plan stratégique de SNCF Réseau 2021-2030, préparé dans le cadre du nouveau plan stratégique du groupe SNCF qui sera présenté pour validation au Conseil d'administration de SNCF du 29 juillet 2021. Ce Plan stratégique de SNCF Réseau et sa trajectoire financière, qui représentent la meilleure évaluation par la Direction des hypothèses connues à date, ont été validés lors du Conseil d'administration de SNCF

## 03 – Comptes Consolidés

Réseau du 22 juillet 2021. La trajectoire financière pourrait 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 2022, à la suite du fort ralentissement du chiffre d'affaires observé en 2020 et 2021,

Ouverture progressive à la concurrence des trafics voyageurs,

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

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

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

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

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

Concernant le niveau des péages :

L'augmentation des péages TGV et fret a été limitée à l'indice IPC, et parallèlement l'indexation des tarifs de péages conventionnés (redevances d'accès TER et TET) a été alignée sur l'avis de l'ART rendu le 9 février 2021 pour les années 2022 (2,2%) et 2023 (2,4%), puis 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 (dit « compensation fret »), dont le montant est révisé annuellement pour prendre en compte l'évolution de l'indexation et le passage au nouveau modèle de coût directement imputable (CDI) à compter de la tarification 2019, est présumé maintenu jusqu'en 2023.

Enfin, les prévisions de trafic à 10 ans concernant les activités voyageurs et fret des transporteurs du groupe SNCF ont été arrêtées dans le cadre du plan stratégique groupe assurant leur réciprocité avec les entités concernées, ainsi qu'une valorisation actualisée des hypothèses d'ouverture à la concurrence, notamment sur la fin du plan.

Concernant le niveau de performance

L'ambition de performance a été revue à 1,45 Mds€ courants entre 2017 et 2026, avec une accélération des économies entre 2021 et 2024, puis une poursuite des actions de performance sans mobiliser de nouveaux leviers à partir de 2025. Cette trajectoire de performance est conforme aux objectifs poursuivis dans les programmes opérationnels.

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

Concernant le niveau des investissements :

Il est basé sur une trajectoire d'investissements de régénération en moyenne à 2,8 Mds.

La trajectoire de mise en conformité a été ajustée à la baisse par rapport au précédent contrat de performance pour tenir compte de la réalité des financements disponibles de l'Etat. SNCF Réseau a pris la décision de réduire les enveloppes prévisionnelles à compter de 2023, de façon à limiter l'impact de ces investissements sur les fonds propres. Cette décision a été entérinée par la Commission sécurité de SNCF Réseau.

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 2020 pour un montant de l'ordre de 1,7 Mds€ sur la période de 10 ans. 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 0,91 Milliard€ 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 Mds€. Ces subventions seront affectées au financement des investissements de régénération du réseau. Les produits de cession versés dans le cadre du plan de relance (410 M€) ont été intégrés pour la part relative aux investissements retenus dans le test (investissements de mise en conformité).

Les mesures relatives au nouveau régime de retraite et plus largement au nouveau cadre social issu des accords de branche pour l'activité ferroviaire sont toujours en cours de négociation à la date d'arrêt des comptes et en conséquence peuvent affecter la performance future attendue.

Les autres éléments méthodologiques retenus dans le calcul de la valeur recouvrable au 30 juin 2021 sont rappelés ci-après :

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

Une trajectoire financière intégralement reconstruite au cours du premier semestre 2021 sur des hypothèses complètes et actualisées, issues du nouveau plan stratégique ;

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 91% 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 4,9 % (vs. 5,6% au 31 décembre 2020). L'utilisation du taux plancher

issu du rapport d'évaluation de l'expert externe Deloitte est éclairée par les éléments de contexte suivants :

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

Une évaluation des risques de la crise COVID conservatrice au regard des tendances de reprise des trafics observées depuis mai, et un taux de croissance long terme maintenu à 1,6%/an à partir de 2024, qui repose sur une hypothèse de croissance jugée conservatrice, toujours impactée par la crise sanitaire,

Un plan de performance à 1,45 Mds€ entre 2017 et 2026 (contre 1,6 Mds€ au 31 décembre 2020) faisant l'objet d'un dispositif dédié de pilotage par le Comité de direction de SNCF Réseau,

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

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure s'élève au 30 juin 2021 à 32,40 Mds€ contre 32,89 Milliards € au 31 décembre 2020. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours. La valeur recouvrable issue du test réalisé au 31 décembre 2020 est proche de cette valeur nette comptable.

Les autres immobilisations en cours (2,2 Mds€ au 30 juin 2021 contre 2,1 Mds€ au 31 décembre 2020) 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 :

	2021	2020
Secteur	SNCF Réseau	SNCF Réseau
UGT	Infrastructure	Infrastructure
Actif testé	32,4 Mds€	32,9 Mds€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	(1)	(1)
Taux d'actualisation	4,9% - 5,8 %	5,0% - 5,9 %
Taux de croissance long terme	1,6%	1,6%

(1) Nouveau plan stratégique Groupe validé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau le 22 juillet 2021

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

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

Une variation de +/- 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représente une variation de +/- 1,5 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 +/- 2 Md€ de la valeur recouvrable.

#### 4.5.3 UGT Gares & Connexions

En 2020, les impacts de la crise sanitaire sur les comptes de SNCF Gares & Connexions SA avaient 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 du nouveau plan d'affaires réajusté dans le cadre 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 intégrait notamment

- Les effets périmètre liés à la réforme ferroviaire
- 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 permettait de confirmer les valeurs nettes comptables des actifs de l'UGT Gares & Connexions à fin décembre 2020.

Au cours du premier semestre 2021, la crise sanitaire a continué d'impacter les revenus de l'UGT, en particulier les redevances des produits de concessions en gare. Par ailleurs, l'UGT a procédé à la mise à jour de son plan stratégique dans le cadre de l'élaboration du nouveau plan stratégique groupe SNCF.

Cette nouvelle trajectoire financière intègre notamment :

- Actualisation de la trajectoire de redevance des produits de concessions sur la base des derniers éléments connus à court terme et à moyen terme (dont les impacts COVID) ;
- Modèle tarifaire : prise en compte du DRG 2021 de saisine soumis à la validation de l'ART (CMPC régulé en baisse à 4,5% avant impôt et CMPC non régulé à 8,0% avant impôt). En 2022, ces mêmes taux ont été maintenus conformément aux hypothèses du DRG 2022 qui sera soumis à la consultation, (et maintenu à ce niveau sur toute la durée du plan dans le cadre des DRG suivants) ;
- Intégration d'un plan d'économies sur les Opex plus ambitieux ;
- Ajustement des hypothèses d'investissements sur la période 2021-2024 intégrant les impacts du plan d'économie Capex en lien avec la crise COVID.

Les éléments cités ci-avant ont un impact limité sur les flux de trésorerie prévisionnels de SNCF Gares & Connexions SA et ne constituent pas un indice de variation de valeur.

En conséquence, SNCF Gares & Connexions n'a pas procédé à un test de valeur sur les actifs de son UGT au 30 juin 2021.

## 03 – Comptes Consolidés

### 4.6 VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL

en millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Stocks et en-cours	-35	-71
Créances d'exploitation	801	618
Dettes d'exploitation	-830	-1 131
<b>Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés</b>	<b>-64</b>	<b>-584</b>

#### 4.6.1 Stocks et en-cours

Au 30 juin 2021, les stocks se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Brut	30/06/2021 Dépréciation	Net	31/12/2020 Net	Variation
Matières premières	482	-100	382	372	10
Produits finis	98	-	98	73	25
En-cours de production	19	-	19	13	6
<b>Stocks et en-cours</b>	<b>599</b>	<b>-100</b>	<b>499</b>	<b>458</b>	<b>41</b>

#### 4.6.2 Créances d'exploitation et autres comptes débiteurs

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Brut	30/06/2021 Dépréciation	Net	31/12/2020 Net	Variation
Clients et comptes rattachés	940	-48	892	1 456	-564
Créances sur l'Etat et les collectivités	582	-	582	781	-199
Autres créances d'exploitation	381	-3	378	602	-223
<i>Dont Fournisseurs avoirs à recevoir et avances</i>	<i>68</i>	<i>-</i>	<i>68</i>	<i>105</i>	<i>-36</i>
<b>Montant net des créances d'exploitation</b>	<b>1 904</b>	<b>-51</b>	<b>1 852</b>	<b>2 838</b>	<b>-986</b>

La variation des créances clients et comptes rattachés est liée essentiellement à l'augmentation de 553 M€ des créances sur péages au 30 juin 2021.

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 :

en millions d'euros	31/12/2020	Dotation	Reprise	Variation de périmètre	30/06/2021
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-58	-13	23	-	-48
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-3	-0	1	-	-2
<b>Total</b>	<b>-61</b>	<b>-13</b>	<b>24</b>	<b>-</b>	<b>-51</b>

en millions d'euros	01/01/2020	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
<b>Total</b>	<b>-42</b>	<b>-43</b>	<b>33</b>	<b>-10</b>	<b>-61</b>

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

en millions d'euros	Echus non dépréciés						Total
	Non échus	Dépréciés	< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
30/06/2021	866	48	-30	14	13	29	940
31/12/2020	1 102	23	270	8	8	18	1 429

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

#### 4.6.3 Subventions à recevoir

Les subventions à recevoir se décomposent ainsi :

en millions d'euros	30/06/2021	31/12/2020
Subventions à encaisser	778	661
Subventions à appeler	1 497	1 379
Provisions pour dépréciations	-52	-53
<b>Total</b>	<b>2 222</b>	<b>1 986</b>

Les subventions échues non dépréciées à plus de 12 mois au 30 juin 2021 concernent principalement les Collectivités territoriales pour 127 M€ et l'Agence de Financement des Infrastructures Transport de France (AFITF) pour 212 M€.

#### 4.6.4 Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit :

en millions d'euros	30/06/2021	31/12/2020	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	2 651	3 117	-465
<i>dont dettes sur acquisitions d'immobilisations</i>	<i>695</i>	<i>827</i>	<i>-132</i>
Avances et acomptes reçus sur commande	309	457	-148
<i>dont avances reçues sur cession d'immobilisations</i>	<i>136</i>	<i>126</i>	<i>10</i>
Dettes sociales	703	635	68
Dettes sur l'Etat et les collectivités	413	554	-141
Autres dettes d'exploitation	2 382	457	1 925
Produits constatés d'avance (1)	850	856	-6
<b>Total des dettes d'exploitation</b>	<b>7 309</b>	<b>6 077</b>	<b>1 232</b>

(1) dont 442 M€ de PCA au titre des contrats clients au 30/06/2021 (vs 447M€ au 31/12/2020)

## 03 – Comptes Consolidés

### 4.7 PROVISIONS

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

en millions d'euros	01/01/2021	Variation de périmètre	Dotations	Reprise utilisée	Reprise non utilisée	Autres variations	30/06/2021	dont courant	dont non courant
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	32	-	6	-0	-0	-0	37	-	37
Risques environnementaux	168	-	7	-17	-0	-0	157	-	157
Litiges et risques contractuels	81	-	11	-8	-9	-	74	0	74
Autres	16	-	1	-1	-1	0	16	3	13
<b>Total provisions</b>	<b>296</b>	<b>-</b>	<b>24</b>	<b>-25</b>	<b>-10</b>	<b>-0</b>	<b>285</b>	<b>4</b>	<b>281</b>

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

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

#### 4.7.2 Provisions à caractère environnemental

Les coûts environnementaux provisionnés concernent principalement le traitement des traverses créosotées, le

désamiantage des bâtiments et du matériel roulant ainsi que des coûts liés à la dépollution des sols.

#### 4.7.3 Provisions pour litiges et risques contractuels

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

## 5 CAPITAUX ET FINANCEMENT

### 5.1 CAPITAUX PROPRES

Au 1er janvier 2021, le capital de SNCF Réseau est d'un montant de 1 718 M€.

### 5.2 GESTION DE LA TRÉSORERIE ET DU FINANCEMENT

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

En cette période de crise, le financement de SNCF Réseau et de ses filiales reste assuré par le Groupe. Au 30 juin 2021, le Groupe dispose d'une trésorerie disponible de 162 M€.

Le Groupe s'est également assuré que les impacts de la crise Covid-19 n'ont pas conduit à remettre en cause certains engagements ou covenants pouvant être présents dans des contrats d'emprunts bancaires, écartant ainsi le risque de non-respect des covenants au 30 juin 2021.

En application de la norme IFRS 9, le Groupe continue à évaluer l'impact de la crise sur les éventuels retards de paiement. En l'absence de défaillance majeure, aucun risque de crédit complémentaire n'a été identifié au 30 juin 2021.

### 5.3 RÉFORME DES TAUX DE RÉFÉRENCE

Une réforme fondamentale des taux de référence est actuellement en cours, incluant le remplacement de plusieurs taux interbancaires (IBORs) par des taux sans risque ("Risk-Free Rates"), excluant toute prime pour le risque de contrepartie ou de liquidité.

La seule exposition du Groupe, à travers ses instruments financiers, porte sur le taux EURIBOR. La FSMA de Belgique a rendu en 2019 une décision favorable sur la conformité de l'EURIBOR avec le Règlement Benchmark à la suite du changement de la méthode de détermination de l'indice à partir d'octobre 2019. L'EURIBOR est à ce jour maintenu sur une base sine die. Ainsi, le Groupe considère qu'à la date du 30 juin 2021, la continuité de l'EURIBOR n'est pas menacée par la réforme des taux de référence.

Dans une moindre mesure, les expositions du Groupe portent sur l'EONIA, dont le taux de remplacement est l'ESTR. Après un report initial en 2019, la Banque Centrale Européenne a programmé la fin de l'EONIA le 3 janvier 2022. Son indice de remplacement est déjà calculé par la BCE depuis le 2 octobre 2019.

Les amendements Phase 2 IFRS 9, IAS 39, IFRS 7 n'ont donc pas d'impact sur les comptes au 30 juin 2021.

### 5.4 ENDETTEMENT FINANCIER NET

#### 5.4.1 Présentation de l'endettement financier net

La dette nette en valeur comptable IFRS s'élève à 29,3 Mds € au 30 juin 2021 contre 30,2 Mds € au 31 décembre 2020, soit une diminution de -0,9 Mds €.

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

## 03 – Comptes Consolidés

30/06/2021

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	1 316	802	2 118	2 118	-	2 118	-	-	2 118	1 312	805	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	3 088	25 077	28 165	28 165	-	28 165	-	-	33 713	-	33 713	-
Dérivés actifs	24	868	892	892	-	-	0	892	892	-	892	-
Créances PPP	268	2 033	2 301	2 301	-	2 301	-	-	2 301	-	2 301	-
<b>Actifs financiers</b>	<b>4 696</b>	<b>28 779</b>	<b>33 475</b>	<b>33 475</b>	<b>-</b>	<b>32 583</b>	<b>-</b>	<b>892</b>	<b>39 023</b>	<b>1 312</b>	<b>37 711</b>	<b>-</b>
Valeurs mobilières de placement	20	-	20	20	-	-	20	-	20	20	-	-
Disponibilités	142	-	142	142	-	-	142	-	142	142	-	-
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>162</b>	<b>-</b>	<b>162</b>	<b>162</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>162</b>	<b>-</b>	<b>162</b>	<b>162</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Emprunts obligataires	6 083	41 551	47 634	47 634	-	47 634	-	-	56 715	-	56 715	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	20	496	517	517	-	517	-	-	1 078	-	1 078	-
Emprunts SNCF	123	1 418	1 541	1 541	-	1 541	-	-	1 631	-	1 631	-
Autres emprunts	3	214	217	217	-	217	-	-	217	-	217	-
<b>Emprunts, dont</b>	<b>6 230</b>	<b>43 679</b>	<b>49 908</b>	<b>49 908</b>	<b>-</b>	<b>49 908</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>59 641</b>	<b>-</b>	<b>59 641</b>	<b>-</b>
Emprunts non couverts	3 744	35 586	39 329	39 329	-	39 329	-	-	48 042	-	48 042	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	1 608	6 964	8 572	8 572	-	8 572	-	-	8 572	-	8 572	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	879	1 129	2 008	2 008	-	2 008	-	-	2 008	-	2 008	-
Dérivés passifs	349	2 127	2 476	2 476	-	-	8	2 468	2 476	-	2 476	-
Trésorerie passive	2 912	-	2 912	2 912	-	2 912	-	-	2 912	2 912	-	-
Dettes de trésorerie non couvertes	141	-	141	141	-	141	-	-	141	133	8	-
Dettes PPP	279	2 085	2 363	2 363	-	2 363	-	-	2 363	-	2 363	-
<b>Passifs financiers</b>	<b>9 911</b>	<b>47 891</b>	<b>57 801</b>	<b>57 801</b>	<b>-</b>	<b>55 325</b>	<b>8</b>	<b>2 468</b>	<b>67 534</b>	<b>3 045</b>	<b>64 488</b>	<b>-</b>
Subvention financière	-	5 184	5 184	5 184	-	5 184	-	-	5 184	-	5 184	-
<b>Dettes nettes IFRS</b>				<b>29 349</b>								

31/12/2020

	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
<b>en millions d'euros</b>												
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	-
<b>Actifs financiers</b>	<b>3 769</b>	<b>31 261</b>	<b>35 030</b>	<b>35 030</b>	<b>-</b>	<b>34 042</b>	<b>1</b>	<b>986</b>	<b>39 745</b>	<b>1 761</b>	<b>37 984</b>	<b>-</b>
Valeurs mobilières de placement	20	0	20	20	-	-	20	-	20	20	-	-
Disponibilités	237	0	237	237	-	-	237	-	237	237	-	-
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>257</b>	<b>-</b>	<b>257</b>	<b>257</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>257</b>	<b>-</b>	<b>257</b>	<b>257</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Emprunts obligataires	3 048	45 899	48 947	48 947	-	48 947	-	-	60 234	0	60 234	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	21	506	527	527	-	527	-	-	749	0	749	-
Emprunts SNCF	112	1 265	1 377	1 377	-	1 377	-	-	1 481	0	1 481	-
Autres emprunts	3	199	203	203	-	203	-	-	203	0	203	-
<b>Emprunts, dont</b>	<b>3 184</b>	<b>47 869</b>	<b>51 053</b>	<b>51 053</b>	<b>-</b>	<b>51 053</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>62 666</b>	<b>-</b>	<b>62 666</b>	<b>-</b>
Emprunts non couverts	1 926	38 408	40 334	40 334	-	40 334	-	-	51 946	0	51 946	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	372	8 043	8 415	8 415	-	8 415	-	-	8 415	0	8 415	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	886	1 419	2 305	2 305	-	2 305	-	-	2 305	0	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 non couvertes	171	-	171	171	-	171	-	-	171	171	-	-
Dettes PPP	279	2 160	2 439	2 439	-	2 439	-	-	2 439	-	2 439	-
<b>Passifs financiers</b>	<b>7 239</b>	<b>52 776</b>	<b>60 014</b>	<b>60 014</b>	<b>-</b>	<b>56 928</b>	<b>14</b>	<b>3 072</b>	<b>71 627</b>	<b>3 437</b>	<b>68 191</b>	<b>-</b>
Subvention financière	-	5 480	5 480	5 480	-	5 480	-	-	5 480	-	5 480	-
<b>Dettes nettes IFRS</b>				<b>30 208</b>								

## 03 – Comptes Consolidés

### 5.4.1.1 Actifs financiers

#### 5.4.1.1.1 Actifs au coût amorti

##### Prêts, créances et placements

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

##### Créances PPP

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

Les subventions à appeler sont d'un montant de 1 050 M€ pour BPL, 1 025 M€ pour CNM et 227 M€ pour GSM-R au 30/06/2021. Concernant GSM-R, le projet n'étant pas financé à 100%, le montant de la subvention à recevoir est inférieur à la dette financière associée.

#### 5.4.1.1.2 Actifs à la juste valeur par le résultat

##### Dérivés actifs

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

#### 5.4.1.1.3 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont constitués :

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

Au 30/06/2021, le montant de Trésorerie et Equivalents de trésorerie s'élève à :

en millions d'euros	30/06/2021	31/12/2020	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à 3 mois (*)	20	20	0
Disponibilités	142	237	-95
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière</b>	<b>162</b>	<b>257</b>	<b>-95</b>
Concours bancaires courants	2 912	3 266	-354
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie</b>	<b>-2 750</b>	<b>-3 009</b>	<b>259</b>

(\*) y compris dépôts et billets de trésorerie

### 5.4.1.2 Passifs financiers

#### 5.4.1.2.1 Passif au coût amorti

Les emprunts du Groupe (49 908 M€ au 30 juin 2021 contre 51 053 M€ au 31 décembre 2020) sont principalement constitués d'émissions obligataires.

##### Dettes de trésorerie et trésorerie passive

Les dettes de trésorerie sont constituées de :

- Dettes court terme à plus de 3 mois et moins d'un an :
  - o Libellées en Euros : 0 M€ au 30/06/2021 vs 74 M€ au 31/12/2020
- Cash collatéraux aux passifs couvrant des instruments financiers dérivés actifs (141 M€ au 30/06/2021 vs 101 M€ au 31/12/2020)

La trésorerie passive (2 912 M€ au 30/06/2021 contre 3 266 M€ au 31/12/2020) est principalement constituée de comptes courants et de concours bancaires.

##### Passifs liés aux PPP

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

Les montants restants dus au titre des passifs liés aux PPP sont de 1 050 M€ pour BPL, 1 031 M€ pour CNM et 276 M€ pour GSMR au 30/06/2021.

#### 5.4.1.2.2 Passifs à la juste valeur par le résultat

##### Dérivés passifs

Les montants des instruments dérivés sont présentés en note 5.5.

## 5.5 SITUATION COMPTABLE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

SNCF Réseau 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.

Le groupe a également dans une moindre proportion des instruments dérivés non qualifiés de couverture.

### Instruments dérivés par traitement comptable

La juste valeur des instruments dérivés inscrits au bilan se répartit de la façon suivante :

en millions d'euros	30/06/2021			31/12/2020		
	Courant	Non courant	Total	Courant	Non courant	Total
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	-3	573	570	21	526	546
Dérivés de couverture de juste valeur	27	295	321	84	356	440
Dérivés de transaction	0	-	0	1	-	1
<b>Instruments dérivés actifs</b>	<b>24</b>	<b>868</b>	<b>892</b>	<b>106</b>	<b>882</b>	<b>988</b>
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	165	2 100	2 265	123	2 718	2 840
Dérivés de couverture de juste valeur	175	28	203	203	29	232
Dérivés de transaction	8	-	8	14	-	14
<b>Instruments dérivés passifs</b>	<b>349</b>	<b>2 127</b>	<b>2 476</b>	<b>339</b>	<b>2 747</b>	<b>3 086</b>

### Variation des réserves (recyclables) relatives aux couvertures de flux de trésorerie

Le résultat différé en capitaux propres comprend l'impact de change constaté sur les couvertures de flux de trésorerie.

Les impacts sur les capitaux propres, résultat de la période et réserves, se détaillent comme suit :

en millions d'euros	Capitaux propres recyclables (couverture de flux de trésorerie)
01/01/2020	-1 730
Recyclé en résultat	16
Variations de valeur efficace	-210
<b>31/12/2020</b>	<b>-1 924</b>
en millions d'euros	Capitaux propres recyclables (couverture de flux de trésorerie)
01/01/2021	-1 924
Recyclé en résultat	3
Variation de valeur efficace	472
<b>30/06/2021</b>	<b>-1 449</b>

La variation des réserves recyclables s'élève à -194 M€ en 2020 et 475 M€ en 2021.

En application des dispositions relatives à la comptabilisation des coûts de couverture selon IFRS 9, SNCF Réseau comptabilise les variations de valeurs des « Foreign Currency Basis Spread » des Cross Currency Swaps (swaps de devises) et « Report Déport » des achats à terme de devises en OCI recyclables. Le montant s'élève à 38,1 M€ au 30/06/2021 vs 133,5 M€ au 31/12/2020.

## 5.6 COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET

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

en millions d'euros	30/06/2021	30/06/2020	Variation
Résultat sur passifs au coût amorti	-873	-730	-143
Résultat sur actifs au coût amorti	636	382	254
Résultat sur opérations de couverture	-22	38	-60
Résultat sur autres instruments à la JV par résultat	-4	-9	5
Résultat de change	-	-	-
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>-263</b>	<b>-319</b>	<b>56</b>
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives	-1	-1	-
Autres charges financières	-2	-1	-1
Autres produits financiers	14	-1	15
<b>Coût de l'endettement financier net et autres</b>	<b>-252</b>	<b>-321</b>	<b>69</b>

## 03 – Comptes Consolidés

### 5.7 RAPPROCHEMENT AVEC LES FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

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

en millions d'euros	Flux de trésorerie liés aux activités de financement					Variations "non cash"			30/06/2021
	31/12/2020	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	
<b>Passifs</b>	<b>-62 229</b>	<b>-169</b>	<b>1 325</b>	<b>141</b>	<b>30</b>	<b>853</b>	<b>-</b>	<b>-25</b>	<b>-60 073</b>
Dettes long terme	-51 053	-169	1 325	-	-	-12	-	1	-49 908
Dérivés passifs	-3 086	-	-	-	-	634	-	-25	-2 476
Dettes court terme et collatéraux passifs	-171	-	-	-	30	-	-	-1	-141
Dettes PPP	-2 439	-	-	141	-	-66	-	-	-2 363
Subvention financière	-5 480	-	-	-	-	296	-	-	-5 184
<b>Actifs</b>	<b>34 220</b>	<b>-</b>	<b>-623</b>	<b>-139</b>	<b>-449</b>	<b>-361</b>	<b>-</b>	<b>23</b>	<b>32 669</b>
Placements court terme et collatéraux actifs	1 761	-	-	-	-449	-	-	-	1 312
Dérivés actifs	988	-	-	-	-	-118	-	23	892
Créance sur la Caisse de la dette publique	29 095	-	-623	-	-	-307	-	-	28 165
Créances PPP	2 376	-	-	-139	-	64	-	-	2 301
<b>Total des passifs et actifs liés aux activités de financement (1)</b>	<b>-28 009</b>	<b>-169</b>	<b>702</b>	<b>2</b>	<b>-419</b>	<b>491</b>	<b>-</b>	<b>-2</b>	<b>-27 404</b>
<b>Passifs</b>	<b>-3 266</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>354</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-2 912</b>
Trésorerie passive	-3 266	-	-	-	354	-	-	-	-2 912
<b>Actifs</b>	<b>1 067</b>	<b>-</b>	<b>-5</b>	<b>-</b>	<b>-95</b>	<b>-3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>963</b>
Prêts, créances et placements	810	-	-5	-	-	-3	-	-	802
Valeurs mobilières de placement	20	-	-	-	-	-	-	-	20
Disponibilités	237	-	-	-	-95	-	-	-	142
<b>Total des autres passifs et actifs financiers (2)</b>	<b>-2 199</b>	<b>-</b>	<b>-5</b>	<b>-</b>	<b>259</b>	<b>-3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-1 949</b>
dont autres actifs financiers	810	-	-5	-	-	-3	-	-	802
dont trésorerie et équivalents de trésorerie	-3 009	-	-	-	259	-	-	-	-2 750
<b>TOTAL DETTE NETTE (1)+(2)</b>	<b>-30 208</b>	<b>-169</b>	<b>697</b>	<b>2</b>	<b>-156</b>	<b>488</b>	<b>-</b>	<b>-2</b>	<b>-29 353</b>

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

en millions d'euros	31/12/2020	Cash flow libre	Variation non cash	30/06/2021
Passifs liés aux activités de financement	-62 229	1 328	828	-60 073
Actifs liés aux activités de financement	34 220	-1 212	-339	32 669
Autres actifs financiers	810	-5	-3	802
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-3 009	259	-	-2 750
<b>Dettes nettes IFRS-Variation Cash</b>	<b>-30 208</b>	<b>370</b>	<b>486</b>	<b>-29 353</b>

#### Décomposition selon éléments du TFT

Dont Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		716		
Dont Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-2		
Retraité des variations des prêts et avances accordés (Eole)*		-5		
Frais financiers décaissés		-286		
Remboursements et intérêts nets sur obligations locatives		-54		
<b>Cash-Flow Libre - variation cash</b>		<b>369</b>		
BFR Financier **		52		
<b>Cash-Flow Libre Groupe SNCF Réseau</b>		<b>421</b>		

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

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



en millions d'euros	Flux de trésorerie liés aux activités de financement					Variations "non cash"			
	31/12/2019	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
<b>Passifs</b>	<b>-60 024</b>	<b>-160</b>	<b>3 688</b>	<b>283</b>	<b>340</b>	<b>470</b>	<b>-765</b>	<b>-6 060</b>	<b>-62 229</b>
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
<b>Actifs</b>	<b>4 830</b>	<b>-</b>	<b>-1 727</b>	<b>-277</b>	<b>618</b>	<b>-317</b>	<b>-</b>	<b>31 093</b>	<b>34 220</b>
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
<b>Total des passifs et actifs liés aux activités de financement (1)</b>	<b>-55 195</b>	<b>-160</b>	<b>1 961</b>	<b>6</b>	<b>959</b>	<b>153</b>	<b>-765</b>	<b>25 032</b>	<b>-28 009</b>
<b>Passifs</b>	<b>-28</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-3 188</b>	<b>-</b>	<b>-58</b>	<b>9</b>	<b>-3 266</b>
Trésorerie passive	-28	-	-	-	-3 188	-	-58	9	-3 266
<b>Actifs</b>	<b>3 321</b>	<b>114</b>	<b>-0</b>	<b>-</b>	<b>-2 427</b>	<b>2</b>	<b>57</b>	<b>1</b>	<b>1 067</b>
Prêts, créances et placements	694	114	-0	-	0	-	-	-	-
Valeurs mobilières de placement	1 726	-	-	-	-1 707	0	-	-	20
Disponibilités	900	-	-	-	-720	2	1	-	810
<b>Total des autres passifs et actifs financiers (2)</b>	<b>3 292</b>	<b>114</b>	<b>-0</b>	<b>-</b>	<b>-5 615</b>	<b>2</b>	<b>-1</b>	<b>10</b>	<b>-2 199</b>
dont autres actifs financiers	694	114	-0	-	0	2	1	-	810
dont trésorerie et équivalents de trésorerie	2 598	-	-	-	-5 616	0	-2	10	-3 009
<b>TOTAL DETTE NETTE (1)+(2)</b>	<b>-51 902</b>	<b>-47</b>	<b>1 961</b>	<b>6</b>	<b>-4 657</b>	<b>155</b>	<b>-766</b>	<b>25 042</b>	<b>-30 208</b>

## 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
<b>Dettes nettes IFRS-Variation Cash</b>	<b>-51 902</b>	<b>-2 737</b>	<b>24 431</b>	<b>-30 208</b>
<b>Décomposition selon éléments du TFT</b>				
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		
<b>Cash-Flow Libre - variation cash</b>		<b>-2 737</b>		
BFR Financier **		502		
<b>Cash-Flow Libre Groupe SNCF Réseau</b>		<b>-2 234</b>		

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

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

## 6 ELEMENTS DU RESULTAT

### 6.1 PRODUITS DES ACTIVITES ORDINAIRES

Ventilation des produits opérationnels par catégorie

en millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Variation
Redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire dont :			
Redevance d'accès	1 061	1 033	23
Redevance de marché	1 051	822	230
Redevance circulation	354	294	59
Redevance quai	-	1	-1
Redevances complémentaires d'électricité et de transport d'électricité	129	91	37
Compensations FRET	80	38	41
Autres redevances	29	17	12
Prestations d'entretien et de maintenance	141	114	27
Revenus tirés de la gestion des gares	443	438	4
Locations immobilières et produits du patrimoine	152	-	152
Autre chiffre d'affaires	149	296	-147
<b>Total Chiffre d'affaires par principales lignes de services</b>	<b>3 588</b>	<b>3 145</b>	<b>443</b>
Clients du secteur public (Etats et collectivités territoriales)	1 133	1 074	59
Clients particuliers	1	1	-1
Clients entreprises ferroviaires du secteur privé et public	2 455	2 070	385
<b>Total Chiffre d'affaires par type de clients</b>	<b>3 588</b>	<b>3 145</b>	<b>443</b>
Transfert immédiat	3 143	2 666	477
Transfert en continu sur de courtes durées (moins d'un an)	10	15	-5
Transfert en continu sur de longues durées (plus d'un an)	435	464	-29
<b>Total Chiffre d'affaires selon la méthode de reconnaissance</b>	<b>3 588</b>	<b>3 145</b>	<b>443</b>

Les autres chiffres d'affaires comprennent notamment :

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

**6.2 ACHATS ET CHARGES EXTERNES**

Les achats et autres charges externes se décomposent comme suit :

en millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Variation
Transport électricité et Moyen de traction	-143	-123	-20
Entretien et maintenance	-249	-274	25
Honoraires et prestations informatiques	-175	-167	-8
Patrimoine	-210	-138	-72
Autres achats et charges externes	-449	-398	-51
<b>Achats et charges externes</b>	<b>-1 226</b>	<b>-1 100</b>	<b>-126</b>

**6.3 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS**

Au 30 juin 2021, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

en millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Variation
Salaires	-1 423	-1 456	32
Autres avantages du personnel	-14	0	-13
Personnel refacturé détaché et intérimaire	-13	-7	-6
<b>Charges de personnel nettes</b>	<b>-1 450</b>	<b>-1 463</b>	<b>13</b>
<b>Effectifs moyens ETP</b>	<b>62 617</b>	<b>62 492</b>	<b>125</b>

L'effectif moyen équivalent temps plein au 30 juin 2021 s'élève à 62 617 personnes.

**6.4 IMPÔTS ET TAXES**

en millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Variation
Contribution Economique Territoriale (CET)	-31	-56	25
Taxes foncières	-43	-62	19
Taxes assises sur salaires	-62	-61	-1
dont Taxe Apprentissage	-8	-8	0
dont Formation Professionnelle	-12	-11	-0
dont Effort à la Construction	-14	-14	-0
dont Versement Transport	-22	-21	-1
dont Autres Taxes	-6	-6	0
Autres Impôts et taxes (dont C3S)	-19	-9	-10
<b>Total Impôts et Taxes</b>	<b>-154</b>	<b>-188</b>	<b>34</b>

## 7 INFORMATION SECTORIELLE

### 7.1 DÉTERMINATION DES SECTEURS PRÉSENTÉS

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

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

- SNCF Réseau : activité d'exploitation, d'entretien et de développement de l'infrastructure ferroviaire nationale. Il correspond à l'entité juridique : SA SNCF Réseau.

- Groupe Gares & Connexions : activité d'exploitation, d'entretien et de développement des gares. Ce secteur regroupe les entités juridiques : SA Gares & Connexions, ainsi que ses filiales AREP groupe (architecture et aménagement urbain) et groupe Retail & Connexions (valorisation commerciale en gares).

### 7.2 INDICATEURS SECTORIELS

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

- Le chiffre d'affaires externe, après élimination de toutes les transactions avec les autres secteurs du groupe.

- L'EBITDA

- Les investissements bruts comptabilisés (tous financements confondus)

- Les investissements décaissés nets de subventions encaissées

- La dette nette

Les méthodes comptables appliquées pour l'élaboration des données financières de chaque secteur sont celles retenues pour l'établissement des comptes consolidés. Le chiffre d'affaires interne présenté ci-après est constitué des transactions entre les secteurs, éliminées sur une ligne « Inter métiers » afin de permettre une réconciliation avec les comptes consolidés du groupe.

### 7.3 INFORMATION PAR SECTEUR

Au 30/06/2021

en millions d'euros	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Autres	Eliminations intra-métier	Totaux
Chiffre d'affaires externe	2 915	668	6	-	3 588
Chiffre d'affaires interne	162	55	54	-270	-
Chiffre d'affaires	3 077	722	60	-270	3 588
EBITDA	676	119	4	-5	794
Investissements bruts comptabilisés	-2 533	-326	-1	-	-2 860
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	-23	-38	-1	-	-63
Dette nette	28 488	853	8	-	29 349

Au 30/06/2020

en millions d'euros	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Autres	Eliminations intra-métier	Totaux
Chiffre d'affaires externe	2 475	663	8	-	3 145
Chiffre d'affaires interne	175	48	37	-260	-
Chiffre d'affaires	2 650	711	45	-260	3 145
EBITDA	277	98	-3	-10	362
Investissements bruts comptabilisés	-1 987	-261	-1	-	-2 249
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	-1 569	10	-1	-	-1 560
Dette nette	28 769	1 150	15	-	29 934

## 8 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

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

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

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

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

### 8.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC UNIFIE

#### 8.1.1 Relations avec SA SNCF Voyageurs

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

##### Soldes au bilan

en millions d'euros	30/06/2021	31/12/2020
Créances d'exploitation	565	778
Dettes d'exploitation	719	911

\* Soldes au bilan hors dette financière présentée séparément au passif du bilan (voir note 5.2.2.)

##### Produits et charges

en millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Péages	1 480	1 088
Charges d'exploitation	-260	-275

#### 8.1.2 Relations avec SA SNCF Fret

##### Soldes au bilan

en millions d'euros	30/06/2021	31/12/2020
Créances d'exploitation	20	16
Dettes d'exploitation	16	14

##### Produits et charges

en millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Péages	24	30
Charges d'exploitation	-14	-7

#### 8.1.3 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	30/06/2021	31/12/2020
Créances d'exploitation	48	31
Dettes d'exploitation	173	85

##### Produits et charges

en millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Produits d'exploitation	39	38
Charges d'exploitation	-330	-326

### 8.2 RELATIONS AVEC L'ÉTAT

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

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

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

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

##### Soldes au bilan

en millions d'euros	30/06/2021	31/12/2020
Subventions appelées à encaisser	204	166

##### Produits et charges

en millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Redevances d'accès*	981	953
Compensations FRET	80	38

\*dont redevances TER : 764 M€ et redevances TET : 217 M€

## 9 ENGAGEMENTS HORS BILAN

	30/06/2021		
Engagements donnés	Variations	Ouverture	Clôture
en millions d'euros			
Engagements liés au financement	-	3	3
Engagements liés aux activités opérationnelles	1 165	9 533	10 698
Engagements d'achat d'immobilisations	1 111	8 594	9 704
Promesses de ventes - biens immobiliers	-38	182	145
Garanties financières données à des tiers	91	757	848
<b>Engagements liés au périmètre consolidé</b>	<b>-</b>	<b>133</b>	<b>133</b>
Autres engagements donnés	-55	96	41
Contrats de location signés dont la date de mise à disposition du bien est postérieure à la clôture	-55	96	41

## 9.1 GARANTIES FINANCIÈRES DONNÉES À DES TIERS

Les garanties financières données à des tiers se composent au 30 juin 2021 principalement de la garantie émise en 2011 en faveur de la Caisse des Dépôts-direction des Fonds d'Épargne pour un montant de 686 M€ et de la garantie financière accordée à CDG Express pour 47 M€.

## 9.2 GARANTIES FINANCIÈRES RECUES

Les garanties financières reçues se décomposent principalement de garanties financières auprès d'Eiffage Rail Express pour 140 M€, d'OCVIA pour 122 M€, de VINCI Construction pour 30 M€ et de Bouygues Travaux Public pour 38 M€ et de Garanties financières de Gares & Connexions pour 242 M€.

## 9.3 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.

## 9.4 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.

Total engagements donnés	1 110	9 765	10 875
--------------------------	-------	-------	--------

	30/06/2021		
Engagements reçus	Variations	Ouverture	Clôture
en millions d'euros			
Engagements liés au financement	-	53	53
Engagements liés aux activités opérationnelles	-1 793	14 353	12 560
Subventions d'investissements à recevoir	-1 475	10 158	8 683
Promesses de ventes - biens immobiliers	-40	182	142
Location simple immobilier	-155	3 133	2 978
Autres engagements d'achats d'exploitations (reçus)	-1	3	3
Garanties financières reçues de tiers	-122	876	754
<b>Total engagements reçus</b>	<b>-1 794</b>	<b>14 406</b>	<b>12 612</b>

## 9.5 SUBVENTION A RECEVOIR 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 Réseau 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 versements seront comptabilisés chez SNCF Réseau en subvention d'investissement au bilan lors de leur réception, un premier règlement de 1 645 M€ est intervenu en février 2021.

## 10 PERIMETRE DE CONSOLIDATION

Il n'y a pas de variation significative du périmètre de consolidation au 30 juin 2021.

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

**SNCF RESEAU**

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

**(Période du 1<sup>er</sup> janvier 2021 au 30 juin 2021)**



**PricewaterhouseCoopers Audit**

63, rue de Villiers  
92208 Neuilly-sur-Seine Cedex  
S.A.S. au capital de 2.510.460 €  
672 006 483 R.C.S. Nanterre

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

**ERNST & YOUNG AUDIT**

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

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

**Rapport des commissaires aux comptes  
sur l'information financière semestrielle****(Période du 1<sup>er</sup> janvier 2021 au 30 juin 2021)**

A l'Actionnaire Unique

**SNCF RESEAU**

15-17 Rue Jean-Philippe Rameau  
93418 La Plaine Saint-Denis Cedex

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

- l'examen limité des comptes consolidés semestriels résumés de la société SNCF RESEAU, relatifs à la période du 1<sup>er</sup> janvier 2021 au 30 juin 2021, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

La crise mondiale liée à la pandémie de Covid-19 crée des conditions particulières pour la préparation et l'examen limité des comptes consolidés semestriels résumés. 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 de nos travaux.

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

**I - Conclusion sur les comptes**

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

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

Comme mentionné dans les notes 4.5.1 et 4.5.2 de l'annexe aux comptes consolidés semestriels résumés relative au test de valeur des actifs de l'Unité Génératrice de Trésorerie Infrastructure (« l'UGT Infrastructure »), la crise sanitaire qui a débuté en 2020 et se poursuit encore aujourd'hui a continué d'affecter le chiffre d'affaires et les prévisions d'activité de l'UGT Infrastructure. C'est dans ce contexte que SNCF Réseau a établi et présenté son nouveau plan stratégique 2021-2030 au Conseil d'administration du 22 juillet 2021.

Cette situation, constitutive d'un indice de perte de valeur, a conduit SNCF Réseau à mettre en œuvre un nouveau test de valeur au 30 juin 2021 selon une méthodologie similaire à celle utilisée lors du précédent test réalisé au 31 décembre 2020.

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

Les prévisions de trésorerie utilisées dans le test de valeur reposent sur la trajectoire financière du nouveau plan stratégique 2021-2030 établi dans un contexte de reprise progressive de l'activité. Elles intègrent (i) des entrées de trésorerie (péages, subventions d'investissement) émanant notamment d'engagements de l'État, (ii) des dépenses opérationnelles (notamment travaux et entretien des installations), nettes des gains de productivité, (iii) des investissements notamment de régénération du réseau.

Les hypothèses qui sous-tendent ces projections restent sujettes à des aléas et incertitudes majeurs accentués par le contexte sanitaire actuel :

- Les prévisions retenues dans le test de valeur de l'UGT Infrastructure au 30 juin 2021 reposent sur le nouveau plan stratégique validé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau le 22 juillet 2021. Certaines hypothèses, notamment celles reposant sur une décision de l'État ou liées au contexte sanitaire, sont susceptibles d'évoluer dans le temps.
- L'actualisation du contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État pour la période 2021-2030 est toujours en cours de négociation. La finalisation dans les prochains mois de ce nouveau contrat de performance pourrait conduire à une révision de certaines hypothèses retenues dans le test de valeur au 30 juin 2021.
- Les projections de péages reposent en particulier sur :
  - Des trajectoires de trafic révisées par les transporteurs du Groupe SNCF et des hypothèses de concurrence mises à jour par SNCF Réseau. Ces prévisions restent entourées d'incertitudes compte tenu notamment des incidences potentiellement

durables de la crise sanitaire sur l'économie et les comportements des voyageurs.

- Des hypothèses de tarification en partie soumises à avis de l'ART. À ce titre, 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'État 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 révisé 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.
- Les subventions d'investissement affectées aux travaux de régénération et financées à travers le fonds de concours reposent sur le versement par l'État à SNCF Réseau :
  - Du montant de 4,05 milliards d'euros versé en décembre 2020 au fonds de concours par la Société Nationale SNCF consécutivement à sa recapitalisation par l'État.
  - Des dividendes qui seront perçus de la Société Nationale SNCF, dont l'estimation repose sur (i) des cessions d'actifs à hauteur de 410 millions d'euros et au-delà (ii) sur la capacité distributive de la Société Nationale SNCF mise à jour en lien avec le nouveau plan stratégique du Groupe SNCF présenté pour validation au Conseil d'administration de SNCF du 29 juillet 2021.
- 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 futur 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 peuvent affecter la performance future attendue.

Ces aléas et incertitudes majeurs, dont les incidences sont à apprécier en liaison avec le taux d'actualisation utilisé, pèsent sur les prévisions de flux de trésorerie prévisionnels actualisés retenus pour l'évaluation des actifs corporels et incorporels de l'UGT Infrastructure figurant au bilan de la société au 30 juin 2021 et, en conséquence, le montant des dépréciations afférentes pourrait être sous-évalué. Ces prévisions participent également à l'appréciation de la recouvrabilité des impôts différés actifs et donc à l'évaluation de leur montant au bilan. Le montant des impôts différés actifs figurant au bilan pourrait ainsi être surévalué.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant des projections utilisées, et donc de nous prononcer sur la valeur nette comptable des actifs concernés qui s'élève au 30 juin 2021, d'une part, à 32,4 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.

Sur la base de notre examen limité et sous ces réserves, nous n'avons pas relevé d'anomalies

significatives de nature à remettre en cause la conformité des comptes consolidés semestriels résumés avec la norme IAS 34, norme du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne relative à l'information financière intermédiaire.

## **II - Vérification spécifique**

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

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

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 30 juillet 2021

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

ERNST & YOUNG AUDIT

Jean-Paul Collignon

Philippe Vogt

Nicolas Pfeuty

Valérie Desclève