

31 décembre 2022

# RAPPORT FINANCIER ANNUEL DU GROUPE SNCF RÉSEAU

Le rapport financier annuel Groupe SNCF Réseau en version pdf est une reproduction de la version officielle du RFA qui a été établie en version xHtml et est disponible sur le site [sncf-reseau.com](https://www.sncf-reseau.com).

Les rapports des commissaires aux comptes sur les comptes annuels et sur les comptes consolidés portent sur les comptes arrêtés par le Conseil d'administration en date du 23 février 2023 tels qu'ils sont présentés dans la version officielle du rapport financier annuel, et non sur leur reproduction dans le présent document.

En millions d'euros

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



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

PAGE 004

**02 – RAPPORT DE GESTION INTÉGRÉ  
COMPTES CONSOLIDÉS SNCF RÉSEAU**

PAGE 006

**03 – COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS SNCF RÉSEAU**

PAGE 091

**04 – RAPPORT DE GESTION SOCIAL  
SNCF RÉSEAU**

PAGE 162

**05 – COMPTES ANNUELS SNCF RÉSEAU**

PAGE 183

**06 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES  
SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS**

PAGE 223

**07 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES  
SUR LES COMPTES SOCIAUX**

PAGE 233

**08 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES  
SUR LES INFORMATIONS OTI**

PAGE 243

01 –  
ATTESTATION  
DES  
RESPONSABLES  
DU RAPPORT  
FINANCIER



## ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes pour l'exercice clos au 31 décembre 2022 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport de gestion ci-joint présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes auxquels elles sont confrontées.

La Plaine Saint-Denis, le 23 février 2023,

Matthieu CHABANEL

Le Président

Anne BOSCHE LENOIR

La Directrice Générale  
Adjointe, Finance et Achats

02 –

RAPPORT DE  
GESTION  
INTÉGRÉ  
COMPTES  
CONSOLIDÉS  
SNCF RÉSEAU

IFRS – en millions d'euros



# SOMMAIRE

<b>1. GROUPE SNCF RESEAU EN 2022</b> .....	<b>10</b>	3.4. LA MAÎTRISE DES RISQUES FINANCIERS.....	44
1.1. ORGANISATION DU GROUPE SNCF AU 31 DÉCEMBRE 2022.....	10	3.5. RÔLES DE LA DIRECTION JURIDIQUE ET DE LA CONFORMITÉ ET POLITIQUE D'ASSURANCE.....	45
1.2. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ DU GROUPE SNCF RÉSEAU .....	11	3.6. LES STRUCTURES DE SUIVI ET DE CONTRÔLE DU DISPOSITIF DE CONTRÔLE INTERNE .....	46
1.3. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE.....	12	3.7. ÉLABORATION ET TRAITEMENT DE L'INFORMATION FINANCIÈRE .....	47
1.4. GOUVERNANCE.....	14	3.8. LES ACTIVITÉS DE LA FONCTION FINANCEMENT ET TRÉSORERIE .....	49
1.5. FAITS MARQUANTS .....	15	<b>4. DÉCLARATION DE PERFORMANCE EXTRA-FINANCIÈRE</b> .....	<b>50</b>
1.6. TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS ....	21	4.1. INTRODUCTION.....	50
1.7. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS ET EXTRA-FINANCIERS DU GROUPE SNCF RÉSEAU .....	25	4.2. NOS ENGAGEMENTS DÉVELOPPEMENT DURABLE .....	51
1.8. ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE... 26		4.3. TABLEAU DE SYNTHÈSE DES INDICATEURS.....	71
<b>2. RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE</b> .....	<b>27</b>	4.4. CONTRIBUTION AUX OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'ONU .....	73
2.1. PRÉSENTATION DE L'EBITDA.....	27	4.5. TAXONOMIE.....	74
2.2. TABLEAU DE FINANCEMENT ET CASH FLOW LIBRE .....	27	4.6. PLAN DE VIGILANCE.....	80
2.3. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2022.....	28	4.7. PERSPECTIVES.....	81
2.4. ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ENTREPRISE ET RÉSULTATS DES SECTEURS OPÉRATIONNELS	29	4.8. MÉTHODE DU RAPPORT EXTRA FINANCIER.....	81
2.5. INVESTISSEMENTS .....	33	<b>5. GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE.....</b>	<b>82</b>
2.6. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT .....	34	5.1. LA DIRECTION GÉNÉRALE .....	82
2.7. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT .....	35	5.2. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.....	82
2.8. MISE EN ŒUVRE DU CONTRAT PLURIANNUEL DE PERFORMANCE. ....	36	5.3. LES MODALITÉS DE PARTICIPATION DES ACTIONNAIRES À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE .....	87
<b>3. LES RISQUES DU GROUPE SNCF RESEAU ET LEUR GESTION.....</b>	<b>43</b>	5.4. LES CONVENTIONS CONCLUES PAR SES FILIALES.....	87
3.1. TYPOLOGIE DES RISQUES .....	43	5.5. CODE DU GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE.....	87
3.2. L'ORGANISATION GÉNÉRALE DE LA GESTION DES RISQUES .....	44	<b>6. ENJEUX ET PERSPECTIVES</b> .....	<b>88</b>
3.3. LA MAÎTRISE DES PRINCIPAUX RISQUES OPÉRATIONNELS.....	44	6.1. SECTEUR SNCF RÉSEAU.....	88
		6.2. SECTEUR SNCF GARES & CONNEXIONS .....	89
		6.3. SECTEUR AUTRES.....	90

## ÉDITORIAL

### 2022 : une année d'engagement pour la performance

Dans un contexte marqué par la guerre en Ukraine et la poussée inflationniste qui lui est associée, SNCF Réseau a poursuivi sa transformation en 2022. Le fil rouge de l'action engagée sur tous les plans a été la volonté de répondre à l'objectif, défini par le gouvernement, d'améliorer la qualité du réseau ferroviaire national au bénéfice de tous, tout en préservant les grands équilibres économiques du gestionnaire d'infrastructure.

### Moisson de réussites industrielles

La signature d'un nouveau contrat de performance avec l'État s'inscrit pleinement dans cette logique. L'accord garantit le soutien nécessaire pour mener à bien les projets de régénération et de modernisation prioritaires, avec un investissement global revu à la hausse (de l'ordre de 2,84 Mds€). En 2022, le programme a été déployé conformément aux objectifs, avec près de 900 kilomètres de voie, 325 kilomètres de caténaire et près de 500 appareils de voie renouvelés. En septembre, le site de Paris Gare de Lyon a été le théâtre d'une véritable prouesse : il a en effet suffi de 18 jours pour remplacer 25 appareils de voie tout en maintenant 97% des circulations !

D'autres réussites industrielles ont émaillé l'année écoulée : le percement du tunnel entre Saint-Lazare et Nanterre dans le cadre du projet Éole, la mise en service d'une douzième voie de circulation à Lyon Part-Dieu ou encore la réouverture de la ligne rive droite du Rhône après cinquante ans d'interruption.

### Une entreprise bien campée sur ses fondamentaux

S'agissant des thèmes primordiaux que sont la sécurité industrielle, la santé et sécurité au travail et la ponctualité des circulations, les résultats obtenus sont satisfaisants. Grâce notamment aux efforts quotidiens des établissements circulation et des infrapôles, l'indicateur portant sur les irrégularités imputables à l'entreprise s'est amélioré de 0,4 point par rapport à l'année de référence 2019.

### Travailler au plus près des clients et des territoires

Partout, SNCF Réseau s'est appliqué à faire vivre la coopération avec les territoires. Une démarche traduite, en particulier, par des conventions pour la performance du service de transport ferroviaire signées avec les régions Hauts-de-France et Auvergne-Rhône-Alpes. Les engagements pris par les signataires visent à l'atteinte de la meilleure qualité de service possible, mais aussi au développement de l'offre pour les voyageurs.

SNCF Réseau est en effet confronté au défi de s'adapter à la demande croissante de mobilité. Il le fait, par exemple, en industrialisant le dispositif d'attribution des sillons, ce qui a permis de densifier l'offre à périmètre constant dans le cadre du service annuel 2023 sur l'axe Sud-Est.

Enfin, l'entreprise a mis à profit l'année écoulée pour améliorer les conditions de mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence du marché voyageurs. Les échanges avec Trenitalia, premier opérateur étranger présent sur le réseau national, ont favorisé la conception de solutions techniques et d'une offre de service désormais duplicables en prévision de l'arrivée d'autres entreprises ferroviaires.

### Une transformation écologique bien engagée

Si le train est en soi une solution de mobilité durable, SNCF Réseau n'en oublie pas ses enjeux et responsabilités propres en matière de transition écologique. Pour la première fois, et grâce à l'augmentation des budgets alloués pour développer la recherche et transformer les techniques et outils utilisés, le traitement de la végétation aux abords des voies a été réalisé sans aucun recours au glyphosate. Autre illustration de l'engagement durable de l'entreprise : l'expérimentation lancée sur les câbles supraconducteurs qui, grâce à leur résistance nulle, permettent de transporter l'électricité avec de faibles pertes, contribuant ainsi à réduire les coûts environnementaux de la production et du transport d'énergie.

### Objectif : excellence industrielle et opérationnelle

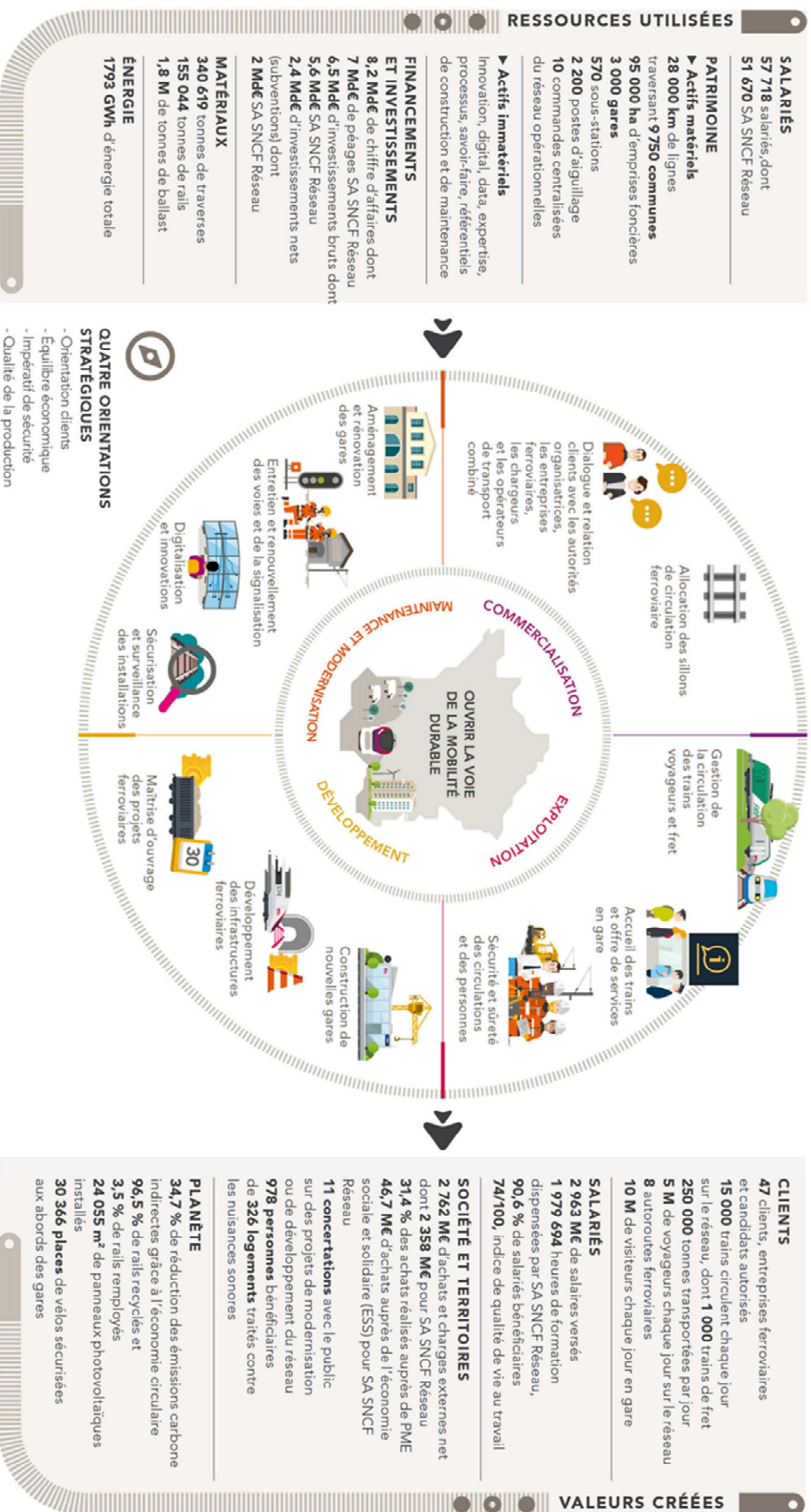
Régénération et modernisation des infrastructures, mise au point de nouvelles offres, réduction de l'empreinte écologique... Dans toutes ces dimensions stratégiques, l'entreprise cherche à identifier et standardiser les meilleures pratiques, à mesurer efficacement les progrès et à faire gagner en maturité le pilotage des actions. C'est tout l'enjeu du programme « Excellence Projet ». Initié en 2022, ce dernier vise à rapprocher les résultats de production et les engagements pris en termes de coûts, qualité et délais.

L'inauguration des campus de Bordeaux-Bègles et Lyon-Saint-Priest et plus largement, une stratégie de formation repensée, viennent soutenir cette politique d'excellence. Cadre d'apprentissage privilégié, programmes de formation sur mesure, outils pédagogiques à la pointe de l'innovation : autant d'atouts pour l'entreprise, ses filiales, mais aussi pour tout l'écosystème entrepreneurial ferroviaire, fleuron de l'industrie française, au cœur duquel SNCF Réseau souhaite jouer pleinement son rôle.



# LE MODÈLE D'AFFAIRES 2022

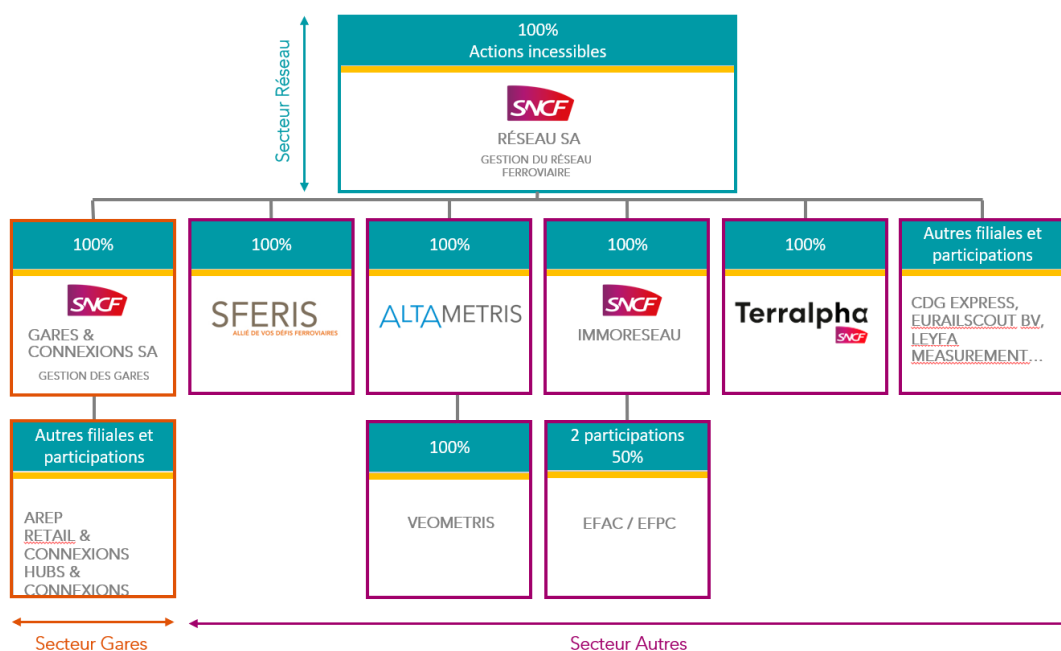
Ce modèle d'affaires présente les chiffres consolidés du groupe formé par SNCF Réseau et ses filiales. La plus importante est SNCF Gares & Connexions (4 000 salariés), suivie de Sferis (1 000 salariés).



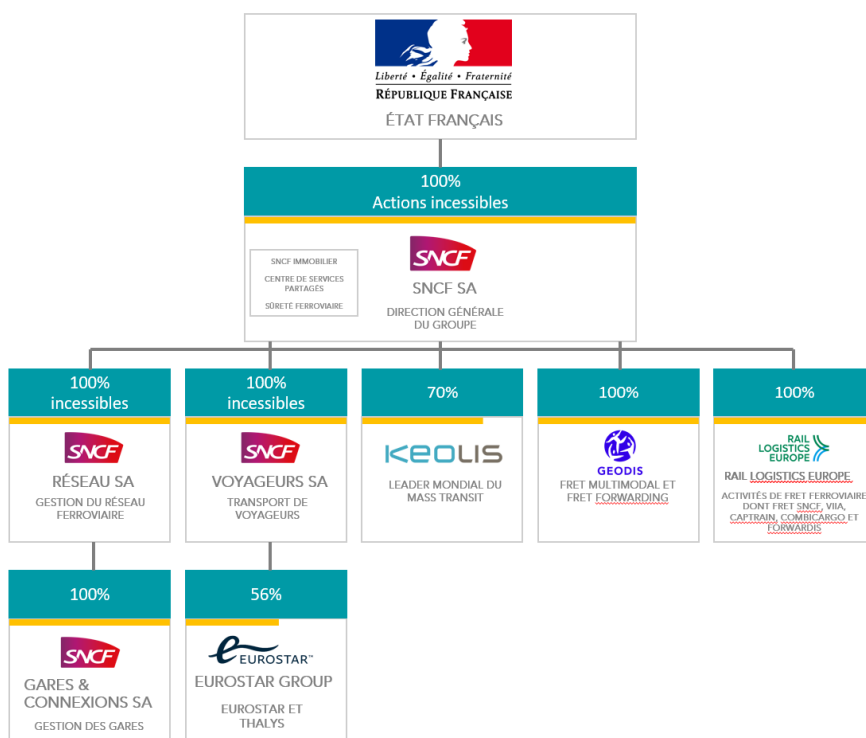
## 1. GROUPE SNCF RÉSEAU EN 2022

### 1.1. ORGANISATION DU GROUPE SNCF AU 31 DÉCEMBRE 2022

Organigramme Groupe SNCF Réseau au 31 décembre 2022



Organigramme Société SNCF au 31 décembre 2022



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

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 fortement modifié l'organisation du groupe SNCF. Un des axes consistait à construire une nouvelle organisation du groupe SNCF au 1<sup>er</sup> 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 EPICs)

- 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
- Rail Logistics Europe (RLE), partenaire logistique ferroviaire de référence en France et en Europe, les entreprises de RLE conçoivent et produisent des solutions de logistique ferroviaire innovantes, fiables et durables au service de la performance des clients et de la protection de la planète.

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 plans de performance transverses 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 :

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

SNCF Réseau s'est fixée pour objectif de développer l'offre ferroviaire, à la fois pour répondre aux besoins croissants de mobilité et accompagner l'ouverture du marché voyageur domestique. Pour cela, l'entreprise s'est dotée d'une organisation transverse, tournée vers la relation client, et structurée par grandes missions stratégiques avec 4 directions de prescription (Actifs ferroviaires, Stratégie, 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.

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

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 37.

Les principales missions du groupe SNCF Réseau sont :

- Assurer la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure du réseau ferré national
- Assurer la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national
- Assurer le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national
- Assurer des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de gestion de crise et de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité
- Assurer la gestion unifiée des gares de voyageurs, à travers sa filiale SNCF Gares & Connexions dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière. SNCF Gares & Connexions a pour mission de fournir aux entreprises ferroviaires des services et des prestations de haute qualité, de façon transparente et non discriminatoire. Afin de supprimer les interfaces dans la

production, elle gère directement tous les actifs de plus de 3 000 gares et points d'arrêts de l'hexagone. Elle pilote directement les ressources liées à l'exploitation dans les grandes gares. Elle est l'interlocuteur privilégié des collectivités locales et de l'État, qui sont les premiers financeurs des investissements réalisés en gares. Un de ses objectifs est de renforcer l'intermodalité en gare, en développant la complémentarité des modes de transports individuels et collectifs. Elle a également pour mission de contribuer au développement des territoires, en cohérence avec les politiques locales d'urbanisme.

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

### 1.3. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE

#### 1.3.1. Stratégie 2021-2030 de SNCF Réseau

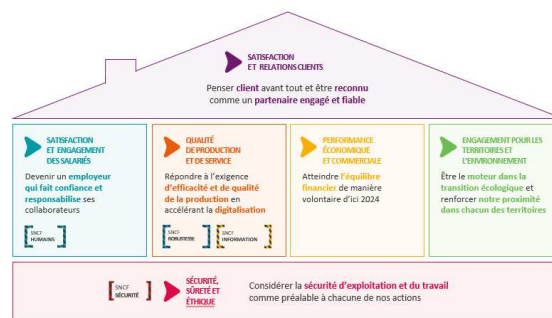
##### 1.3.1.1. Le projet stratégique d'entreprise « Tous SNCF Ambition Réseau »

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

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

La stratégie de SNCF Réseau repose ainsi sur 4 axes prioritaires :

- Les clients et territoires,
- La filière industrielle
- La performance économique et industrielle
- La transition écologique
- Ces 4 priorités s'appuient sur l'excellence en matière de sécurité et l'engagement de tous les collaborateurs de SNCF Réseau.
- Pour répondre à ces priorités et ces enjeux, le projet stratégique de SNCF Réseau est construit autour des six piliers de la Maison « TOUS SNCF » qui constitue une méthode concrète permettant à chacun dans l'entreprise de donner vie à son projet :



- Sécurité d'exploitation, sécurité au travail et éthique
- Assurer la sécurité de tous et garantir la sûreté des infrastructures constituent deux priorités de longue date. SNCF Réseau doit intensifier ses efforts pour atteindre le niveau de sécurité et de sûreté maximum, au bénéfice des salariés et des clients.
- Satisfaction et relations clients

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

- Qualité de la production et des services

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

- Performance économique

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

- Satisfaction et engagement des salariés

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

- Engagement territorial et environnemental

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

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

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

Pour valoriser la déclinaison de son projet d'entreprise, et dans la continuité des actions entreprises en 2021, SNCF Réseau a organisé des temps forts autour des six piliers de la maison. Ces temps ont permis de renforcer les remontées des bonnes pratiques afin d'affirmer les meilleurs standards et d'aider les équipes à construire leur Maison « TOUS SNCF », qui était l'un des attendus fort en 2022.

Inscrites dans le projet d'entreprise au service de l'un des six piliers de la maison « TOUS SNCF Ambition Réseau », ces actions sont partagées sur les différents canaux de communication du Groupe SNCF Réseau.

Ces actions traduisent la performance et l'engagement de tous les collaborateurs au service des clients, des territoires et de la collectivité.

### 1.3.2. Stratégie de SNCF Gares & Connexions

#### 1.3.2.1. Le projet stratégique d'entreprise « enVIEdeGARE » à 5 ans

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

##### 1. Sécurité, sûreté et éthique

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

##### 2. Qualité de production et de services

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

##### 3. Satisfaction et engagement des salariés

SNCF Gares & Connexions veut être une entreprise où il fait bon travailler, en promouvant la diversité, la parité, le recours à des collaborateurs en situation de handicap ainsi que l'emploi des jeunes.

##### 4. Satisfaction et relations clients

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

##### 5. L'engagement territorial et environnemental

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

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

##### 6. Performance économique

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

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

Parmi les réalisations du plan stratégique « enVIE de gare » de l'année 2022, les succès suivants peuvent être relevés :

- La signature d'un partenariat avec Ténergie autour de la pose de panneaux photovoltaïques sur certains parkings de gares ;
- Le déploiement et la mise en œuvre de la politique nationale de services « enVIE de gare », basée sur quatre fondamentaux : efficacité, praticité, modernité et gares remarquables ;
- La poursuite des études permettant de déployer des gares de Services Express Métropolitain (SEM) autour des 10 plus grandes métropoles, afin de répondre aux enjeux de besoins de mobilité croissants des villes tout en diminuant les émissions carbonees ;
- La mise en place de nouveaux équipements de tri des déchets en gares, à destination des voyageurs, en partenariat avec Ademe et Citeo ;
- Le renforcement du pilotage des projets d'investissements supérieurs à 10 M€ et la recherche de productivité dès la phase étude conformément aux engagements pris dans le contrat de performance ;
- La signature de l'accord-cadre entre SNCF Gares & Connexions et AREP pour la réalisation de prestations d'assistance à maîtrise d'ouvrage et d'assistance à maîtrise d'œuvre ou de maîtrise d'œuvre pour une durée de huit ans intégrant les ambitions stratégiques du groupe SNCF et de SNCF Gares & Connexions (accroissement de la valeur, qualité, réduction des coûts et performance RSE).
- L'achèvement de travaux importants, principalement pour :
  - o la gare de Lyon Part-Dieu dans le cadre d'un vaste projet concernant le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) avec la livraison des galeries Pompidou et Vilette permettant notamment, grâce à de nouveaux accès de désaturer les quais avec la création d'une nouvelle voie L ;
  - o la gare de Toulouse (marquise, parvis et interface avec le métro, espace de services Voyages et TER, vidéo surveillance) ou encore de Cagnes-sur-Mer (PEM) ;
  - o les gares de Paris Montparnasse et Paris Est avec la livraison des Centres Opérationnels d'Exploitation de nouvelle génération (C.O.E.N.G),
  - o la gare Nice Saint-Augustin (nouveau bâtiment voyageurs et mise en accessibilité),
  - o la gare de Roissy-Charles de Gaulle (aménagement des quais Nord CDG EXPRESS).
- La poursuite de grands projets de transformation déjà démarrés tels que ceux de Paris Gare de Lyon (petite halle voyageurs) ou Paris Nord (projet de rénovation de la gare à horizon 2024, en vue d'accueillir les Jeux Olympiques et paralympiques 2024) ;
- La signature des conventions de financement permettant l'engagement des études pour les projets relatifs à la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) et le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) pour lesquels SNCF Gares & Connexions assure la maîtrise d'ouvrage de gares nouvelles ;

Et enfin, SNCF Gares & Connexions consolide ses liens avec les voyageurs avec par exemple un programme d'animations riche dans toutes les gares, des actions de plus en plus nombreuses autour de la culture en gare dont l'objectif est de montrer la diversité culturelle, en faisant écho aux lieux culturels dans les territoires, en reflétant la société et les grandes causes qui l'animent pour la rendre accessible au plus grand nombre.

### 1.3.2.2. Signature du contrat de performance 2021-2026 entre SNCF Gares & Connexions et l'État

La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit la conclusion d'un contrat pluriannuel entre SNCF Gares & Connexions et l'État, dont le décret d'application n°2019-1583 du 31 décembre 2019 indique qu'elle intervient la même année que la signature du contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État.

Portant sur 6 ans (2021-2026), ce contrat de performance est le premier pour SNCF Gares & Connexions, signé par les parties prenantes le 27 avril 2022.

Le contrat se décline en 4 grands objectifs et 17 indicateurs de performance associés :

- Offrir un accueil de qualité aux clients et aux entreprises ferroviaires afin de contribuer au développement du transport ferroviaire, de façon transparente et non-discriminatoire ;
- Transformer l'exploitation des gares, pour gagner en efficacité et améliorer la satisfaction des clients : cela recouvre la mise en œuvre d'une politique de services et d'un programme d'investissements répondant aux besoins et aux attentes des clients de façon adaptée sur chacune des gares ;
- Répondre aux nouveaux enjeux de transformation des mobilités dans un contexte d'ambitions environnementales accrues (« gares vertes ») et de développement de l'intermodalité. Le nombre d'installations de places sécurisées de vélos sera particulièrement suivi ;
- Inscrire l'action de SNCF Gares & Connexions dans une trajectoire financière soutenable.

## 1.4. GOUVERNANCE

### 1.4.1. SNCF Réseau

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

### 1.4.2. SNCF Gares & Connexions

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

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

#### Conseil d'Administration

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

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

- Détermine les orientations de l'activité de la Société et veille à leur mise en œuvre, conformément à son intérêt social, en prenant en considération les enjeux sociaux et environnementaux de son activité

- Peut se saisir, sous réserve des pouvoirs expressément attribués aux assemblées d'actionnaires et dans la limite de l'objet social, de toute question intéressant la bonne marche de la Société et règle par ses délibérations les affaires qui la concernent
- Procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns
- Autorise les cautions, avals et garanties à donner au bénéfice de tiers dans les conditions prévues par les dispositions légales et réglementaires

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

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

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

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

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

#### **Comité d'audit, des comptes et des risques**

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

#### **Comité des engagements et des marchés**

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

## 1.5. FAITS MARQUANTS

### 1.5.1. Groupe SNCF Réseau

#### 1.5.1.1. Perte de valeur

La forte hausse de l'inflation affecte sensiblement le coût des charges d'exploitation et des dépenses d'investissements au regard des trajectoires financières inscrites dans les contrats de performance signés en avril 2022 entre SNCF Réseau et l'Etat d'une part et SNCF Gares & Connexions et l'Etat d'autre part.

Le conflit consécutif à l'invasion de l'Ukraine par la Fédération de Russie, débutée le 24 février 2022, n'a pas de conséquence directe sur le groupe SNCF Réseau, ce dernier ne développant aucune activité dans les pays belligérants ou faisant l'objet de sanctions économiques. Le groupe subit néanmoins les conséquences de la hausse des prix des matières premières dont les effets estimés à date ont été pris en compte dans les tests de valeur mentionnés ci-dessous.

Dans ce contexte constitutif d'un indice de perte de valeur, le groupe a réalisé des tests de valeur au 31 décembre 2022 sur les UGTs Infrastructure et Gares & Connexions. Ces derniers n'ont toutefois pas conduit à modifier la valeur des actifs concernés. Une présentation détaillée des analyses et des tests réalisés est faite au paragraphe 1.6.

#### 1.5.1.2. Conjoncture économique

Secteur SNCF Réseau

Le contre-coup des plans d'aides étatiques mis en place pour soutenir les économies européennes face à la crise sanitaire, couplé à la conjoncture géopolitique instable en Europe, est à l'origine d'un contexte inflationniste important qui a un impact sur l'activité du groupe SNCF Réseau. Ainsi, les derniers indices connus, servant de référence dans le cadre de l'activité de SNCF Réseau, l'Indice des Prix à la Consommation Harmonisé (IPCH), l'indice du prix de l'acier pour la construction et l'Indice du Coût des Travaux Publics (TP01), ont respectivement augmenté sur 12 mois de 6,7%, 19% et 7,2%<sup>1</sup>. L'évolution de ces trois indices est observée par l'INSEE. Le contexte inflationniste a également un impact direct sur le prix de l'énergie et de certaines matières premières.

Ce contexte inflationniste nécessite la mise en place de mesures compensatoires pour limiter au maximum les impacts sur les comptes de SNCF Réseau :

- Des discussions ont été menées avec l'Autorité de Régulation des Transports (ART) pour proposer de nouveaux principes pour répercuter davantage les effets de l'inflation sur les tarifs des péages
- Il est également prévu de réviser dès cette année les clauses d'indexation des conventions de financement pour s'ajuster au nouveau contexte inflationniste.

Secteur SNCF Gares & Connexions

En 2022, la reprise économique a permis à SNCF Gares & Connexions de retrouver une activité commerciale en gare au niveau pré COVID à partir du mois de mai, se traduisant par une hausse du chiffre d'affaires des redevances des commerces de 40 M€ (20 % par rapport à 2021).

L'année 2022 a également été marquée par une inflation élevée en rupture avec l'évolution modérée des dernières années. La tendance inflationniste déjà amorcée fin 2021 a en effet connu une accélération notable depuis la guerre en Ukraine. Ainsi, les hausses des coûts des matières premières, des composants électroniques, du transport et de l'énergie ont induit un renchérissement du coût des investissements et des charges d'exploitation. L'augmentation des salaires en

réponse à cette hausse générale des prix a contribué elle aussi in-fine à l'amplification du coût des achats et des prestations.

Afin d'en limiter l'impact estimé à -27 M€ sur l'excédent brut d'exploitation, SNCF Gares & Connexions a mis en place dès le premier trimestre de 2022 un plan d'actions ambitieux et une task-force pluri-compétences (juridique, achat, opérationnel) visant notamment à mettre sous contrainte les achats et à renégocier les conventions de financement.

Secteur Autres

Comme toutes les entreprises, Sferis a subi en 2022 les effets de la remontée de l'inflation sur ses charges, et notamment sur sa masse salariale avec les réévaluations successives du SMIC auxquelles elle est particulièrement exposée. Afin de préserver sa performance économique, l'entreprise a déployé ses meilleurs efforts pour appliquer les réindexations de ses prix de vente contractuellement prévues et a amplifié ses actions de productivité. Le volume élevé d'activité atteint en 2022 a également permis de mieux absorber l'impact de l'inflation sur ses coûts.

Les autres filiales, qui sont elles aussi exposées au contexte inflationniste, ont réussi à en limiter l'impact sur leurs charges d'exploitation. À noter, que les prix de vente de leurs prestations ne sont pas mécaniquement indexés sur l'inflation et doivent faire l'objet de négociations.

#### 1.5.1.3. Reprise de dette par l'État

Dans la continuité de la première reprise partielle de dette pour un montant de 25 Mds€ intervenue en 2020, l'État a repris 10 Mds€ de dette supplémentaire, conformément à la loi de finance initiale 2022. Concrètement, l'opération a été réalisée en deux temps : des dettes et créances miroir pour un montant de 10 Mds€ de nominal sont mises en place entre SNCF Réseau et la Caisse de la Dette Publique (CDP) au 1<sup>er</sup> janvier 2022. Dans un second temps, l'État s'est substitué en tant que débiteur à SNCF Réseau vis-à-vis de la CDP, et abandonne sa créance sur SNCF Réseau au 1<sup>er</sup> janvier 2022.

À ce titre, SNCF Réseau voit sa dette financière nette de 10 Mds€ et n'aura plus à assurer le remboursement de cette partie de la dette. Par ailleurs, la subvention financière qui permet de matérialiser la valeur de la compensation financière liée aux conditions de marché à la date de mise en œuvre de cette reprise s'élève à 2,2 Mds€.

#### 1.5.1.4. Plan de relance

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

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

L'état des versements est le suivant :

- 1,645 Md€ ont été versés à SNCF Réseau le 23 février 2021
- 1,761 Md€ ont été versés à SNCF Réseau en 2022 : 1,068 Md€ le 4 mars et 0,693 Md€ le 31 août.
- L'enregistrement de ces versements se fait en subvention d'investissement au fur et à mesure de la comptabilisation des dépenses de renouvellement et de performance.
- Le deuxième volet concerne 600 Mns€ de produits de cessions que le groupe SNCF s'est engagé à mobiliser pour financer les investissements sur le réseau et dans

<sup>1</sup> IPCH : donnée à fin décembre 2022, l'indice du prix de l'acier pour la construction : donnée à fin novembre 2022, TP01 : donnée à fin novembre 2022

les gares, alloués à SNCF Réseau sur la période 2021-2025, au travers du mécanisme du fonds de concours.

Sur ces produits de cessions, 120 Mns€ sont alloués à SNCF Gares & Connexions pour financer des investissements à réaliser au titre de la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) des gares du réseau – périmètre quais.

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

L'état des versements est le suivant :

- 20 Mns€ ont été versés à SNCF Réseau en décembre 2021
- 211 Mns€ ont été versés à SNCF Réseau en 2022 :
  - 120 Mns€ de produits de cessions pour Gares & Connexions ont été versés à SNCF Réseau le 4 mars et seront rétrocédés à SNCF Gares & Connexions via une augmentation de capital libéré sur quatre ans (1<sup>ère</sup> tranche de recapitalisation le 30 mai pour un montant de 38,5 Mns€),
  - 91 Mns€ d'autres produits de cession le 13 septembre.

### 1.5.1.5. Changement de gouvernance de SNCF Réseau

Sur proposition de l'État, le Conseil d'Administration réuni le 18 octobre 2022, a voté la nomination de Matthieu Chabanel au poste de président-directeur général de SNCF Réseau, en remplacement de Luc Lallemand, pour un mandat de quatre ans.

### 1.5.1.6. Actualités sociales

Élections professionnelles

- L'élection des représentants des salariés au sein des Comités Sociaux et Économiques a eu lieu du 17 au 24 novembre pour les quatre prochaines années à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023.

Campus de formation à Lyon St Priest

- Après la livraison des centres de formation de Paris Nanterre et de Bordeaux Mèges respectivement en octobre 2021 et en avril 2022, SNCF Réseau a inauguré le 6 octobre dernier son 3<sup>ème</sup> campus de formation à Lyon Saint Priest.
- Doté d'infrastructures techniques modernes et évolutives, le campus de formation de Lyon Saint Priest couvre la majorité des métiers du ferroviaire. Il peut accueillir 300 stagiaires chaque jour et ambitionne de dispenser 60 000 journées de formation par an en moyenne.
- Sa conception est également axée sur la qualité de vie, le plaisir d'apprendre et la convivialité. Sur 40 000 m<sup>2</sup> (l'équivalent de 5 terrains de football), ce centre de formation nouvelle génération se développe autour de trois bâtiments.
- Bénéficiant du label « Qualité environnementale », ces trois bâtiments privilégient l'éclairage naturel, le bois et les matériaux de classe A+ limitant l'exposition aux substances toxiques. Le site est en outre équipé d'une centrale photovoltaïque de 1 650 m<sup>2</sup>.

SNCF Réseau lance un nouveau process de recrutement express

- Dans l'objectif de s'extraire du schéma classique de recrutement et des process à rallonge, SNCF Réseau innove. Le 23 mai, l'entreprise a inauguré une nouvelle méthode à Strasbourg en misant sur une technique de recrutement en 24h chrono. Une journée organisée avec une douzaine de candidats, accompagnés par un recruteur opérationnel et un psychologue, suffit désormais pour rentrer dans l'un des premiers groupes de transport d'Europe. Les tensions sur le marché de l'emploi concernent tous les métiers du ferroviaire et la plupart des grands bassins de population. La nouvelle technique de recrutement mise sur la rapidité afin de séduire les meilleurs talents. Cette opération a été renouvelée dans plusieurs villes de l'hexagone (Bordeaux, Lyon, Saint-Denis, Toulouse, Rennes).

### Évolution de l'accord d'intéressement de SNCF Réseau

Le 30 juin 2022, un nouvel avenant à l'accord d'intéressement a été signé avec les organisations syndicales signataires de l'accord précédent. Ce nouvel avenant vient modifier les indicateurs de performance sur lesquels l'intéressement est indexé, avec notamment :

- Sur le plan économique, la prise en compte du cash-flow libre et de l'EBITDA, à la place de la marge opérationnelle,
- Sur le plan de la performance industrielle, la prise en compte du taux d'irrégularité pour cause Réseau et de la réactivité Heure de Reprise Estimée (HRE),
- Sur le plan de la performance sociale, la prise en compte du taux de participation au baromètre interne « C'est à vous ».

Mise en place de mesures en faveur du pouvoir d'achat des salariés à la suite d'une table ronde avec les organisations syndicales

Le 6 juillet 2022, le groupe SNCF a organisé une table ronde destinée à faire le point sur l'évolution du contexte économique et ses conséquences pour les agents SNCF et pour l'entreprise, avec pour objectif de limiter au maximum les effets de l'inflation sur le pouvoir d'achat des salariés, en favorisant notamment les plus bas revenus.

Les mesures prises se traduisaient, avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> avril, par une augmentation salariale moyenne de 3,1%, en favorisant en particulier le pouvoir d'achat des salariés des collèges exécution et début de maîtrise. Par ailleurs, les éléments variables de solde (EVS) de production et les allocations de déplacement étaient également revalorisées dès le 1<sup>er</sup> avril.

- Négociation annuelle obligatoire 2023
- Le 7 décembre dernier, à l'occasion des Négociations Annuelles Obligatoires (NAO) 2023, la Direction de la SNCF a proposé et décidé d'appliquer, en l'absence de signature majoritaire du projet soumis aux organisations syndicales, une série de mesures salariales pour continuer à soutenir le pouvoir d'achat de ses salariés. Ces mesures sont focalisées sur :
  - La rétroactivité de trois mois supplémentaires (janvier, février, mars) des mesures salariales de juillet 2022 (mesures générales et majorations d'EVS)
  - La revalorisation générale des rémunérations pour 2023, représentant une enveloppe moyenne de 5,9%
  - L'indemnité de résidence et indemnités liées à la production portée de 2 à 2,8%
  - Les différentes mesures relatives au déroulement de carrière des salariés statutaires



- Les mesures d'accompagnement de la mobilité au quotidien, mises en œuvre au 1<sup>er</sup> semestre 2023, comprenant notamment une prime de carburant de 150 €, une prise en charge à hauteur de 75 % des abonnements aux transports publics et un forfait mobilités durables à hauteur de 400 € pour encourager les modes de transport décarbonés ou économes en énergie.

### 1.5.2. Secteur SNCF Réseau

#### 1.5.2.1. Tarification du réseau ferré national 2021-2023

La tarification relative à l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2021 à 2023 a été validée par l'autorité de régulation des transports (ART) en 2020.

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 l'horaire de service 2021, le 10 septembre 2021 pour l'horaire de service 2022 et le 9 septembre 2022 pour l'horaire de service 2023.

Par ailleurs, par son avis n° 2022-036 du 17 mai 2022 (publié sur son site internet le 7 juin 2022), l'ART a également validé la proposition de réduction des péages ferroviaires négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France pour les horaires de service 2022 et 2023, concernant une offre de services de transport de voyageurs à grande vitesse entre Paris et Lyon et Paris et Milan via Lyon. Cette proposition a été faite dans le cadre fixé par la loi et sur la base des dispositions du document de référence du réseau de SNCF Réseau.

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

- Un avis favorable sur la tarification a été prononcé le 6 février 2020 pour les horaires de service 2021-2023 sur l'activité TET (Trains d'Equilibre du Territoire) (AOT État)
- Pour les horaires de service 2021-2023, un avis défavorable a été émis par l'ART le 6 février 2020 pour les activités de transport régional et de transport Ile-de-France. Un nouveau projet de tarification a été présenté le 5 juin 2020 et a fait l'objet d'un nouvel avis défavorable le 30 juillet 2020. Pour l'horaire de service 2021, la tarification exécutoire a été publiée le 10 septembre 2020, elle se base sur la tarification 2020 validée par l'ART en intégrant l'inflation de l'indice des prix à la consommation harmonisé. Un nouveau 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. La tarification exécutoire pour les horaires de service 2022-2023 a été publiée le 10 septembre 2021.
- 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 les horaires de service 2021-2023

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

À la suite des mouvements sociaux et de la crise sanitaire l'État a décidé d'une aide exceptionnelle depuis 2020 aux entreprises ferroviaires de FRET.

Le dispositif dit de la compensation FRET, versée par l'État à SNCF Réseau, permet déjà, depuis plusieurs années, d'alléger les péages acquittés par les entreprises ferroviaires du secteur. Compte tenu du contexte 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 s'est poursuivie en 2021, en divisant quasiment par deux le montant des péages (redevance de circulation nette) facturés aux opérateurs, dans la limite d'un plafond défini par l'État de 65 Mns€ (TTC). Cette mesure a été reconduite en 2022 dans les mêmes conditions.

Face à la hausse du coût de l'énergie thermique et électrique en 2022, l'Etat a décidé de mettre en place une nouvelle aide exceptionnelle au secteur du fret ferroviaire. Cette aide suit le même mécanisme que décrit ci-dessus, avec la prise en charge d'une partie du montant des péages (redevance de circulation nette) à hauteur de 26 Mns€ (TTC).

Ainsi, en 2022, ces deux aides exceptionnelles représentent une prise en charge par l'État de 91 Mns€.

Ces mesures sont sans impact sur les comptes puisque le montant de la compensation Fret est augmenté à due concurrence du montant facturé en moins aux entreprises ferroviaires du secteur Fret.

#### 1.5.2.3. Première campagne de traitement de la végétation sans glyphosate

Dans le cadre de la stratégie « TOUS SNCF Ambition Réseau », SNCF Réseau vise à mettre en place 40 projets, considérés comme prioritaires. L'un d'entre eux est la réduction des produits phytopharmaceutiques. À ce titre, 2022 est la première année pleine de traitement de la végétation sans glyphosate, la première campagne s'étant déroulée au deuxième semestre 2021. Pour ce faire, le groupe a misé sur une augmentation des budgets de traitement de la végétation entre 2020 et 2022, pour accroître la part de traitements mécaniques de la végétation.

#### 1.5.2.4. Signatures et partenariats en 2022

Sobriété énergétique : l'engagement de SNCF Réseau pour la planète

Afin d'atténuer son impact sur le dérèglement climatique et de faire des économies d'énergie, SNCF Réseau a développé des technologies telles que le START & STOP ou bien encore les câbles supra conducteurs :

- La technologie START & STOP permet, sur les lignes où le trafic est peu dense, de déconnecter les sous-stations électriques lors des périodes sans trafic (ou sans besoin énergétique) et de les rallumer avant le passage d'un train.
- Les câbles supra conducteurs très robustes, sont quant à eux capables de transporter des courants très élevés dans un espace limité avec de faibles pertes énergétiques.

Grâce à ces innovations et à ses actions au quotidien, l'entreprise met en avant son engagement en faveur du développement durable.

SNCF Réseau s'engage pour la biodiversité

Protéger la biodiversité, c'est l'un des grands engagements au service des territoires et de l'environnement que prend SNCF Réseau. Les infrastructures linéaires de transport (routes, voies ferrées, voies navigables) couvrent plus d'un million de kilomètres en France. Elles peuvent modifier la cohérence écologique des écosystèmes et avoir des impacts négatifs sur la biodiversité, mais elles peuvent aussi contribuer à la préserver et la développer.

SNCF Réseau et GRDF s'engagent pour faciliter les travaux pour le développement de l'énergie propre

Une convention de partenariat a été signée en octobre à la Direction territoriale de SNCF Réseau Bourgogne-Franche-

Comté à Dijon par Jean Sébastien MASCREZ, Directeur Adjoint réseau pour GRDF et par Jérôme GRAND, Directeur territorial SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté pour SNCF Réseau.

Ce partenariat a pour objectif le partage d'informations, ainsi que la préparation et la réalisation des travaux associés qui doivent être programmés par SNCF Réseau chaque année.

Signature contrat de performance régions

Après les Hauts-de-France en janvier dernier, c'est au tour de la Région Auvergne – Rhône-Alpes d'adopter le contrat de performance.

Le 5 octobre dernier, Isabelle Delon, directrice générale Clients & Service, et Frédéric Aguilera, vice-président délégué aux transports de la Région Auvergne – Rhône-Alpes, ont signé une convention pour la performance du service de transport ferroviaire régional.

Ce contrat permettra à l'Autorité Organisatrice des Mobilités et à SNCF Réseau de concilier performance de l'infrastructure et développement de l'offre de transport régional. Il prévoit également des engagements réciproques, encadrés par un dispositif de bonus/malus, pour la qualité du service rendu aux usagers.

Ces contrats viennent se rajouter aux protocoles signés avec les Régions Centre Val de Loire (2020), Grand Est (2020), Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur (2021), Bourgogne Franche-Comté (2021) et Nouvelle Aquitaine (2021).

Partenariat avec la chambre d'agriculture de Côte d'Or

Dans le cadre du partenariat avec la chambre d'agriculture de Côte d'Or, la SNCF Réseau Bourgogne Franche-Comté a décidé de s'engager dans une démarche conjointe avec un plan d'actions pluriannuel pour limiter les divagations d'animaux d'élevage sur le réseau ferré.

Convention SNCF Réseau et la Ligue de Protection des Oiseaux

La convention de partenariat signé initialement en 2015, entre SNCF Réseau Grand Est et la Ligue de protection des oiseaux a été renouvelée pour une durée de trois ans. L'objectif est de travailler conjointement pour la préservation de la biodiversité.

Signature avec NGE et Vinci pour la maintenance du réseau ferroviaire

SNCF Réseau a commencé à attribuer de grands contrats de maintenance pluriannuels dans le cadre de son contrat de performance 2021-2030, signé avec l'État en avril.

Dans ce cadre, TSO (groupe NGE) s'est vu attribuer un marché pour 2024-2031 d'un montant de 175 Mns€, pour le remplacement des rails à grande cadence sur les lignes à grande vitesse, ainsi que toutes les autres lignes du réseau national pour lesquelles la SNCF souhaite des travaux sans avoir à baisser la vitesse des trains à la reprise du trafic.

ETF (groupe Vinci) a, quant à lui, conclu un contrat de cinq ans à partir de janvier 2024 d'un montant de 118 Mns€, afin de renouveler 675 kilomètres de rails au total sur le réseau hors lignes à grandes vitesses.

L'ART demande à SNCF Réseau de faire évoluer ses procédures d'accès au réseau pour le fret

L'ART a prononcé plusieurs injonctions et recommandations à SNCF Réseau afin d'améliorer les conditions d'accès au réseau et la qualité de service offerte aux opérateurs.

Ces injonctions concernent la transparence des critères et processus liés à l'allocation des sillons. Une meilleure information est demandée aussi sur la programmation et l'utilisation des capacités réservées par SNCF Réseau pour ses travaux.

L'ART demande également de modifier les principes et procédures d'indemnisation des opérateurs ferroviaires, en particulier lorsque SNCF Réseau supprime ou dégrade l'état d'un sillonn préalablement attribué à un opérateur.

L'autorité recommande aussi à SNCF Réseau de « refondre » de façon globale les phases amont du processus de répartition des capacités de l'infrastructure ferrée nationale, afin de rendre l'utilisation du réseau plus optimale et plus équitable.

Rapport de sécurité annuel de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF)

Après avoir remis en mai dernier son rapport de sécurité annuel à l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), SNCF Réseau a publié le bilan de son activité 2021.

Les résultats démontrent la poursuite de la dynamique de progression de l'entreprise en matière de sécurité et la mobilisation quotidienne de ses collaborateurs.

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

Accident collectif de Brétigny-sur-Orge

À la suite du déraillement d'un train intercity entre Paris-Austerlitz et Limoges qui a entraîné la mort de sept personnes et de nombreux blessés le 12 juillet 2013 aux abords de la gare de Brétigny-sur-Orge, la SNCF, SNCF Réseau et le dirigeant de proximité qui a réalisé la dernière tournée de surveillance de la traversée jonction double (TJD) à l'origine de l'accident, avaient été renvoyés devant le tribunal correctionnel d'Evry pour homicides et blessures involontaires. Par jugement du 26 octobre 2022, le tribunal a prononcé :

- La relaxe du dirigeant de proximité, les juges considérant que la faute d'imprudence qui lui est reprochée n'est pas constituée et sans lien causal avec l'accident
- La relaxe de SNCF Réseau, le tribunal considérant comme non constituées et sans lien causal avec l'accident les fautes qui lui étaient reprochées, à savoir l'absence de renouvellement anticipé de la TJD 6/9, l'insuffisance des effectifs, de leur encadrement et de leur compétence, la suppression des interceptions de jour et la limitation permanente de vitesse sur la TJD 6/9
- La condamnation de la société nationale SNCF à une amende de 300 000 euros. Sur les onze fautes reprochées à la SNCF par les juges d'instruction, le tribunal a retenu une faute unique pour justifier cette condamnation, à savoir une défaillance dans le suivi des cœurs avariés et notamment la réalisation d'un contrôle documentaire non pertinent.

Le groupe SNCF a décidé de ne pas faire appel de cette condamnation.

Accident Eckwersheim LGV Est

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

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

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

La date d'audience n'est pas encore fixée mais un procès au dernier trimestre 2023 ou au 1<sup>er</sup> semestre 2024 paraît envisagé.

## 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 délivrée par arrêté interpréfectoral du 11 février 2019, 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. La Ville de Mitry Mory a par ailleurs fait appel.

Après avoir ordonné en mars 2021 le sursis à exécution du jugement du 9 novembre 2020 - ce qui avait permis la reprise des travaux - la Cour Administrative d'Appel de Paris a finalement jugé le 28 avril 2022 que l'autorisation environnementale était légale dans toutes ses composantes. Il n'a pas été formé de pourvoi et les travaux CDG Express se poursuivent.

Un premier avenant aux contrats (contrat de conception-construction et contrat de concession) a été conclu en date du 13 octobre 2022 pour tenir compte du premier décalage de calendrier du projet de fin 2023 à fin 2025. Ce dernier ne couvre pas les autres modifications liées à des événements affectant le projet, même si ceux-ci étaient déjà connus à la date de signature, notamment la crise sanitaire et les procédures contre les autorisations administratives (autorisations de la ville de Paris et autorisation environnementale). À ce titre, la signature d'un deuxième avenant tenant compte du décalage de la mise en service au premier trimestre 2027 et traitant de l'aspect des surcoûts est en cours de négociation et envisagée pour 2023.

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

La mise en service de la ligne LGV BPL a généré en 2020 de nombreuses demandes de référés, expertises (en Mayenne) et de réclamations indemnitaires (en Sarthe et en 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 donne lieu à une discussion sur la personne responsable des éventuels dommages permanents de travaux publics : SNCF réseau ou le titulaire du PPP. Un arrêt de la Cour Administrative d'Appel de Nantes le 26 mars 2021 a imputé cette responsabilité à SNCF Réseau mais a été annulé par décision du Conseil d'État du 8 février 2022, qui a renvoyé le dossier devant la Cour Administrative de Nantes qui devrait juger le dossier au premier semestre 2023.

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

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

Par jugement du Tribunal Administratif de Marseille du 26 mai 2021, SNCF Réseau a obtenu la condamnation solidaire des sociétés Retia et Recylex au titre de la remise en état du domaine public ferroviaire à hauteur de 5,6 Mns€ et jusqu'à concurrence de 63,3 Mns€ au fur et à mesure des appels de fonds de SNCF Réseau. Le domaine public ferroviaire a été endommagé par la pollution générée par des activités classées ICPE (Installations Classées Protection de l'Environnement) dont les sociétés sont repreneuses.

Retia et Recylex (cette dernière est aujourd'hui en liquidation) ont formé appel de ce jugement. L'instance est pendante devant la Cour Administrative d'Appel de Marseille.

### Contentieux pénaux en matière de maîtrise de la végétation

Par jugement du 22 juin 2022, le tribunal correctionnel de Coutances a relaxé 3 personnes physiques - agents de SNCF Réseau - et SNCF Réseau en qualité de personne morale qui étaient prévenues d'avoir utilisé de façon inappropriée des produits phytopharmaceutiques à l'occasion de traitements par train désherbeur en 2016 de la ligne Lison Avranches.

SNCF Réseau est citée à comparaître en 2023 devant le tribunal Correctionnel d'Angers pour complicité du délit d'atteinte à la conservation d'espèces animales non domestiques et protégées prévu par le code de l'environnement et commis par un cocontractant à l'occasion de travaux de maîtrise de la végétation en 2019 en Pays de la Loire.

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

L'ART a saisi la commission des sanctions de l'ART par décision de son collège n° 2022-078 du 20 octobre 2022 (notifiée à SNCF Réseau le 14/11/2022).

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

SNCF Réseau va produire ses arguments en défense dans le courant du premier trimestre 2023.

La décision de la Commission des sanctions pourrait intervenir vers la fin du deuxième trimestre 2023.

### 1.5.3. Secteur SNCF Gares & Connexions

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

#### 1.5.3.1. Avis conforme de l'Autorité de Régulation des transports sur le document de référence des gares de voyageurs 2022

L'Autorité de Régulation des Transports (ART) a émis le 26 juillet 2022, un avis conforme (n°2022-057) sur les tarifs des redevances relatives aux prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs et aux éléments autres que tarifaires du Document de Référence des Gares de voyageurs pour l'horaire de service 2022.

Ce document de référence des gares (DRG) acte notamment trois points majeurs, dont tout d'abord l'intégration des résultats du premier chantier d'un programme de travail convenu avec le régulateur, en modifiant la modulation des tarifs entre ceux applicables aux trains des activités conventionnées régionales et ceux applicables aux autres trains. Il inclut également la création de la prestation d'assistance aux Personnes en Situation de Handicap et aux Personnes à Mobilité Réduite (PSH/PMR), séparée de la prestation de base unifiée, séparation imposée par le décret n°2021-776 du 16 juin 2021 modifiant le décret n°2012-070. Enfin, afin d'améliorer la gestion des flux et d'inciter à une utilisation optimale des ressources, le DRG 2022 intègre la mise en place d'une tarification incitative à Paris Montparnasse, avec l'instauration d'une forte réduction pour les entreprises ferroviaires faisant partir leurs voyageurs des Halls Pasteur et Vaugirard, moins bien situés dans la gare.

Cet avis conforme du régulateur sécurise un chiffre d'affaires régulé (hors loyers) de 927 M€, dont notamment 830 M€ pour la prestation de base unifiée et 55 M€ pour la nouvelle prestation Personnes en Situation de Handicap / Personnes à Mobilité Réduite (PSH/PMR).

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

Quatre associations (SOS Paris, France Nature Environnement Paris, Les InCOPruptibles et Les Amis de la Terre Paris) ont déposé en février 2021 un recours contre le permis de construire unique délivré le 14 décembre 2019 aux cinq maîtres d'ouvrage du projet (ALTAREA, Kaufmann & Broad, ELOGIE, INDIGO et SNCF Gares & Connexions) par le Préfet de la Région Ile-de-France pour le réaménagement de la gare d'Austerlitz et ses abords.

Ce recours a été rejeté par la Cour Administrative d'Appel de Paris selon arrêté du 18 novembre 2021 et les associations ont formé le 14 janvier 2022 un pourvoi devant le Conseil d'État.

Selon décision du 19 octobre 2022 le Conseil d'État a rejeté le pourvoi jugeant qu'aucun des moyens n'était de nature à permettre son admission.

Le permis de construire est depuis lors définitif permettant ainsi la réitération des actes afférents au projet d'aménagement d'Austerlitz.

Ainsi, les différents actes notariés ont été signés le 23 novembre 2022 et le 16 décembre 2022 marquant le démarrage du projet d'aménagement d'Austerlitz. Les principales opérations qui en découlent sont les suivantes :

- une cession d'emprises foncières majorée d'un complément de prix au titre de l'octroi d'un droit à construction pour un total de 123 millions d'euros,
- l'achat d'actifs correspondant à la construction de biens à usage ferroviaire sous la forme de vente en l'état futur d'achèvement pour 10 millions d'euros,
- la conclusion de conventions d'occupation temporaire du domaine public avec deux opérateurs privés pour concevoir, exploiter et réaliser des commerces et un parc de stationnement à usage public pour un montant de 5 Mns€

### 1.5.3.3. Recapitalisation et prise de contrôle de Lagardère & Connexions

Le 21 juillet 2022, le conseil d'administration de SNCF Gares & Connexions a autorisé la modification des statuts et du pacte d'actionnaires de la filiale Lagardère & Connexions. A travers ces nouveaux pactes et statuts SNCF Gares & Connexions obtient seule la décision ultime sur les enjeux stratégiques de la filiale (budget, investissements, politique commerciale et tarifaire) et exerce un contrôle étroit sur cette dernière sans rachat d'action ni modification de la parité 50/50 entre SNCF Gares & Connexions et Lagardère. A l'occasion de ce conseil d'administration les décisions suivantes ont également été autorisées :

- la signature d'une nouvelle convention d'occupation temporaire de 10 ans entre SNCF Gares & Connexions et Lagardère & Connexions pour l'exploitation des points de ventes « Travel Retail » en gares pour un montant de redevances estimé à 324 millions d'euros courants sur 10 ans.
- L'augmentation de capital de 30 millions d'euros de la filiale Lagardère & Connexions souscrite à 50 / 50 par les deux actionnaires soit 15 millions d'euros pour SNCF Gares & Connexions. Cette augmentation de capital doit permettre de couvrir les pertes subies par Lagardère & Connexions pendant la crise Covid en 2020 et 2021 ainsi que le financement du démarrage du plan d'investissement du nouveau contrat pour près de 58 millions d'euros sur 10 ans.
- Ces décisions ont été mises en œuvre sur le quatrième trimestre de 2022 avec la signature des nouveaux pactes et statuts puis de la nouvelle convention d'occupation temporaire de 10 ans en octobre, et l'augmentation de capital de Lagardère & Connexions souscrite à hauteur de

15 millions d'euros par SNCF Gares & Connexions réalisée en novembre 2022.

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

#### Déchéance pour faute du concessionnaire du projet Paris Gare du Nord

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

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

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

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

Le Concessionnaire estime qu'il a subi un préjudice au motif que la déchéance du contrat de concession n'était pas fondée et demande la requalification en résiliation pour intérêt général. L'instruction est ouverte par le Tribunal administratif jusqu'à une date indéterminée, suite aux dépôts de nouveaux mémoires de Gare Du Nord 2024 le 26 décembre 2022.

- Recours indemnitaire de SNCF Gares & Connexions contre Gare Du Nord 2024, déposé le 18 février 2022 :

Sur le fondement de la déchéance pour faute du concessionnaire, SNCF Gares & Connexions se présente devant le Tribunal Administratif pour obtenir la condamnation de la société Gare Du Nord 2024 au paiement du préjudice subi. Dans cette affaire, le dernier mémoire de Gare Du Nord 2024 a été déposé le 23 novembre 2022. L'instruction est ouverte par le Tribunal administratif jusqu'au 23 janvier 2023 mais SNCF Gares & Connexions ayant pour projet de déposer un nouveau mémoire l'instruction va être rouverte.

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

SNCF Gares & Connexions appelle la garantie à première demande (GAPD) émise par New Immo Holding (maison-mère de Ceetrus SA) conformément au contrat de concession pour un montant de 47 M€. La prochaine audience auprès du Tribunal de Commerce de Paris est fixée au 2 février 2023. C'est une audience de mise en état qui ne se prononcera pas sur le dossier mais uniquement sur le calendrier de la procédure.

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

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

### 1.5.4. Secteur Autres

Sferis, qui a fêté ses 10 ans d'existence en 2022, affiche une amélioration de sa performance économique grâce notamment aux progrès en matière d'excellence opérationnelle (saturation et optimisation des moyens, création de pôles « Innovation & Développement » et « Projets & Performance »). Les résultats

sécurité sont également en progression et conformes à l'objectif du projet d'entreprise.

L'accord cadre régissant les relations commerciales entre Altamétris et SNCF Réseau, signé en 2019, a été renouvelé mi-2022 pour un an sur la base de l'offre de services historique. Ce dernier n'est plus totalement adapté aux besoins actuels, ce qui a entraîné un recul sensible de l'activité en 2022.

Au cours l'année 2022, le gain de contrats par Terralpha a confirmé la stratégie commerciale de la filiale quant au déploiement de son « backbone » et des points de présence sur le territoire. L'inauguration de la dalle numérique de Saint Pierre des Corps en novembre permet d'illustrer l'apport de la filiale à l'aménagement numérique des territoires.

Rachetée à hauteur de 74,22% par SNCF Réseau en décembre 2021, la société Leyfa Measurement a mis à profit l'année 2022 pour s'intégrer à l'écosystème du groupe SNCF Réseau. Dans le cadre des travaux de régénération des voies réalisés par SNCF Réseau, Leyfa lui garantit une performance accrue pour la gestion du tracé, grâce à un processus déployé en 2022 à l'échelle de toutes les suites rapides.

### 1.6. TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

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

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

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

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

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

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

#### UGT INFRASTRUCTURE

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

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

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

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

#### UGT PATRIMOINE (VALORISATION DES IMMEUBLES DE PLACEMENT)

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

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

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

- de leur situation dans une zone géographique,
- d'une valeur de marché au m<sup>2</sup>, prenant en compte l'usage probable du terrain après cession.

#### UGT GARES & CONNEXIONS

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

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

- Une évolution significative du modèle de tarification des gares ;

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

### 1.6.1. Éléments de contexte

La crise sanitaire internationale, qui avait produit ses premiers effets en mars 2020 et s'était poursuivie en 2021, s'était traduite par une baisse d'activité de l'UGT Infrastructure et une révision à la baisse de ses prévisions d'activité telle que reflétée dans la trajectoire financière du contrat de performance de SNCF Réseau.

Ce nouveau contrat de performance, présenté au Conseil d'Administration de SNCF Réseau le 4 novembre 2021, en cours de signature avec l'État en 2021, a figé la trajectoire financière de 2021 à 2030.

Ces éléments, constitutifs d'indices de variation de valeur, avaient conduit à la mise en œuvre d'un test de valeur des actifs 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 contrats de performance liant SNCF Réseau et l'Etat, ainsi que SNCF Gares & Connexions et l'Etat, ont été signés par l'Etat, respectivement les 6 et 27 avril 2022. Présentés dès 2021 au Conseil d'Administration de SNCF Réseau, ces contrats de performance figent la trajectoire financière du groupe de 2022 à 2030.

Le contexte de forte inflation de l'exercice 2022 et de forte hausse des taux de marché constitue un indice de variation de valeur, ce qui a conduit le Groupe à réaliser des tests de valeur dans le cadre de l'arrêté des comptes au 31 décembre 2022.

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

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

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

### 1.6.2. UGT Infrastructure

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

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

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

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

- Ouverture progressive à la concurrence des trafics voyageurs ;
- Alignement des volumes et des tarifs des redevances d'infrastructure sur le plan stratégique du groupe SNCF ;
- Maintien d'un niveau d'investissements nécessaires à la restauration de la consistance du réseau conforme au pacte ferroviaire ;
- Révision de la trajectoire de subventions de régénération perçues via le fonds de concours de l'Etat, en intégrant les subventions provenant du plan de relance de l'Etat pour 4,05 Mds€ à partir de 2021, ainsi que les versements provenant de produits de cessions du Groupe (480 M€) ;
- Equilibre des cash-flows en 2024, niveau d'endettement inférieur à six fois la marge opérationnelle en 2026, conformément aux engagements du pacte ferroviaire, les subventions d'investissement issues de l'affectation par l'Etat de tout ou partie des dividendes perçus par la société nationale SNCF.

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

Concernant le niveau des péages :

- L'augmentation des péages des trains aptes à la grande vitesse et des trains fret a été limitée à l'Indice des Prix à la Consommation (IPC), et parallèlement l'indexation des tarifs de péages conventionnés (redevances d'accès TER et TET) a été alignée sur l'avis de l'ART rendu le 9 février 2021 pour les années 2022 (2,2%) et 2023 (2,4%), puis établie à 3,6% par an à partir de 2024.
- Par ailleurs, le mécanisme de compensation par l'État de l'activité fret (dit « compensation fret »), dont le montant est révisé annuellement pour prendre en compte l'évolution de l'indexation et le passage au nouveau modèle du coût directement imputable (CDI) à compter de la tarification 2019, est présumé maintenu sur toute la période.
- Enfin, les prévisions de trafic d'ici 2030 concernant les activités voyageurs et fret des transporteurs du groupe SNCF ont été arrêtées dans le cadre du plan stratégique groupe assurant leur réciprocité avec les entités concernées, ainsi qu'une valorisation actualisée des hypothèses d'ouverture à la concurrence, notamment sur la fin du plan.

Concernant le niveau de performance :

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

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

Concernant le niveau des investissements :

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

Concernant les concours publics :

- La chronique des montants des subventions d'investissement de régénération (issues de l'affectation par l'État de tout ou partie des dividendes perçus de la société nationale SNCF SA sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du Groupe Public Unifié) est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF et sur sa capacité distributive. Le montant normatif de ces subventions d'investissement est évalué à 0,9 Md€ à partir de 2030.
- Les subventions d'investissement consécutives à la mise en œuvre du plan de relance du ferroviaire, qui seront versées par le fonds de concours de l'État, portent sur un montant résiduel de 0,6 Md€ compte tenu des 1,6 Md€ perçus en 2021 et 1,8 Md€ en 2022. Ces subventions seront affectées au financement des investissements de régénération du réseau. Les produits de cession versés dans le cadre du plan de relance ont été intégrés pour la part relative aux investissements retenus dans le test (investissements de mise en conformité).
- Les mesures relatives au nouveau régime de retraite et plus largement au nouveau cadre social issu des accords de branche pour l'activité ferroviaire étaient en cours de négociation lors de l'élaboration de la trajectoire.

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

- La méthodologie retenue est identique à celle appliquée lors du précédent test de valeur réalisé en 2020 ;
- Une trajectoire financière intégralement reconstruite au cours de l'année 2021 sur des hypothèses complètes et actualisées, issues du nouveau contrat de performance;
- Les flux prévisionnels actualisés sont calculés sur les années de la nouvelle trajectoire économique 2021-2030, mis à jour des nouveaux éléments d'information disponibles ; l'année 2030 demeure l'année normative, le réseau étant alors considéré comme stabilisé à un niveau de performance ou de régénération permettant d'optimiser le montant de la maintenance ;
- Le test de dépréciation intègre des actifs et des flux correspondant à des petites lignes d'intérêt local ou régional pouvant faire l'objet d'une demande transfert de gestion par les Autorités Organisatrices de Transport. A ce stade, aucun transfert de ces lignes n'est anticipé.
- S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 ; l'actualisation des données connues (taux d'impôt, WACC, inflation), et l'application d'une décote sur les flux futurs correspondant au caractère incertain de ces projections lointaines ne font pas varier la valeur normative calculée historiquement dans les cash-flows.
- La valeur terminale, qui représente 91% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un taux de croissance à long terme de 1,4% les valeurs de l'année normative 2030 ;

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

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

- 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 abaissé à 1,4%/an à partir de 2024, qui repose sur une hypothèse de croissance long terme produite par le FMI, jugée conservatrice,
- o Un plan de performance à 1,5 Mds€ entre 2017 et 2026 (contre 1,6 Mds€ au 31 décembre 2020) faisant l'objet d'un dispositif dédié de pilotage par le Comité de direction de SNCF Réseau,
- o Un mécanisme de sécurisation de la trajectoire conclu avec l'État (clauses de revoyure tous les 3 ans avec ajustement des dépenses de régénération pour préserver les cash-flows).

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

#### Mise à jour au 31 décembre 2022

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

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

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

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

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

- Une trajectoire de péages rebasée à partir de la nouvelle tarification 2024-2026 (projet de Document de Référence du Réseau 2024-2026 soumise à avis de l'ART);
- Un niveau de charges d'exploitation et d'investissements nets révisé pour tenir compte de l'impact estimé de l'inflation.
- La trajectoire ajustée intègre également la suppression progressive de la CVAE d'ici 2024 (article 55 de la loi n°

2022-1726 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023).

- L'année 2030 demeure l'année normative, le réseau étant alors considéré comme stabilisé à un niveau de performance ou de régénération permettant d'optimiser le montant de la maintenance,
- S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 ; l'actualisation des données connues a été faite (taux d'impôt, WACC, inflation) ;
- La valeur terminale, qui représente 93% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un taux de croissance à long terme de 1,8% les valeurs de l'année normative 2030 ;
- Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 5,4% (vs. 4,9% au 31 décembre 2021). Ce taux de WACC est issu du rapport d'évaluation de l'expert externe (taux entre 5,1% et 5,8%).

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure s'élève au 31 décembre 2022 à 34,13 Mds€ contre 33,16 Mds € au 31 décembre 2021. 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 2022, dans un contexte économique évolutif et incertain notamment en raison de difficultés de prévisions du niveau d'inflation à moyen/long termes, est proche de cette valeur nette comptable.

Les autres immobilisations en cours (2,3 Mds€ au 31 décembre 2022 ainsi qu'au 31 décembre 2021) 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 :

	2022	2021
Secteur	SNCF Réseau	SNCF Réseau
UGT	Infrastructure	Infrastructure
Actif testé	34,1 Mds€	33,2 Mds€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	(1)	(1)
Taux d'actualisation	5,1% - 5,8 %	4,7% - 5,5 %
Taux de croissance long terme	1,6%-1,8%	1,4%

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

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

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

Une variation de  $\pm 10$  points de base du taux de croissance à l'infini entraînerait une variation de  $+ 0,9$  Md€.

Une variation de  $\pm 100$  M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représenterait une variation de  $\pm 1,4$  Mds € de la valeur recouvrable. Cette valeur est fournie à titre indicatif car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur recouvrable des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages.

Une variation de  $\pm 100$  M€ par an des péages ou des concours de l'Etat représenterait une variation de  $\pm 1,4$  Md€ de la valeur recouvrable.

### 1.6.3. UGT Gares & Connexions

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

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

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

#### Mise à jour au 31 décembre 2022

La trajectoire financière de SNCF Gares & Connexions, telle qu'intégrée dans le contrat de performance avec l'Etat signé le 27 avril 2022 et prise en compte dans le test de valeur à fin 2021, est aujourd'hui remise en cause par la très forte hausse de l'inflation désormais prévue à un niveau largement supérieur aux hypothèses retenues lors de l'élaboration du plan stratégique et du contrat de performance en 2021. SNCF Gares & Connexions estime désormais que ce niveau d'inflation constitue un indice de perte de valeur, compte tenu de son impact notamment sur :

- les flux de trésorerie, via la hausse des indices de coût (indice des prix à la consommation, coûts salariaux, coûts de l'énergie, coûts des travaux) ; une partie de ces surcoûts peut néanmoins être répercutée aux clients et l'inflation devrait générer en outre une hausse de certaines recettes (via la hausse du CMPC régulé et l'indexation des loyers) ;
- le taux d'actualisation retenu par SNCF Gares & Connexions pour valoriser ses flux de trésorerie futurs, en raison de la hausse des taux mise en œuvre par les banques centrales en réponse à l'inflation.

Dans ce contexte, un test de valeur a donc été réalisé au 31 décembre 2022. Dans l'attente de la mise à jour du plan stratégique prévue dans les prochains mois, le test de valeur continue de reposer sur la trajectoire financière du contrat de performance, ajustée sur la base du budget 2023 et de la meilleure estimation à date de l'impact prévisionnel de l'inflation pour les années suivantes. La trajectoire ajustée intègre également la suppression progressive de la CVAE d'ici 2024 (article 55 de la loi n° 2022-1726 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023).



SNCF Gares & Connexions a également revu certains paramètres de marché, tels que les taux d'actualisation et de croissance normatif, en fonction des dernières données disponibles.

La méthodologie du test est rappelée ci-après :

Secteur	2022	2021
	SNCF Gares & Connexions	SNCF Gares & Connexions
UGT	Gares & Connexions	Gares & Connexions
Actif testé	3,6 Md€	3,2 Md€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité Plan 8 ans + année normative actualisée à l'infini	Valeur d'utilité Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini
Source retenue		
Taux d'actualisation	4,9 % - 5,6 %	4,3 % - 5,1 %
Taux de croissance long terme	1,6% - 2,0%	1,4%

Sur la base d'un taux d'actualisation de 5,37% et d'un taux de croissance à long-terme de 1,8%, le test de valeur mis en œuvre au 31 décembre 2022 dans un contexte économique évolutif et incertain, notamment en raison de difficulté de prévisions du niveau d'inflation à moyen et long termes et d'évolution de certains paramètres clés comme le taux de rémunération de la base d'actifs régulés soumis à avis de l'ART (CMPC régulé), ne fait pas ressortir de variation significative de valeur des actifs de l'UGT Gares & Connexions. Les tests de sensibilité réalisés sur la valeur de l'actif économique au 31 décembre 2022 font ressortir les résultats suivants :

Les tests de sensibilité réalisés sur la valeur de l'actif économique au 31 décembre 2022 font ressortir les résultats suivants :

- Une variation du taux d'actualisation de  $\pm 10$  points de base entrainerait une variation de -119 M€ à +126 M€ de la valeur recouvrable ;
- Une variation de  $\pm 10$  points de base du taux de croissance sur l'année normative aurait un effet de +103 M€ à -97 M€ sur la valeur recouvrable ;

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

- Des pertes de valeur ;
- Des opérations entraînant un impact en résultat individuellement supérieur à 50 Millions€ en valeur absolue et généralement inclus dans et/ou répartis entre les lignes « Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue » et « Résultat de cession actifs » ;
- De la quote-part du Groupe dans ces différents éléments comptabilisés dans les entreprises mises en équivalence et incluse dans la ligne « Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence » ;
- De la variation de juste valeur des instruments financiers incluse dans la ligne « Coût de l'endettement financier

- Une variation de  $\pm 10$  points de base de taux de marge opérationnelle sur l'année normative entrainerait une variation de  $\pm 31$  M€ de la valeur recouvrable ;
- Une variation de  $\pm 10$  M€ des investissements en année normative entrainerait une variation de  $\mp 196$  M€ de la valeur recouvrable ;
- Une variation de  $\pm 10$  points de base de l'inflation (indice des prix à la consommation, coûts salariaux, coûts travaux et indices de révision des loyers) prise en compte à partir de 2024 entrainerait une variation de  $\mp 29$  M sur la valeur recouvrable ;

Une variation de  $\pm 10$  points de base du niveau cible de CMPC régulé aurait un effet de  $\pm 53$  M€ sur la valeur recouvrable.

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

En millions d'euros	Evolution (2022 vs 2021)			
	31 déc 2022	31 déc 2021	en Mns€	en %
Chiffre d'affaires	8 257	7 612	645	8%
EBITDA	2 250	2 071	179	9%
Marge opérationnelle	2 201	2 012	190	9%
Résultat opérationnel courant	788	542	246	45%
Résultat opérationnel	792	553	239	43%
Résultat financier	-159	-468	309	-66%
Résultat avant impôts	633	85	548	642%
Résultat net - Part du groupe	571	67	504	754%
Investissements bruts comptabilisés*	-6 551	-6 545	-7	0%
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	-2 457	-2 517	60	-2%
Cash Flow Libre y compris intérêts versés en 2022 sur dette reprise	-93	-670	577	-86%
Dette financière nette	-20 022	-30 293	10 271	-34%
Effectifs moyens en équivalent temps plein (ETP)	57 718	58 141	-423	-1%

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

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 Mns€ en valeur absolue sur le coût de l'endettement financier net ;
- De la variation d'impôts différés actifs reconnue sur les entités de l'intégration fiscale SNCF dans la ligne « Impôts sur les résultats » ;
- De la part des minoritaires relative à ces différents éléments et incluse dans la ligne « Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) ».

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

En millions d'euros	31 déc 2022	31 déc 2021	Evolution (2022 vs 2021)	
			en Mns€	en %
<b>Résultat net - Part du groupe</b>	<b>571</b>	<b>67</b>	504	754%
Inclus dans la ligne "Perte de valeur"	0	0	0	
Inclus dans la ligne "Quote-part de résultat net des entreprises MEE"	4	12	-7	
Inclus dans la ligne "Impôts sur les résultats"	-62	-18	-44	
<b>Résultat net récurrent - Part du groupe</b>	<b>628</b>	<b>73</b>	555	756%

Les chiffres clés extra-financiers sont repris dans le chapitre 4.4 de la déclaration de performance extra-financière (Tableau de synthèse des indicateurs)

### 1.8. ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Nous n'avons aucun évènement postérieur à la clôture à remonter.

## 2. RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE

### 2.1. PRÉSENTATION DE L'EBITDA

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. L'EBITDA donne une vision orientée « cash » de l'activité opérationnelle de l'entreprise et il est largement utilisé par des entreprises jugées comparables.

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<sup>2</sup>, et après intégration des variations de provisions sur actifs circulants qui sont eux directement liés à l'activité.

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

### 2.2. TABLEAU DE FINANCEMENT ET CASH FLOW LIBRE

En millions d'euros	31 déc 2022	31 déc 2021	Evolution (2022 vs 2021)
			en Mns€
<b>CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt</b>	<b>2 227</b>	<b>2 097</b>	<b>130</b>
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	414	341	73
Impôts décaissés (encaissés)	-49	-38	-10
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>	<b>2 593</b>	<b>2 400</b>	<b>192</b>
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise	-6	0	-5
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-6 108	-6 436	328
Acquisition d'actifs financiers	0	0	0
Intérêts d'emprunts capitalisés	-230	-228	-2
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	21	82	-61
Variation des prêts et avances consentis	113	-31	144
Subventions d'investissement reçues	3 880	4 147	-266
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>	<b>-2 328</b>	<b>-2 466</b>	<b>138</b>
Emission d'emprunts	123	6 469	-6 345
Remboursements d'emprunts	-1 439	-2 854	1 416
Remboursement des obligations locatives	-102	-100	-2
Décaissements sur dettes PPP	-134	-282	149
Encaissements sur créances PPP	134	279	-145
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives	-2	-2	0
Intérêts financiers nets versés	-445	-562	117
Dividendes versés à la société mère	0	0	0
Variation des dettes de trésorerie	259	927	-668
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>	<b>-1 605</b>	<b>3 873</b>	<b>-5 479</b>
Incidence des variations de juste valeur	0	-2	2
<b>Variation de trésorerie</b>	<b>-1 341</b>	<b>3 805</b>	<b>-5 146</b>
Trésorerie de clôture	-544	796	-1 341
Trésorerie d'ouverture	796	-3 009	3 805

<sup>2</sup> 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.

	31 déc 2022	31 déc 2021	Evolution (2022 vs 2021)	
			en Mns€	
<b>Le Cash Flow Libre est obtenu par la somme (en millions d'euros) :</b>				
<b>des lignes de l'état des flux de trésorerie :</b>				
- CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	2 016	1 540		477
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (y compris Intérêts d'emprunts capitalisés)	-6 337	-6 664		327
- Subventions d'investissement reçues	3 880	4 147		-266
- Remboursement des obligations locatives IFR16	-102	-100		-2
- Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	21	82		-61
- Incidence de la variation du BFR	414	341		73
- Incidence de la variation du BFR IS inclus dans la ligne « Impôts (décaissés) encaissés » de l'état des flux de trésorerie	15	-16		30
- Intérêts courus sur obligations locatives IFR16	0	0		0
- des dividendes reçus des entités mises en équivalence	0	0		0
- des investissements en location financement	0	0		0
<b>Total Cash Flow Libre hors intérêts versés en 2022 sur dette reprise</b>	<b>-93</b>	<b>-670</b>		<b>577</b>
Intégration des intérêts versés en 2022 sur dette reprise		0		0
<b>Total Cash Flow Libre y compris intérêts versés en 2022 sur dette reprise</b>	<b>-93</b>	<b>-670</b>		<b>577</b>

Il n'y a pas eu de distribution de dividendes sur l'exercice 2022 du Groupe SNCF Réseau vers SNCF SA.

### 2.3. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2022

	31 déc 2022	31 déc 2021	Evolution (2022 vs 2021)	
En millions d'euros			en Mns€	en %
Redevances d'infrastructures	6 056	5 508	548	10%
Compensations FRET	176	159	17	11%
Autres produits	2 025	1 945	80	4%
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>8 257</b>	<b>7 612</b>	<b>645</b>	<b>8%</b>
Achats et charges externes	-2 785	-2 586	-200	8%
Charges de personnel	-2 963	-2 740	-223	8%
Impôts et taxes	-281	-255	-26	10%
Autres produits et charges opérationnels	23	39	-16	-41%
<b>EBITDA</b>	<b>2 250</b>	<b>2 071</b>	<b>179</b>	<b>9%</b>
<i>EBITDA / CHIFFRE D'AFFAIRES</i>	<i>27%</i>	<i>27%</i>		
Dotations aux amortissements	-2 955	-2 757	-196	7%
Variation nette des provisions	8	-4	11	-269%
Reprises de subventions d'investissement	1 294	1 205	89	7%
Résultat de cession d'actifs	192	27	165	615%
<b>RESULTAT OPERATIONNEL COURANT</b>	<b>788</b>	<b>542</b>	<b>246</b>	<b>45%</b>
Quote-part nette des entreprises MEE	4	12	-7	-61%
Perte de valeur	0	0	1	-214%
<b>RESULTAT OPERATIONNEL</b>	<b>792</b>	<b>553</b>	<b>239</b>	<b>43%</b>
Coût de l'endettement financier net et autres	-269	-501	233	-46%
Coût financier net des avantages du personnel	110	34	76	226%
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>-159</b>	<b>-468</b>	<b>309</b>	<b>-66%</b>
<b>RESULTAT AVANT IMPOTS</b>	<b>633</b>	<b>85</b>	<b>548</b>	<b>642%</b>
Impôts	-62	-18	-44	236%
<b>RESULTAT NET</b>	<b>571</b>	<b>67</b>	<b>504</b>	<b>754%</b>

En millions d'euros	Evolution (2022 vs 2021)		en Mns€
	31 déc 2022	31 déc 2021	
<b>MARGE OPERATIONNELLE</b>	<b>2 201</b>	2 012	<b>190</b>
- Autres avantages du personnel	21	38	(17)
+ Variation nette des provisions sur BFR	28	21	7
<b>EBITDA</b>	<b>2 250</b>	<b>2 071</b>	<b>179</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 décembre 2021 et à fin décembre 2022. Une analyse aux bornes de chaque secteur est réalisée dans le paragraphe 2.4 Activité économique de l'entreprise et résultats des secteurs opérationnels.

### 2.3.1. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF Réseau s'élève à 8 257 Mns€ à fin décembre 2022, soit une amélioration de +645 Mns€ (+8%) par rapport à fin décembre 2021.

Cette évolution est expliquée principalement par la hausse du chiffre d'affaires de SNCF Réseau (+497 Mns€) et de SNCF Gares & Connexions (+88 Mns€) en lien avec la reprise des trafics et de l'activité dans les gares par rapport à une situation encore dégradée sur l'année 2021 par la COVID-19.

Le solde de +60 Mns€ s'explique principalement par hausse du chiffre d'affaires sur les autres filiales (Sféris, Terralpha, Leyfa) et une hausse sur les éliminations inter-secteur.

### 2.3.2. EBITDA et résultat opérationnel

À 2 250 Mns€ à fin décembre 2022, l'EBITDA s'améliore de +179 Mns€ (+9%).

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

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

- SNCF Réseau
- SNCF Gares & Connexions et ses filiales
- Autre, 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.

Une hausse qui s'explique principalement par une croissance de l'EBITDA de SNCF Réseau de 141 Mns€ et de SNCF Gares & Connexions de 39 Mns€. Cela s'explique principalement par la reprise économique par rapport à l'année 2021 marquée par les impacts de la COVID-19.

D'avantage de détails sont disponibles dans l'analyse sectorielle dans le chapitre 2.4 Activité économique de l'entreprise et résultats des secteurs opérationnels.

### 2.3.3. Résultat financier

Le résultat financier s'établit à -159 Mns€, et s'améliore de +309 Mns€ par rapport fin décembre 2021.

Cette évolution est portée essentiellement par SNCF Réseau et s'explique par la reprise de la dette de 10 Mds€ par l'Etat au 1<sup>er</sup> janvier 2022.

### 2.3.4. Résultat net - Part du groupe

Le résultat après impôts à fin décembre 2022 s'établit à +571 Mns€ en amélioration de +498 Mns€ par rapport à fin décembre 2021. Cette variation est la résultante de l'amélioration de l'EBITDA de +179 Mns€, d'une variation défavorable des dotations aux amortissements et provisions pour -97 Mns€, d'une hausse du résultat de cession d'actifs (+165 Mns€), d'une hausse du résultat financier (+309 Mns€) et d'une hausse des charges d'impôts sur les sociétés de -50 Mns€.

Les principaux indicateurs présentés pour chaque secteur sont les suivants :

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

31 déc 2022

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	6 714	370	7 084	1 869	1 911	-5 570	-2 070	-18 991	81
SNCF Gares & Connexions	1 518	115	1 633	341	348	-967	-371	-1 024	-102
Autres	24	127	151	13	13	-14	-16	-7	-4
Eliminations Inter-secteurs	0	-613	-613	-21	-21	0	0	0	-68
<b>Total</b>	<b>8 257</b>	<b>0</b>	<b>8 257</b>	<b>2 201</b>	<b>2 250</b>	<b>-6 551</b>	<b>-2 457</b>	<b>-20 022</b>	<b>-93</b>

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

31 déc 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	6 188	399	6 587	1 714	1 770	-5 662	-2 105	-29 328	-510
SNCF Gares & Connexions	1 406	140	1 545	305	308	-877	-409	-960	-168
Autres	18	104	122	7	7	-5	-3	-5	14
Eliminations Inter-secteurs	0	-642	-642	-14	-14	0	0	0	-5
<b>Total</b>	<b>7 612</b>	<b>0</b>	<b>7 612</b>	<b>2 012</b>	<b>2 071</b>	<b>-6 545</b>	<b>-2 517</b>	<b>-30 293</b>	<b>-670</b>

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

#### 2.4.1. Secteur SNCF Réseau

En millions d'euros	31 déc 2022	31 déc 2021	Variation 2022 vs 2021
Chiffre d'affaires externe	6 714	6 188	526
Chiffre d'affaires interne	370	399	-29
<b>Total Chiffre d'affaires</b>	<b>7 084</b>	<b>6 587</b>	<b>497</b>
MOP	1 869	1 714	155
EBITDA	1 911	1 770	141
Investissements bruts tous financements *	-5 570	-5 662	92
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	-2 070	-2 105	35
CFL	81	-510	591
Dettes nettes	-18 991	-29 328	10 338

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

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de 7 084 Mns€ est en amélioration de +497 Mns€, soit +7,5% par rapport à fin décembre 2021.

Cette amélioration est principalement portée par :

- Un contre effet favorable de la crise Covid 2021 pour +696 Mns€, atténué par la baisse du plan de transport voyageurs 2022 pour -220 Mns€ ;
- Un effet prix de +121 Mns€ qui s'explique par la hausse des barèmes de redevances (indexation de +1,2% sur les Trains à Grande Vitesse et fret, +3,2% sur les Trains d'Equilibre du Territoire, +2,2% sur les trains conventionnés régionaux et Ile-de-France),
- Un effet volume/mix résiduel de -55 Mns€ sur les redevances (dont des modifications de composition pour Ouigo en unités simples au lieu d'unités multiples, grèves, manque de conducteurs en IDF...)

- Un effet prix/volume sur les redevances énergie de +18 Mns€ (neutre en EBITDA)
- Un solde de -62 Mns€ s'explique principalement par une diminution des prestations facturées en inter SA (SNCF Gares & Connexions pour -29 Mns€, et SNCF SA pour -18 Mns€) (globalement neutre en EBITDA)

Cela se traduit par une croissance de trafic de +32 millions de trains-km (Mtkm) soit 7,6% liés au contre effet Covid 2021 pour +51 Mtkm et -19 Mtkm d'adaptation du plan de transport.

- EBITDA

L'EBITDA de 1 911 Mns€ est en amélioration par rapport à fin décembre 2021 de +141 Mns€, soit +8%.

Cette évolution s'explique principalement par :

- La hausse du chiffre d'affaires de 540 Mns€ (retraité des redevances électriques et des prestations groupe et tiers neutres en EBITDA),
- Un effet prix/volume sur les redevances énergie de +18 Mns€,
- Un contre effet défavorable des mesures d'adaptation 2021 pour -129 Mns€ sur les charges de personnel et de fonctionnement,
- Un effet d'inflation de -157 Mns€ sur les charges d'exploitation, dont -70 Mns€ sur les charges de personnel (impact des mesures salariales prises à la suite des tables ronde de juillet 2022 et décembre 2022) et -87 Mns€ sur les matières, la sous-traitance industrielle, le carburant, le transport et l'électricité de traction,
- Des mesures sectorielles sur les charges de personnel brutes de -57 Mns€ expliquées par le doublement de l'intéressement 2022 (et une régularisation de l'intéressement 2021), par une hausse des mesures Circul'action, de la prime transport exceptionnelle,
- Un effet volume de -108 Mns€ sur les OPEX : évolution du mix des effectifs vers d'avantage d'entretien que d'investissements, hausse du personnel extérieur, hausse des charges de production numérique et ingénierie, de sureté et de fonctionnement ;
- Des surcoûts sur les charges d'entretien liés à l'arrêt du glyphosate depuis le 2<sup>ème</sup> semestre 2021 pour -50 Mns€ ;
- La réalisation du plan de performance sur les charges d'exploitation à hauteur de +102 Mns€.
- Une hausse des autres charges de -18 Mns€ concentrée sur les impôts et taxes
- Investissements nets

Les investissements bruts s'élèvent à 5 570 Mns€ en 2022, en légère baisse de 92 Mns€ (-2%) par rapport à fin 2021. Le retrait des projets régionaux de développement, du « foncier et autres » et dans une moindre mesure de la mise en conformité est atténué par une hausse du renouvellement et performance, des grands projets de développement et des investissements industriels.

Les investissements nets sont de 2 070 Mns€, globalement stables par rapport à 2021 (2 105 Mns€, soit une baisse de 35 Mns€). Le mix entre projets co-financés et projets sur fonds propres a peu évolué entre 2021 et 2022.

- Cash-flow libre

Le cash-flow libre de +81 Mns€ s'améliore de +591 Mns€ par rapport à fin décembre 2021.

Cette amélioration est principalement portée par :

- Une hausse de l'EBITDA de +141 Mns€
- Une baisse des investissements nets de +35 M€ ;
- De moindres frais financiers à hauteur de +384 Mns€ (liés principalement à la reprise par l'Etat de 10 Mds€ de dette au 1<sup>er</sup> janvier 2022)
- Une hausse des dividendes reçus de +67 Mns€ (essentiellement versés par SNCF Gares & Connexions)
- D'autres effets cash pour : -36 Mns€
- Dette nette

- La dette nette IFRS à fin décembre 2022 s'établit à 18 991 Mns€ en baisse de -10 338 Mns€ par rapport à fin décembre 2021 (29 328 Mns€).

Cette baisse s'explique principalement par le deuxième volet de la reprise de la dette de 10 Mds€ par l'Etat au 1<sup>er</sup> janvier 2022.

#### 2.4.2. Secteur SNCF Gares & Connexions

En millions d'euros	31 déc 2022	31 déc 2021	Variation 2022 vs 2021
Chiffre d'affaires externe	1 518	1 406	113
Chiffre d'affaires interne	115	140	-24
Total Chiffre d'affaires	1 633	1 545	88
MOP	341	305	36
EBITDA	348	308	39
Investissements bruts tous financements *	-967	-877	-90
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	-371	-409	38
CFL	-102	-168	66
Dette nette	-1 024	-960	-64

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

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de 1 633 Mns€ est en augmentation de +88 Mns€, soit +6% par rapport à fin 2021 dans un contexte de reprise d'activité.

En 2022, le niveau d'activité commerciale en gare a retrouvé son niveau quasi équivalent à la période ante COVID-19 à partir du mois de mai. Il en résulte une amélioration du chiffre d'affaires des redevances de commerces qui s'établissent à 241 Mns€ en 2022 en hausse de +40 Mns€ vs 2021.

Le chiffre d'affaires des prestations régulées hors loyers s'élève à 927 Mns€ en augmentation de +42 Mns€ par rapport à 2021. La hausse s'explique essentiellement par un redémarrage de l'activité post-COVID (prestations d'assistance des personnes à mobilité réduite / personnes en situation de handicap, transmanche et portes d'embarquement) ainsi que par la poursuite des investissements (accessibilité, sécurité-sureté).

Les autres prestations de travaux et maintenance, commercialisation, loyers, conseil en conception et management de projets s'élevaient à 465 Mns€ en 2022, en hausse de 6 Mns€ sous l'effet de l'intégration d'un trimestre d'activité de Lagardère & Connexions à la suite de sa prise de contrôle pour 29 Mns€, d'une moindre commande de prestations d'études et travaux pour -29 Mns€ (sans marge significative) et d'autres éléments pour +6 Mns€.

- **EBITDA**

L'EBITDA s'établit à 348 Mns€ en hausse de +39 Mns€ soit +13% par rapport à fin 2021. Le taux d'EBITDA sur chiffre d'affaires passe de 20,0% en 2021 à 21,3% en 2022 soit +1,3 point de progression résultant de la reprise d'activité et des fruits du plan d'actions mis en place début 2022 pour faire face à la surinflation.

- **Investissements nets**

Les investissements nets de -371 Mns€ sont en amélioration de +38 Mns€ par rapport à fin 2021, la hausse du programme d'investissements en tous fonds pour -90 Mns€ ayant été compensée par de moindres décaissements nets de subventions pour +128 Mns€.

- **Cash-flow libre**

À -102 Mns€, le cash-flow libre est en hausse de +66 Mns€ par rapport à fin 2021. L'amélioration de l'activité qui se reflète par la hausse de l'EBITDA à hauteur de +39 Mns€ est renforcée par la baisse des investissements nets de +38 Mns€ et une optimisation de la variation du besoin en fonds de roulement d'exploitation de +27 Mns€. En contrepartie, la charge d'impôt sur les sociétés est en hausse de -34 Mns€, en lien avec l'amélioration de l'EBITDA et des plus-values de cessions.

- **Dettes nettes**

La dette nette à fin 2022 de -1 024 Mns€ se dégrade de -64 Mns€ sous l'effet du cash-flow libre négatif de -102 Mns€, du versement de réserves libres de -72 Mns€, de l'apport en capital dans la filiale Lagardère & Connexions pour -15 Mns€, de l'augmentation de capital de +120 Mns€ au titre du plan de relance accessibilité et de l'intégration de la trésorerie de Lagardère & Connexions lors de la prise de contrôle pour +5 Mns€.

### 2.4.3. Secteur Autres

En millions d'euros	31 déc 2022	31 déc 2021	Variation 2022 vs 2021
Chiffre d'affaires externe	24	18	6
Chiffre d'affaires interne	127	104	23
Total Chiffre d'affaires	151	122	30
MOP	13	7	6
EBITDA	13	7	6
Investissements bruts tous financements *	-14	-5	-9
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	-16	-3	-13
CFL	-4	14	-18
Dettes nettes	-7	-5	-3

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

- **Chiffre d'affaires**

Le chiffre d'affaires sur les filiales est en croissance de +30 Mns€ par rapport à 2021, augmentation qui concerne principalement Sferis, pour +21 Mns€, essentiellement sur les activités prestations sécurité, gestion d'infrastructures et travaux.

Altamétris en raison d'une baisse de son activité historique et d'une mutation en cours de son offre de services voit son chiffre d'affaires reculer de -1,3 Mns€.

Terralpha réalise pour sa première année complète d'exploitation un chiffre d'affaires en progression de +3,7 Mns€.

Leyfa Measurement, société acquise fin décembre 2021 et consolidée à compter au 1<sup>er</sup> janvier 2022 réalise un chiffre d'affaires de 6,6 Mns€.

- **EBITDA**

L'EBITDA est en augmentation de +6 Mns€ par rapport à 2021.

L'EBITDA de Sferis progresse de +4,7 Mns€ grâce à son activité soutenue. Il augmente donc d'un peu plus de 50%.

Chez Altamétris, la maîtrise des charges a permis de contenir le recul de l'EBITDA à hauteur du recul du chiffre d'affaires, soit -1,5 Mns€.

L'activité générée par Terralpha en 2022 lui permet de dégager un EBITDA en progression de +2,7 Mns€.

Leyfa, malgré une activité soutenue, est pénalisée par des prix de vente partiellement figés et des surcoûts d'exploitation en raison de la panne d'une bourreuse sur l'activité nouvelle de bourrage mécanique lourd. Son EBITDA s'établit à -0,2 Mns€.

- **Investissements nets**

Les investissements nets progressent de 13 Mns€ par rapport à 2021. Ils concernent essentiellement Terralpha, dont le réseau est en cours de déploiement. Ces actifs doivent lui permettre de poursuivre le développement de son activité.

- **Cash-flow libre**

Le cash-flow libre est en retrait de -18 Mns€ par rapport à 2021, en lien avec un écart négatif de variation du BFR d'exploitation de Sferis pour -11 Mns€ et l'augmentation des investissements de Terralpha pour -13 Mns€. Le BFR d'exploitation de Sferis avait connu, en 2021, une variation particulièrement positive en raison de la forte réduction du délai de règlement des créances clients. Ceci constitue un effet de base négatif. Les résultats très positifs de Sferis, pour l'essentiel, permettent de réduire ces impacts négatifs à hauteur de +6,6 Mns€.

- **Dettes nettes**

La dette nette augmente de -3 Mns€ par rapport à fin 2021. Le CFL dégagé par Sferis de +6,4 Mns€ permet de compenser celui de Terralpha de -7,9 Mns€ péjoré par ses investissements pour -13 Mns€. La dette nette d'Altamétris augmente de -1,2 Mns€. La dette nette de Leyfa s'élève à -0,9 Mns€.



## 2.5. INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	31 déc 2022	31 déc 2021	Evolution 2022 vs 2021	
			En Mns€	En %
Grands projets de développement	1 378	1 354	24	2%
Projets régionaux de développement	750	898	-147	-16%
Mise en conformité du réseau	136	158	-22	-14%
Renouvellement et performance	2 894	2 837	57	2%
Foncier et autres	129	184	-55	-30%
<b>Sous-total investissements ferroviaires</b>	<b>5 287</b>	<b>5 431</b>	<b>-144</b>	<b>-3%</b>
Industriels	299	283	16	6%
<b>SNCF RESEAU (OPEX/CAPEX hors frais financiers)</b>	<b>5 586</b>	<b>5 714</b>	<b>-128</b>	<b>-2%</b>
Intégration frais financiers et déduction part OPEX	-16	-51	36	
<b>TOTAL SECTEUR SNCF RESEAU</b>	<b>5 570</b>	<b>5 662</b>	<b>-92</b>	<b>-2%</b>
<b>TOTAL SECTEUR SNCF GARES &amp; CONNEXIONS</b>	<b>967</b>	<b>877</b>	<b>90</b>	<b>10%</b>
<b>TOTAL SECTEUR AUTRES</b>	<b>14</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>163%</b>
<b>TOTAL GROUPE SNCF RESEAU</b>	<b>6 551</b>	<b>6 545</b>	<b>7</b>	<b>0%</b>

À fin décembre 2022, les investissements bruts du Groupe SNCF Réseau s'élevaient à 6 551 Mns€ stables par rapport à fin décembre 2021.

### 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.

Le total des dépenses d'investissements représente 5 586 Mns€, à comparer à 5 714 Mns€ à fin décembre 2021.

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

La production 2022 s'établit à 2 894 Mns€, en hausse de +57 Mns€ par rapport à 2021, conformément à la trajectoire du nouveau contrat pluriannuel de performance.

La rénovation des linéaires de voies et des appareils de voie du réseau principal est illustrée par le nombre de GOPEQ (équivalent de km de voies renouvelées) et le nombre d'appareils de voie.

En unités physiques	31 déc 2022	31 déc 2021	Evolution	
GOPEQ	777	787	(10)	(1) %
Nombre d'appareil de voie (*)	517	562	(45)	(8) %

\*Hors LGV

Le nombre de GOPEQ réalisé est en retrait de 6,2% par rapport à l'objectif du contrat de performance sur 2022 malgré un très bon taux d'avancement de la régénération sur l'ensemble des lignes de production (95%) : poursuite de l'amélioration à 94% de la production des suites rapides (pour 90,8% en 2021), 100% de la suite rapide zone dense en IDF, 97% de réalisation des chantiers sur lignes LGV et 100% des remplacements de rails industriels réalisés IDF et province. Par ailleurs, le taux d'avancement est à 90% sur les hors suites Voie.

**Les investissements de renouvellement des voies et voies de service** s'élevaient à 1 666 Mns€, en accroissement de +45 Mns€ par rapport à 2021 (1 621 Mns€). Près de 30% des investissements sont réalisés en Ile-de-France.

Les **principaux chantiers** en cours à fin décembre 2022 sont les suites rapides zones denses en Ile-de-France ainsi que les sections suite rapide Valence-Moirans et suite rapide voie Rémyilly-Faulquemont. Les principales mises en service 2022 ont été réalisées sur les suites rapides zones denses en Ile-de-France, et sur les sections suite rapide Talence Lamothe, suite rapide Maromme-Motteville, suite rapide Carnoules Vidauban et suite rapide voie Lerouville-Pagny sur Meuse.

**Les investissements en signalisation et Commandes Centralisées du Réseau** sont en hausse par rapport à 2021 (+33 Mns€) pour répondre aux enjeux de modernisation du système de gestion des circulations, en cohérence avec les impératifs patrimoniaux. Sur 2022, ces opérations concernent principalement les Commandes Centralisées du Réseau dont plusieurs mises en service ont été réalisées sur l'année, notamment la régénération du poste de Gennevilliers, la régénération Bibliothèque François Mitterrand – Choisy et la modernisation Boisseaux-Cercottes poste Artenay.

**L'activité traction électrique** liée à la modernisation des caténaires, destinée à l'alimentation électrique des trains, est en augmentation par rapport à 2021 de +84 Mns€ soit +42%. Les principaux travaux concernent le renouvellement de la caténaire du RER C et du RER B Le Bourget.

En matière d'**ouvrages d'art** (ponts, tunnels) **et en terre** (talus, remblais), les investissements sont en repli de -46 Mns€ soit -18% par rapport à 2021, année marquée par une forte production en zone Nord-Est Normandie (déblai de Lupflenmatt et tunnel de Roule) et en Ile-de-France (travaux Castor). SNCF Réseau conduit ainsi en 2022 les travaux liés à la régénération du Tunnel de Longueville et à la régénération du tunnel de la Porte de Paris.

**L'activité Télécom** de 123 Mns€ est en retrait par rapport à 2021 (-25 Mns€) à la suite de la crise des composants ; l'essentiel de la production est porté par le plan fibre optique qui prévoit le déploiement de 704 Km de génie civil en vue de la mise en service d'un réseau qui atteint 10 041 km fin 2022. SNCF Réseau a régénéré 119 routeurs depuis 2019 et prévoit 552 routeurs d'ici 2026.

**Les autres dépenses de renouvellement** de 217 Mns€, en retrait par rapport aux investissements de 2021 (-10 Mns€), 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 136 Mns€ s'inscrit dans le cadre de la priorité de l'entreprise accordée aux opérations spécifiques de sécurité.

Les **investissements de sécurité** s'élevaient à 108 Mns€ en 2022, avec un recul de -19 Mns€ par rapport à 2021 marquée par le projet PN9 Antony en Ile-de-France. Ces investissements concernent principalement des suppressions de passages à niveau (PN) ou des aménagements pour l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, la suppression ou l'aménagement de traversées de voie pour le

public en gare, la mise en place de clôtures pour éviter les intrusions dans les emprises ferroviaires, la sûreté des infrastructures, la sécurisation de tunnels ferroviaires, et l'installation d'équipements de contrôle de vitesse des trains par balise.

Pour 2022, SNCF Réseau et ses partenaires avaient prévu la suppression de deux passages à niveau inscrits au programme national de sécurisation (PSN) : le PN 196 Escalquens (Occitanie) et le PN 18 Viviers-du-Lac (Auvergne-Rhône-Alpes). Concernant le PN 196 Escalquens, le risque a été supprimé en juillet 2022. Concernant le PN 18 Viviers-du-Lac, la mise en service de la déviation routière a eu lieu en septembre 2022, le risque routier a été supprimé.

### 2.5.1.3. Projets régionaux de développement

Les projets entrant dans cette catégorie regroupent essentiellement les projets financés par les Contrats de Plan État-Région (CPER) de 2015 à 2020 et leurs avenants ; ils intègrent les projets de modernisation des lignes de desserte fine du territoire et les investissements capillaires fret. Les dépenses sur ce segment s'établissent à 750 Mns€ en 2022, en recul de -147 Mns€ par rapport à 2021 en lien avec la fin des Contrats de Plan État-Région. Les principales évolutions sont les suivantes :

- Les **investissements des lignes de desserte fine du territoire** s'élèvent à 300 Mns€ en 2022 et sont en baisse par rapport à 2021 de -137 Mns€ soit -31%.
- Les **investissements de tram-train** s'élèvent à 51 Mns€ en 2022 et sont en diminution de -36 Mns€ par rapport à 2021 soit -41%.
- Les **investissements des autres projets régionaux de développement** s'élèvent à 399 Mns€ en 2022 et sont en hausse par rapport à 2021 de +25 Mns€ soit +7%.

En Ile-de-France, les principaux projets en cours sont les projets tram-train Massy-Evry (TTME), ainsi que le projet Massy-Valenton Secteur Est. La réalisation de la Tangentielle Ouest entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-L'école (Tram 13) et le projet d'électrification phase 1 entre Paris et Troyes ont été mis en service en 2022.

Dans les autres régions, le projet Arvant Aurillac fait partie des projets majeurs en cours de réalisation. Les projets de régénération partielle Tours Chinon, régénération voie Tours Loches, régénération partielle Dourdan La Membrolle, modernisation Saint Pol-Arras, GSMR Mantes-Cherbourg, Nantes Etat-Blottereau ont été mis en service en 2022.

### 2.5.1.4. Grands Projets

#### - Grands projets en travaux

Les dépenses des grands projets en travaux s'établissent à 1 324 Mns€ en 2022. Il s'agit notamment du projet Eole, prolongement vers l'ouest du RER E. La mise en service est prévue en 2024 pour la partie des nouvelles infrastructures (Hausmann Saint-Lazare / Nanterre la Folie) et en 2026 pour le tronçon jusqu'à Mantes-la-Jolie. Le projet Charles de Gaulle Express, liaison ferroviaire directe entre la Gare de l'Est et l'aéroport Charles de Gaulle, est l'autre projet d'envergure de ce segment d'investissements.

#### - Grands projets nationaux amont et modernisation

Les dépenses sur ce segment s'établissent à 39 Mns€ en 2022. Les études pour la réalisation des futurs grands projets sont hiérarchisées sur la base de la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) à la suite du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures. Le déclenchement et l'avancement de ces études et acquisitions foncières sont étroitement liés aux décisions de l'État. En 2022, elles concernent essentiellement les lignes nouvelles Provence Côte d'Azur, Montpellier Perpignan et Grands Projets Sud-Ouest.

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

En 2022, la production réalisée sur les projets en PPP, à hauteur de 14 Mns€, concerne principalement des travaux complémentaires liés au Contournement Nîmes Montpellier.

### 2.5.1.5. Foncier et autres

Les investissements foncier et travaux pour tiers s'élèvent à 128 Mns€, avec un recul de -55 Mns€ par rapport à 2021 marquée notamment, sur les travaux pour tiers, par le projet Contournement ferroviaire Donges en Loire-Atlantique, mis en service en octobre 2022, et par le projet de Rétablissement de circulation Breil-Tende en Alpes-Maritimes. L'activité travaux pour tiers concerne principalement des travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau à la demande de tiers qui en financent l'intégralité. L'activité foncier et immobilier regroupe les investissements liés à la valorisation du patrimoine foncier et immobilier en vue de cession ou de location.

### 2.5.1.6. Investissements industriels

Les **investissements industriels** de 299 Mns€, +16 Mns€ par rapport à 2021, concernent principalement les systèmes d'information, le matériel et l'outillage pour la modernisation de l'outil industriel et les installations immobilières. Ils sont marqués par la fin du projet de construction et de modernisation des trois centres de formation de Lyon, Bordeaux et Nanterre et le démarrage du programme de renouvellement des locomotives pour l'approvisionnement des chantiers.

### 2.5.2. Investissements SNCF Gares & Connexions

Au 31 décembre 2022, les dépenses d'investissements immobilisées s'élèvent à 967 Mns€. Les principaux éléments sont les suivants :

- Les gares d'Ile de France représentent 462 Mns€ des investissements tous fonds dont 162 Mns€ relevant de projets de mise en accessibilité. Ces dépenses s'inscrivent pour leur majeure partie (82%) dans le cadre des ambitions élevées du contrat signé le 9 décembre 2020 entre le Groupe SNCF et Ile de France Mobilités, le solde (84 Mns€) relevant de grands projets nationaux (Paris Austerlitz 47 Mns€, Paris Gare de Lyon 13 Mns€, Paris Nord 8 Mns€).
- Les gares de province représentent 367 Mns€ des investissements tous fonds dont 123 Mns€ relevant de projets de mise en accessibilité. Les principales régions contributrices sont Auvergne Rhône Alpes pour 24%, Occitanie pour 15% et Provence Alpes Côte d'Azur pour 12%. Les grands projets nationaux contribuent à hauteur de 67 Mns€ de l'ensemble (Lyon-Part Dieu 43 Mns€, Toulouse Matabiau 23 Mns€).
- Le programme EOLE (prolongement vers l'ouest du RER E) pour 81 Mns€
- Les autres projets d'investissements transverses (dont marketing, SI & digital) représentent 64 Mns€ dont 14 Mns€ d'incorporels
- Des radiations d'encours d'immobilisations pour -3 Mns€ et d'immobilisations mises en service pour -4 Mns€

## 2.6. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT

### 2.6.1. Gestion des financements et des placements

#### Réforme ferroviaire : financement et trésorerie

Conformément aux dispositions de la loi du 27 juin 2018, depuis le 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'État,
- Le 1<sup>er</sup> janvier 2022, une reprise complémentaire de 10 Mds€ a été réalisée.

#### Financement moyen long terme : détermination du coût

Depuis la réforme ferroviaire de 2020, SNCF SA est « l'émetteur unique du Groupe sur les marchés financiers » et a « vocation à financer l'ensemble du Groupe ». De ce fait, les programmes de SNCF Réseau (EMTN, ECP, NEUCP) ne sont plus opérationnels et la ligne de back up de 1,5 Mds€ a été résiliée.

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

À fin décembre 2022, trois prêts long terme ont été octroyés à SNCF Réseau par la société mère pour un total de 4,6 Mds€ :

- 1,6 Mds€ en date d'échéance du 05/01/2032
- 1,9 Mds€ en date d'échéance du 02/08/2033
- 1,1 Mds€ en date d'échéance du 21/10/2033

#### Trésorerie court terme

Afin de respecter la réglementation européenne (4<sup>ème</sup> 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 1<sup>er</sup> 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. Des conventions de trésorerie entre SNCF SA et SNCF Réseau régissent les modalités de fonctionnement de la sphère de trésorerie de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et leurs filiales.

Au 31 décembre 2022, le montant nominal du financement court terme net de SNCF SA vers SNCF Réseau est d'un montant de 624 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

	31/12/2021		
	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

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

Les notes à court et long terme attribuées par les agences de notation financière au 31 décembre 2022 sont indiquées ci-dessus.

Entre le 31 décembre 2021 et le 31 décembre 2022, il n'y a pas eu de modification 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 19,0 Mds€ à fin décembre 2022 contre 29,3 Mds€ au 31 décembre 2021.

#### 2.6.2. Gestion des risques de marché

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

### 2.7. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT

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

##### 2.7.1.1. SNCF Réseau

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

À fin décembre 2022, les subventions appelées par SNCF Réseau s'élèvent à 2 104 Mns€, dont 340 Mns€ auprès de l'AFITF.

Le montant des créances de subvention échues s'établit à 263 Mns€ (dont 69 Mns€ en attente de l'État et de l'AFITF) contre 304 Mns€ (dont 97 Mns€ de la part de l'État et de l'AFITF) à fin 2021.

##### 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.

À fin 2022, les subventions appelées par SNCF Gares & Connexions et par SNCF Réseau pour le compte de SNCF Gares & Connexions s'élèvent à 522 Mns€.

Le montant des appels à subventions échues non encaissés à fin 2022 s'élève à 146 Mns€.

### 2.7.2. Responsabilité Fiscale

En 2022, SNCF Réseau n'a d'activité économique directe que sur le sol français et n'a pas de présence ou de projets d'investissements directs dans un pays autre que la France excepté les missions techniques. SNCF Réseau n'a pas de présence dans les états et territoires non coopératifs.

### 2.8. MISE EN ŒUVRE DU CONTRAT PLURIANNUEL DE PERFORMANCE.

SNCF Réseau et l'État ont signé le 6 avril 2022 un contrat pluriannuel de performance pour la période 2021-2030 (inclus). Élaboré en application de la directive européenne 2012/34/UE et de l'article L. 2111-10 du code des transports, le contrat de performance fixe les grands axes stratégiques poursuivis qui permettront le développement durable du mode ferroviaire, sur la base d'un modèle économique soutenable.

Cette stratégie et les orientations contenues dans le contrat visent à la fois :

- À augmenter la part modale du train en accroissant les trafics ferroviaires de voyageurs et de marchandises ;
- À maximiser les avantages socio-économiques qu'offre le train : un haut niveau de sécurité, des gains de temps et des dessertes au cœur des villes, une faible empreinte écologique.

À cette fin, l'État et SNCF Réseau sont convenus du suivi des indicateurs suivants pour rendre compte de la performance générale attendue sur le réseau ferré national :

- Volume de circulations commerciales de trains de voyageurs ;
- Fréquence des accidents ferroviaires significatifs et des accidents avec arrêts de travail ;
- Émissions carbonees dues aux matériaux dimensionnants de la voie.

Pour atteindre ces objectifs, SNCF Réseau et l'État veilleront conjointement à :

- L'amélioration de la qualité de service offerte à tous les clients ;
- La réalisation d'un effort durable de rénovation et de modernisation du réseau ;
- Un retour à l'équilibre des cash-flows assuré à partir de 2024.

Comme prévu par ledit article du code des transports, SNCF Réseau rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre de ce contrat.

#### 2.8.1. Circulation commerciale

La première des finalités du gestionnaire de réseau est de faire circuler des trains, particulièrement du point de vue des clients.

Même si le volume de circulation de trains – exprimé en trains-kilomètres – est largement tributaire de facteurs externes au

gestionnaire d'infrastructure (activité des entreprises ferroviaires et de leurs clients, concurrence modale, conjoncture économique), il est tout de même un des principaux indicateurs de son activité.

Sur l'année 2022, les volumes des trafics de train de voyageurs sont inférieurs de 24 Mtkm aux objectifs du contrat, soit un retard de 6%. Cette baisse de volume est imputable à l'adaptation des plans de transport des entreprises ferroviaires sur l'année 2022. Les circulations de la fin de l'année ont été marquées par des mouvements sociaux sur le mois décembre.

À noter, les trafics reprennent sur l'année 2022 par rapport à l'année précédente, fortement touchée par la crise sanitaire.

Sur le fret, les trafics restent relativement stables par rapport à l'année 2021 (le contrat n'indique pas d'objectif sur ce périmètre).

#### 2.8.2. Sécurité

##### Fréquence des accidents significatifs

La sécurité de l'exploitation ferroviaire est la première des priorités de SNCF Réseau, notamment réaffirmée à la suite de l'accident de Brétigny en 2013.

Le nombre d'accidents significatifs constitue une référence solide pour apprécier le niveau de sécurité sur le réseau. Il est en outre un des principaux indicateurs suivis par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA), permettant une comparabilité avec les homologues de SNCF Réseau.

Un accident significatif est un « accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages significatifs au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation. Les accidents survenus dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts sont exclus ».

Sur 2022, la fréquence des accidents significatifs est relativement proche de l'objectif du contrat avec un écart de 1%, l'année 2022 a été marquée par une augmentation très nette du nombre des accidents liées à des intrusions des emprises ferroviaires.

##### Fréquence des accidents avec arrêt de travail

La sécurité des personnels de SNCF Réseau, qui sont en grand nombre exposés à des risques spécifiques liés aux circulations ou aux installations ferroviaires, est une priorité.

Les accidents pris en compte sont ceux avec arrêt de travail supérieur à un jour, survenus au cours d'une période de 12 mois. Leur nombre est rapporté au volume d'heures travaillées.

A fin novembre 2022, le taux de fréquence sur 12 mois glissants pour SNCF Réseau continue de baisser et s'établit à 8,19<sup>3</sup>.

Sur la période janvier - novembre 2022, le nombre d'accidents de travail avec arrêt est en baisse de 145, soit -18% par rapport à 2021 (643 accidents en 2022 contre 788 en 2021).

Les accidents de plain-pied sont en forte diminution (-37% sur la période janvier - novembre 2022 par rapport à la même période 2021), ainsi qu'une diminution des accidents de manipulation (-26% sur la période janvier-novembre 2022 par rapport à la même période 2021).

<sup>3</sup> Les données à fin décembre 2022 ne sont pas disponibles en date de publication du rapport

### 2.8.3. Développement durable

#### Émissions carbone dues aux matériaux dimensionnants de la voie

Chaque année, l'activité de SNCF Réseau émet, directement ou indirectement, environ 1,2 million de tonne CO<sub>2</sub> équivalent (CO<sub>2</sub>e). Ces émissions sont majoritairement issues de la maintenance du réseau ferré, qui couvre à la fois les actions d'entretien et la régénération des actifs. Les matériaux d'infrastructures, utilisés principalement pour la maintenance du réseau, représentent une part significative de l'empreinte carbone de l'entreprise. En effet, l'approvisionnement en matériaux d'infrastructure et la prise en charge de leur fin de vie émettent près de 60% des émissions de SNCF Réseau.

Parmi l'ensemble des matériaux, les matériaux dimensionnants sont les plus présents sur le réseau et ceux dont le volume renouvelé par an est le plus important : rails, traverses en béton, traverses en bois et ballast.

Du fait des quantités importantes renouvelées chaque année, les matériaux dimensionnants de la maintenance de la voie représentent plus de 80% du poids carbone de tous les matériaux utilisés par SNCF Réseau.

En cohérence avec l'objectif de neutralité carbone en 2050 pris par l'État, SNCF Réseau a identifié les actions prioritaires pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES). Le développement d'actions d'économie circulaire sur les matériaux dimensionnants de la voie est un levier important de réduction de ces émissions. Ces actions sont de plusieurs natures :

- Le réemploi des matériaux pour les besoins propres du réseau ferré
- L'augmentation de la part de matières recyclées dans la fabrication de nouveaux matériaux pour le réseau
- La valorisation des produits déposés hors réemploi ferroviaire

2022 confirme l'importante réduction des émissions carbone indirectes liées à l'approvisionnement en rail recyclé également appelé rail vert (cf. chapitre 4. Déclaration de performance extra-financière, parties 4.3.6.1. sur la transition énergétique et 4.3.6.2. sur l'économie circulaire). Au 31 décembre, la réduction des émissions de GES est de 34,7 % (par rapport à 2018). Bien que l'objectif prévisionnel (25% à fin 2030) soit largement dépassé dès maintenant, le potentiel d'amélioration n'est pas encore atteint. Par ailleurs l'engagement inscrit au contrat de performance Etat-Réseau est basé sur le BEGES 2018. Cette référence vient d'être mise à jour conformément à la réglementation en vigueur mais n'est pas encore traduite dans la trajectoire de décarbonation de SNCF Réseau.

### 2.8.4. Performance clients

#### Attribution des sillons à la date de publication de l'Horaire De Service (HDS)

L'attribution des sillons est une des fonctions essentielles d'un gestionnaire de réseau ferré, qui doit arbitrer l'utilisation des capacités disponibles entre les différents trains ainsi qu'entre la circulation de trains et les travaux de maintenance du réseau. Le gestionnaire d'infrastructure doit ainsi traiter des demandes parfois difficiles à concilier afin de parvenir à un optimum collectif.

L'indicateur traduit le volume de sillons attribués – c'est-à-dire, selon le vocabulaire largement usité « fermes » – vis-à-vis des demandes exprimées, avec un fort enjeu d'amélioration attendue pour les trains de fret et les trains de nuit, dont les besoins de sillons sont les plus contraints par les travaux.

Le changement d'outil de production depuis le Service Annuel 2021 permet une détection de conflit sillons/travaux plus fine. Dans un contexte de volume croissant de travaux sur le

réseau année après année, la performance atteinte en 2022 est en progrès au regard de la période de référence.

#### Maintien des sillons attribués

L'organisation évolutive des chantiers de maintenance et de développement du réseau ferré entraîne la modification voire la suppression d'un certain nombre de sillons, ce qui peut avoir un impact sur les clients. L'indicateur « maintien des sillons » traduit le volume de ces changements sollicités par le gestionnaire d'actif dans le cadre des procédures de concertation en vigueur et impactant les sillons commerciaux, avec pour objectif de le faire baisser.

Plus précisément, il indique l'impact des traitements tardifs des limitations de vitesse causées par les chantiers ou de nouvelles demandes de capacités travaux (demandes d'écart travaux sur la capacité commerciale) qui peuvent conduire à supprimer ou altérer significativement les sillons alloués.

#### Irrégularité pour causes Réseau

La maîtrise de l'irrégularité est un enjeu de qualité de service par respect de l'horaire pour les clients autorités organisatrices, entreprises ferroviaires, passagers et chargeurs.

SNCF Réseau surveille et pilote, à maille quotidienne, l'irrégularité dont l'origine est liée à une cause SNCF Réseau, et gère au quotidien les actions de progrès. L'indicateur s'applique à tous les trafics commerciaux, de voyageurs comme de fret. Il ne connaît pas de périmètre d'exclusion ou de neutralisation. Le retard est évalué au-delà de 5 min 59" à l'arrivée.

L'objectif 2022 du contrat de performance est atteint, et même dépassé avec une irrégularité de 3,8% contre 4,2%. Ce très bon résultat est visible pour tous nos clients.

Deux points majeurs d'attention sont toutefois à mentionner : la signalisation qui continue de peser un peu plus en irrégularité chaque année (croissance de 2 à 5% des minutes perdues chaque année), et la faune sauvage, pour laquelle on note une croissance de 45% en minutes perdues par rapport à l'année 2019.

#### Trains de voyageurs totalement supprimés pour causes maîtrisables par SNCF Réseau

Les suppressions de circulations entraînent des conséquences sur le service, les entreprises et les voyageurs. Les clients de SNCF Réseau sont fortement demandeurs d'un meilleur suivi des suppressions de trains pour apprécier la qualité des performances de circulation sur le réseau. En déterminant les causes de suppression, il est possible de mesurer la quantité de retards imputables à chaque intervenant, en particulier à SNCF Réseau.

À ce stade des travaux du groupe de travail, et compte tenu notamment des limites du suivi des suppressions de trains de fret, l'indicateur retenu au titre du contrat de performance est limité aux trains de voyageurs faisant l'objet d'une suppression totale. Afin de rendre compte de la performance de SNCF Réseau, l'indicateur est également limité aux causes maîtrisables par lui (défaillances infrastructure, travaux, capacité et sillons, circulation).

Le bilan des trains supprimés à fin 2022 est quasiment à l'objectif 2022 (0,5% d'écart par rapport à l'objectif cible).

### 2.8.5. Consistance du réseau et performance industrielle

#### Indice de consistance de la voie (ICV)

Il est indispensable, afin de pouvoir gérer au mieux la vie des actifs du réseau et l'évolution de leur état, de disposer d'un indicateur qui permette, en relatif, de mesurer l'évolution de son vieillissement, et de pouvoir ainsi envisager le mode

d'entretien (maintien en condition opérationnelle ou renouvellement). Cet indicateur se doit également d'être en mesure d'alerter sur un seuil limite garantissant l'exploitabilité de l'actif en toute sécurité.

L'Indice de Consistance de la Voie (ICV) est un indicateur permettant de mesurer l'évolution du vieillissement des composants de la voie, et ainsi de définir un seuil de renouvellement. Il peut se décliner sur l'ensemble des constituants de la voie, mais également sur chacun de ses composants.

La production de l'indicateur 2022 est attendue dans le courant du 1<sup>er</sup> semestre 2023.

### Age moyen des appareils de signalisation

Une attention particulière a été accordée au renouvellement de la voie depuis une dizaine d'années. SNCF Réseau doit à présent renforcer ses efforts sur le rajeunissement des appareils de signalisation, qui constituent souvent un point faible sur une partie du réseau.

Cet indicateur permet d'identifier les échéances de renouvellement des installations de signalisation en fonction de leur durée de vie, qui est variable selon la technologie des installations, et selon des critères d'obsolescence différenciés.

En 2022, l'indicateur est en ligne avec la cible du contrat. Le vecteur principal de réduction de l'âge moyen des appareils de signalisation est l'augmentation de la trajectoire de régénération en signalisation. SNCF Réseau travaille sur une trajectoire de régénération plus ambitieuse. Des travaux sont engagés sur l'éradication des actifs impactant la sécurité, la régularité, ou présentant des risques forts d'obsolescence.

### Disponibilité du réseau à la vitesse nominale

Les ralentissements de la vitesse de circulation sur les voies sont mis en place quand la dégradation de l'infrastructure par rapport à son état nominal ne permet plus de maintenir le niveau de sécurité requis. La baisse de la vitesse permet de maintenir le niveau de sécurité des circulations, mais elle pénalise leur performance commerciale pour les clients (temps de trajet rallongés, correspondances désorganisées, augmentation des coûts d'exploitation) et génère des coûts internes (par exemple l'adaptation des dispositifs d'annonce aux passages à niveau).

Le renouvellement du réseau a pour objet de maintenir la performance de celui-ci et donc précisément d'éviter la mise en place de ralentissements. Le volume de ralentissement est un indicateur de la dégradation de l'état du réseau.

Sur LGV, objectif à 0 km est respecté fin 2022.

Sur les groupes UIC 1 à 4, les ralentissements totalisent 445 km à fin 2022 pour un objectif de 400 km. La non-atteinte de l'objectif à fin 2022 s'explique notamment par la non-réalisation d'opérations de renouvellement (notamment 11 km de la ligne Noisy le sec Strasbourg) ou de maintenance (essentiellement 9,8 km pour report de Bourrage Mécanique Lourd sur ligne Paris Bordeaux et apparition à l'automne de 14 km de défauts de géométrie sur la ligne Paris Bordeaux et sur Paris Orléans Limoges Toulouse).

Sur les groupes UIC 5 à 6, les ralentissements s'élèvent à 631 km à fin 2022 pour un objectif de 530 km. La non atteinte de l'objectif à fin 2022 s'explique notamment par le report ou l'abandon d'opérations de renouvellement notamment sur les lignes Orléans les Aubrais-Montauban, Chartres-Bordeaux et Toulouse-Bayonne.

### Dépense moyenne d'entretien par kilomètre de voie du réseau

Les dépenses OPEX d'entretien (hors investissement) de SNCF Réseau représentent environ 2,6 Mds€ par an pour l'ensemble du réseau. Le présent indicateur porte sur les

dépenses d'entretien de l'ensemble des voies principales du réseau ferré national.

Dans l'esprit des différents audits sur l'état du réseau et son évolution, et afin de vérifier les bénéfices de la régénération, SNCF Réseau suit un indicateur des dépenses d'OPEX, et plus particulièrement des coûts d'entretien du réseau.

Les chiffres 2022 sont provisoires et exprimés en euros courants or l'objectif du contrat est en euros constants 2020. Une méthode de désindexation sera à déterminer pour pouvoir comparer de manière satisfaisante le réalisé par rapport à l'objectif du contrat.

### Coût moyen de renouvellement d'un kilomètre de voie du réseau structurant

Le niveau de renouvellement du réseau – et donc sa performance future – dépend en particulier de son coût unitaire, puisque les budgets sont limités en euros. La maîtrise du coût du renouvellement est donc un facteur fondamental de la qualité globale future du réseau.

Un équilibre doit par ailleurs être trouvé entre les optimisations du coût du renouvellement (par exemple : travaux en fermeture de ligne) et le maintien d'un service minimum répondant à la demande et n'affaiblissant pas définitivement la fréquentation, en particulier sur le réseau structurant.

La priorité accrue donnée au réseau structurant dans le contrat pluriannuel a pour conséquence de faire augmenter le coût moyen du GOPEQ, la régénération des lignes structurantes étant plus coûteuse que celle des lignes secondaires. C'est la maîtrise de ce coût que l'indicateur entend mesurer.

En 2022, pour la première fois, le coût GOPEQ 2 à 6 national est inférieur de 5% à l'objectif du contrat de performance. Le coût GOPEQ 2 à 6 national est ainsi en baisse de -7% depuis 2021 et -11% depuis 2020. Cette baisse historique du coût GOPEQ est due avant tout à la bonne réalisation de la production des chantiers (95%) notamment en régénération industrielle (la part des suites rapides passant de 80% en 2020 à 93% en 2022) et au développement de l'économie circulaire.

Le coût GOPEQ LGV 2022 est inférieur de 6% à l'objectif du contrat de performance. Le recyclage du ballast sur le chantier a notamment permis de réels gains.

Le coût GOPEQ IDF 2022 est supérieur de 10% à l'objectif du contrat de performance. Cela est dû aux coûts des chantiers « hors suites rapide » en forte évolution et à des actions mises en œuvre pour réaliser à 100% la production de la suite rapide zone dense.

### Part des opérations d'investissement réalisées sans surcoût et sans retard

La maîtrise des coûts et des délais des opérations d'investissement est essentielle pour la bonne conduite des projets et en conséquence dans le maintien de relations de confiance avec les co-financeurs.

Il s'agit aussi bien de mieux maîtriser :

- La phase d'avant-projet pour stabiliser les estimations de coût et de délai ;
- La phase de réalisation dans les coûts et délais convenus.

Les opérations d'investissement comprennent celles de renouvellement, de modernisation et de développement du réseau, hors grands projets et construction de lignes nouvelles.

Sur l'année 2022, la part des opérations d'investissements réalisées sans surcoût a progressé de trois points par rapport

à l'année dernière. Le taux de 83% est au-dessus de la cible du contrat fixé à 81% avec un objectif 2030 à 90%.

### 2.8.6. Performance financière

#### Redevances d'infrastructure

Les redevances constituent la grande majorité des revenus de SNCF Réseau. Elles influent directement sur la capacité d'autofinancement pour maintenir et développer le réseau.

Sur l'année 2022, les redevances d'infrastructure représentent 85 % du chiffre d'affaires total de SNCF Réseau (secteur SNCF Réseau uniquement). Elles sont présentées hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA).

Les barèmes de ces redevances sont précisés dans le document de référence du réseau (DRR).

Les chiffres exprimés dans ce chapitre sont retraités des redevances d'infrastructure de transport et de fourniture d'électricité compte tenu de la volatilité du prix de l'énergie.

Les redevances d'infrastructures sont en baisse de 3% par rapport à la cible du contrat en lien avec la baisse des trafics (cf. commentaire chiffres d'affaires dans l'analyse sectorielle) et dans une moindre mesure par l'augmentation de la prise en charge de la redevance circulation fret par l'État qui passe à 60% en 2022, et qui se traduit par une baisse des redevances et une hausse de la compensation fret.

#### Marge opérationnelle (MOP) hors IFRS 16

La marge opérationnelle influe directement sur la capacité d'autofinancement de SNCF Réseau pour maintenir et développer le réseau.

La marge opérationnelle est un indicateur de performance qui mesure le résultat dégagé par l'activité indépendamment du renouvellement de son outil d'exploitation (dotations et reprises des amortissements), des provisions pour risques et charges, des conditions de son financement (résultat financier) et de l'impôt sur les sociétés.

La marge opérationnelle est considérée ici avant retraitement des impacts IFRS 16, c'est-à-dire en réintégrant les contrats de location comptabilisés au bilan.

Sur 2022, la marge opérationnelle se dégrade de 10 % par rapport à l'objectif du contrat de performance. Cette dégradation s'explique principalement par une baisse des redevances d'infrastructure en lien avec la baisse des trafics (adaptation du plan de transport) et de l'inflation constatée sur les charges de personnel et sur les achats d'exploitation.

#### Ratio [MOP hors IFRS 16 / Redevances d'infrastructure]

Le ratio « MOP hors IFRS 16 / Redevances d'infrastructure » est un indicateur permettant de mesurer la capacité de SNCF Réseau à générer de la valeur en le mesurant par rapport aux revenus constatés sur l'exercice. Plus le ratio est élevé, plus fort est le niveau de marge dégagé par l'exploitation par rapport aux revenus perçus.

Ce ratio permet de traduire la performance économique de l'entreprise avant prise en compte des dotations aux amortissements, du résultat financier, des impôts et des événements exceptionnels.

Il sert à évaluer la part des recettes (liées aux redevances d'infrastructure perçues par SNCF Réseau) qui est convertie en richesse pour l'entreprise au titre du financement des investissements dans le réseau ferré national.

A fin décembre 2022, le niveau de marge engendré sur l'exploitation du réseau rapporté aux redevances perçues de 30,0% est en deçà du ratio cible 2022, fixé à 33,7%<sup>4</sup>.

Cette dégradation s'explique par une baisse des redevances d'infrastructures liée à la baisse des plans de transports et un retrait de la marge opérationnelle expliqué notamment par la baisse des redevances et les impacts inflation sur la masse salariale et les achats et charges externes non anticipés dans le contrat de performance.

#### Ratio [MOP hors IFRS 16 – CAPEX (net de subventions)]

Cet indicateur vise à mesurer la capacité de SNCF Réseau à financer en fonds propres ses investissements par sa marge d'exploitation c'est-à-dire par le résultat économique de son activité.

Il est calculé sur la base d'éléments issus des comptes sociaux en normes françaises.

Il fait état de la différence entre :

- La marge opérationnelle, qui mesure le résultat dégagé par l'activité indépendamment du renouvellement de son outil d'exploitation (dotations et reprises des amortissements), des provisions pour risques et charges, des conditions de son financement (résultat financier) et de l'impôt sur les sociétés ;
- Et les investissements CAPEX nets de subvention (sont exclus les OPEX et les impacts IAS/IFRS).

L'indicateur s'établit à 92 Mns€, en retrait par rapport à l'objectif (503 Mns€) mais en amélioration par rapport à l'année 2021 avec un ratio positif. L'écart de -411 Mns€ en 2022 (vs objectif) s'explique par une baisse de la marge opérationnelle de -267 Mns€ par rapport à l'objectif fixé dans le contrat de performance et une hausse des investissements nets de 144 Mns€.

#### Ratio [Dette / MOP]

Ce ratio vise à mesurer la capacité de l'entreprise à rembourser sa dette sur la base de sa marge opérationnelle. Il équivaut au nombre d'années nécessaires pour que l'entreprise soit capable de rembourser ses dettes financières grâce à sa marge. Il est calculé sur la base d'éléments issus des comptes sociaux en normes françaises.

Il s'agit du rapport entre :

- La dette nette (correspondant aux engagements financiers nets en normes françaises, retraitée des primes d'émission et sans impact IFRS) destinée à évaluer la position créditrice ou débitrice de l'entreprise vis-à-vis de ses créanciers hors cycle d'exploitation (hors dettes fournisseurs, fiscales ou sociales). Elle correspond donc à la situation de la société par rapport aux banques qui accordent aux entreprises des financements à court et à long terme. Elle constitue une balance entre, d'un côté, les dettes financières de l'entreprise et, de l'autre, sa trésorerie disponible et ses investissements financiers ;
- Et la marge opérationnelle, qui permet d'évaluer la ressource qu'une entreprise tire de son cycle d'exploitation. Il correspond au solde entre les produits et les charges d'exploitation qui ont été consommées pour obtenir ces produits, mais ne tient pas compte des dotations aux amortissements et des provisions pour dépréciation d'actifs immobilisés.

Le ratio Dette nette / MOP, à 9,8, est supérieur à la cible du contrat de performance (8,8) en raison du retrait de 267 Mns€ sur la marge opérationnelle. La dette nette est inférieure de

<sup>4</sup> Les redevances s'entendent hors redevances électriques, qui connaissent une volatilité importante liée à l'évolution du coût de l'énergie

## 02 – Rapport de Gestion

près de 600 Mns à celle prévue en 2022 (17 398 Mns€ en réel 2022 vs 17 978 Mns€ prévus).

La forte amélioration par rapport à 2021 (ratio de 16,8) s'explique par la reprise de la dette de 10 Mds€ en début d'année 2022 par l'Etat et la progression de la marge opérationnelle (portée par l'augmentation des redevances en lien avec la reprise des trafics).

### Cash-flow libre

Le cash-flow libre correspond aux ressources générées par l'activité dont l'entreprise dispose après avoir supporté la charge de sa dette et financé ses dépenses d'investissement.

Le cash-flow libre comprend :

- Les flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles, soit l'EBITDA retraité des variations de provisions sur actifs circulants et après prise en compte de la variation de Besoin en Fonds de Roulement d'exploitation,
- Les flux de trésorerie provenant des activités d'investissements, soit les investissements nets de subventions après prise en compte de la variation de Besoin en Fonds de Roulement investissements et subventions,
- Le coût de l'endettement financier composé des produits et charges d'intérêts payés et calculés (amortissements des frais et primes d'émission, intérêts courus non échus)

Le cash-flow libre (CFL) se calcule à partir des éléments du Tableau de Flux de Trésorerie (TFT)

Le CFL s'améliore de 94 Mns€ par rapport à la cible du contrat de performance qui été fixée à -144 Mns€. La dégradation de la Marge Opérationnelle et la hausse des investissements nets sont plus que compensés par une gestion dynamique du cash.

### Couverture du coût complet du réseau par les ressources de SNCF Réseau

Les ressources de SNCF Réseau doivent permettre, à terme, de couvrir le coût complet imputable aux différents segments de marché.

Le coût complet du réseau doit être calculé en tenant compte de l'ensemble des charges du réseau, y compris l'amortissement des investissements (nets des subventions reçues) et une juste rémunération des capitaux investis sous la forme d'un coût moyen pondéré du capital. Le coût complet de SNCF Réseau reflète le coût des investissements engagés par l'entreprise et tient compte des risques encourus pour les réaliser.

L'évaluation du taux de couverture du coût complet prend en compte l'ensemble des ressources de SNCF Réseau (subventions et recettes de redevances d'infrastructure) afin de rendre compte aussi fidèlement que possible de l'équilibre financier de la gestion du réseau existant sur la période du contrat. Il bénéficie du complément de recettes perçues par SNCF Réseau sur ses activités autres et la valorisation du patrimoine qui lui est affecté par l'État.

Le taux de couverture du cout complet est inférieur de 2 pts par rapport à la cible de 76%; cela s'explique par :

Un écart sur le niveau des recettes causé par une baisse des redevances, occasionnée d'une part par les adaptations du plan de transport « voyageur » sur toute l'année 2022, et d'autre part par les mouvements sociaux impactant les circulations en fin d'année 2022. Une augmentation de la masse salariale à la suite des mesures accordées lors des tables rondes de juillet et décembre 2022 et l'augmentation générale des prix des achats (fluides, transports et charges d'exploitation) ont conduit à une surinflation des OPEX non anticipée lors de la construction du contrat de performance."



Indicateurs contrat de performance		unité	Réalisé		Jalons du contrat de performance						Cible 2030	
			2021	2022	2022	2023	2024	2025	2026	2027		
Circulation commerciale (millions de trainskm)	Trains voyageurs	Trains-km	360	391	415	422	430	439	442	442	441	
	Trains Fret	Trains-km	63	64	-	-	-	-	-	-	-	
Sécurité	Fréquence des accidents significatifs	Nb accidents significatifs pour 100 Millions de Trains-km	31,8	29,5	29,2	28,9	28,7	28,4	28,2	27,9	27,2	
	Fréquence des accidents avec arrêt de travail (nombre d'accidents par million d'heures travaillées)	Nb accidents pour 10 Millions d'heures	9,84	8,19	7,9	7,4	7,1	6,9	6,8	6,7	6,2	
Développement durable	Réduction des émissions carbone dues aux matériaux dimensionnants de la voie (tCO2e), par rapport à 2018	Tonne de CO2e 2018	33,0	34,7	-	-	-	-	-	-	25	
Performance clients	Attribution des sillons à la date de publication de l'HDS	Trains de voyageurs	Taux de sillons attribués	93,5%	95,7%	96,5	96,5	96,5	96,5	96,5	96,5	
		Trains de voyageurs de nuit	Taux de sillons attribués	68,3%	67,8%	-	-	-	-	-	-	-
		Trains de fret	Taux de sillons attribués	85,6%	86,6%	-	87,0	-	-	89,0	-	89,0
	Maintien par SNCF Réseau des sillons tels qu'attribués à la date de publication de l'HDS	Trains de voyageurs (hors Transilien)	% Sillons jour maintenus	NC	NC	-	-	98,1	-	-	-	98,5
		Trains de fret	% Sillons jour maintenus	NC	NC	-	-	97,5	-	-	-	98,0
	Irrégularité pour causes Réseau	% irrégularité	3,3%	3,8%	4,2%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	
	Trains de voyageurs totalement supprimés pour causes maîtrisables par SNCF Réseau (nombre)	Nb de trains	9 497	9830	9 782	9 782	9 782	9 782	9 782	9 782	9 782	

Indicateurs contrat de performance			Réalisé		Jalons du contrat de performance						Cible		
			2021	2022	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2030		
Consistance de la voie (ICV) 2	UIC 1-4	Indice	49,7	NC	49,7	50,0	50,1	50,2	50,2	50,1	49,7		
	UIC 5-6	Indice	53,5	NC	53,0	52,4	49,0	48,3	47,9	47,1	45,5		
	Age moyen des appareils de signalisation	Année	26,7	27,7	27,3	27,7	28,0	28,1	28,1	28,2	28,4		
	Disponibilité du réseau à la vitesse nominale 3	LGV	% et km	100% / 0	100% / 0	100% / 0	100% / 0	100% / 0	100% / 0	100% / 0	100% / 0	100% / 0	
		UIC 1-4	% et km	97,3% / 439	97,2% / 445	97,6% / 400	97,7% / 380	97,9% / 350	98,0% / 330	98,1% / 320	98,1% / 310	98,3% / 280	
		UIC 5-6	% et km	95,4% / 603	95,2% / 631	96,0% / 530	96,2% / 500	95,3% / 730	95,2% / 740	95,4% / 710	95,5% / 700	95,9% / 640	
	Consistance du réseau et performance industrielle	Dépense moyenne d'entretien par kilomètre de voie du réseau (k€2020 par km) (2)	k€ / Km	56,3	56,9	-	59,3	-	-	57,2	-	56,3	
		Coût moyen de renouvellement d'un kilomètre de voie sur le réseau structurant (€2020) (2)	LGV	k€	1160	1 264	1356	1 376	1 376	1 376	1 376	1 376	1 376
			UIC 1-6	k€	1 717	1 601	1682	1 661	1 698	1 713	1 628	1 668	1 797
	Part des opérations d'investissement (3)	réalisées	sans surcoût	%	80%	83%	81%	84%	87%	90%	90%	90%	90%
sans retard			%	93%	94%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	
Performance financière	Redevances d'infrastructure (4)	Milliard €	5,4	5,9	6,0	6,2	6,7	6,9	7,2	7,5	8,2		
	MOP hors IFRS 16	Milliard €	1,6	1,8	2,0	2,2	2,6	2,9	3,2	3,6	4,2		
	MOP hors IFRS 16 / Redevances d'infrastructure (4)	%	30%	30%	34%	35%	38%	42%	45%	47%	53%		
	MOP - CAPEX (net de subventions)	Million €	-34	92	503	-332	297	439	593	830	1 817		
	Dette / MOP	Ratio	16,8	9,8	8,8	8,5	7,1	6,3	5,7	5,0	3,5		
	Cash-flow libre	Million €	-510	-50	-144	-604	75	110	160	354	1 386		
	Couverture du coût complet du réseau par les ressources de SNCF Réseau	%	72%	74%	76%	77%	78%	80%	81%	83%	86%		

(1) données provisoires pour le réalisé 2022

(2) le réalisé 2021 et 2022 est exprimé à date en euros courants

(3) périmètre des projets co-financés

(4) hors redevance électrique

NC : non communiqué à la date de publication, disponibilité de l'information plus tard dans l'année

### 3. LES RISQUES DU GROUPE SNCF RESEAU ET LEUR GESTION

#### 3.1. TYPOLOGIE DES RISQUES

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

##### 3.1.1. 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

Les risques de marché se composent des risques de taux, de liquidité, de contrepartie et de change. Ces risques sont définis et leur gestion est détaillée en partie 3.4.1

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

##### 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, de protection de l'environnement, de respect des droits humains et libertés fondamentales.

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

###### Les risques liés au statut de SNCF Réseau

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

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

#### 3.1.4. Les risques stratégiques

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

##### 3.1.5. 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

La réforme des retraites dont l'application des mesures est annoncée au 1<sup>er</sup> juillet 2023 pourrait conduire à une conflictualité élevée. Les modalités et la durée des grèves éventuelles détermineront les plans de transport réalisables et auront un impact sur les recettes de l'entreprise. En outre, le sujet de la fiscalisation des facilités de circulation devra être traité et pourrait également conduire ponctuellement à des préavis nationaux impactant SNCF Réseau. Les questions relatives au pouvoir d'achat vont rester à l'ordre du jour selon l'évolution de l'inflation dans les mois prochains. Les tensions sur les effectifs dans certains métiers ou bassins d'emploi pourraient persister malgré des plans de recrutements ambitieux et provoquer localement des tensions sociales.

###### Les risques environnementaux

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

#### 3.1.6. Les risques aléatoires

###### Les risques liés aux conséquences du changement climatique

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

###### Le risque terroriste

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

###### Le risque de pandémies

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

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

### 3.2. L'ORGANISATION GÉNÉRALE DE LA GESTION DES RISQUES

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

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

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

#### 3.2.1. Le pôle management des risques

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

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

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

#### 3.2.2. La démarche de cartographie des risques de SNCF Réseau

La démarche de cartographie des risques de SNCF Réseau est en cohérence avec la méthodologie portée par la Direction du Management des Risques, du Groupe Public Unifié. Elle se décline au sein de SNCF Réseau selon deux approches différenciées, mais complémentaires :

- au niveau de la direction générale : afin de garantir son implication optimale dans le pilotage des risques majeurs de l'entreprise, les risques à forts enjeux stratégiques, dits risques majeurs, sont identifiés au cours d'entretiens individuels des membres du Comité de direction de SNCF Réseau. Ces risques, limités en nombre (17 en 2022), sont validés à l'issue d'une séance du Comité Exécutif, par le Président. Ils sont suivis à échéances régulières et font l'objet de plans d'actions transverses portés par un sponsor, membre

désigné de la direction générale. La mise à jour annuelle de cette cartographie est présentée au Comité d'Audit des comptes et des risques et au Conseil d'Administration de SNCF Réseau

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

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

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

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

#### 3.2.3. La démarche de réduction des risques

En complément du programme d'assurance dommages aux biens et pertes financières (cf paragraphe 3.5.2), SNCF Réseau a mis en place, en collaboration avec ses principaux assureurs, une démarche de réduction des sinistres fondée sur des visites ciblées de sites ferroviaires représentatifs. Ces dernières sont organisées en collaboration avec le réseau des correspondants « risques » de l'entreprise et rassemblent les représentants des entités occupant les locaux comme celles en charge de leur exploitation et maintenance. Cette politique, qui s'inscrit dans une démarche plus globale, est partagée entre les principaux acteurs du Groupe Public Unifié.

### 3.3. LA MAÎTRISE DES PRINCIPAUX RISQUES OPÉRATIONNELS

Les risques opérationnels sont définis et décrits dans le paragraphe 4.3.2 « Assurer la sécurité et la sûreté de tous sur le réseau ferroviaire et dans les gares » de la Déclaration de Performance Extra Financière (partie 4 du rapport de gestion).

#### 3.4. LA MAÎTRISE DES RISQUES FINANCIERS

##### 3.4.1. Les risques financiers

###### Risque de taux d'intérêt

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

###### Risque de liquidité

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, les nouveaux besoins de financement de SNCF Réseau sont assurés par la maison-mère SNCF SA. 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 faveur.

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

Les sommes ainsi reçues par SNCF Réseau s'élevaient à 187 Mns€ à fin décembre 2022, contre 316 Mns€ à fin décembre 2021.

#### Risque de change

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

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

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

Ces éléments sont définis et décrits dans le paragraphe 4.3.5.1 de la Déclaration de Performance Extra Financière (partie 4 du rapport de gestion).

#### **3.4.3. Organisation du contrôle interne**

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

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

#### Référentiel utilisé

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

#### L'animation de la démarche de contrôle interne

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'inscrivent dans la démarche de contrôle interne du Groupe Public Unifié. Elles participent au comité contrôle interne Groupe, composé des représentants Contrôle interne des Business Unit de SNCF et animé par la direction des Comptabilités et du Contrôle Interne Groupe. En 2022, ce comité s'est réuni trois fois pour fixer les objectifs de contrôle interne, s'assurer de leur bonne réalisation, présenter les évolutions des systèmes d'information et échanger sur les bonnes pratiques.

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

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

Un outil de contrôle interne commun aux sociétés anonymes du Groupe Public Unifié est déployé au sein de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, afin de procéder notamment à la mise en œuvre et au suivi des plans de contrôle permanents. En

2022, ont été évalués sur le périmètre SNCF Réseau, les processus achats, notes de frais, environnement de contrôle, stocks et parc automobile. Sur le périmètre de SNCF Gares & Connexions, le plan de contrôle permanent a été utilisé pour évaluer la maîtrise des processus achats, notes de frais, parc auto, immobilisations, environnement de contrôle et ressources humaines. Pour les deux plus importantes filiales de SNCF Réseau (Sferis et Altamétris) et pour les trois filiales de SNCF Gares & Connexions, un plan de contrôle sous forme d'auto-évaluation a également été déployé sur les processus suivants : achats, notes de frais, ressources humaines, pilotage de la performance, environnement de contrôle, comptabilité -finances, chiffres d'affaires et robustesse des systèmes d'information.

L'exploitation des résultats, en lien avec les référents de ces processus et les dirigeants des entités concernées, donne lieu à la définition de plans d'actions ainsi qu'à la mise à disposition des bonnes pratiques identifiées. En 2022, le Contrôle Interne de SNCF Réseau a renoué avec sa pratique de contrôles d'établissements : 14 ont été contrôlés, ainsi que quatre directions de siège sur des processus choisis en fonction de l'activité et des risques dans ces entités.

### **3.5. RÔLES DE LA DIRECTION JURIDIQUE ET DE LA CONFORMITÉ ET POLITIQUE D'ASSURANCE**

#### **3.5.1. La direction juridique et de la conformité**

La direction juridique et de la conformité veille au respect des mesures à prendre et des obligations à respecter par l'entreprise et s'assure de leur bonne coordination. Elle est le conseil juridique de l'ensemble de l'entreprise.

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

- Elle assure une veille juridique des réglementations s'appliquant à SNCF Réseau ;
- Elle conseille les services opérationnels sur les dimensions juridiques des projets et de l'exploitation ferroviaire ;
- Elle établit les principaux contrats en matière de gestion du réseau et de protection du domaine public ferroviaire ;
- Elle prépare les avis juridiques qu'elle soumet au comité consultatif pour le contrôle des marchés à laquelle elle participe et plus largement aux comités des engagements ;
- Elle assure la mise en œuvre du Plan de Gestion des Informations Confidentielles (PGIC) et du code de bonne conduite relatif aux « fonctions essentielles », établis en application des lois de réforme ferroviaire de 2014 et de 2018. Elle élabore également les dossiers des agents dont les projets de mobilités professionnelles nécessitent un examen de la commission de déontologie du système ferroviaire ;
- Elle décline le programme de lutte contre la corruption définie par la direction de l'éthique Groupe et à cette fin travaille en étroite collaboration avec la direction des ressources humaines, la direction de la formation, la direction du contrôle interne, le risk management et les filiales du groupe SNCF Réseau ;
- Elle gère les contentieux et les sinistres de l'ensemble de l'entreprise ;
- Elle met en œuvre les actions à accomplir auprès de la Haute autorité pour la transparence de la vie publique dans le domaine de la représentation d'intérêts ;
- Elle veille à la conformité avec le règlement général pour la protection des données (RGPD). Le délégué à la protection des données (DPO - Data Protection Officer) de l'entreprise lui est rattaché ;

- Elle assure la validité et la mise à jour des délégations de pouvoirs au sein de SNCF Réseau.

### 3.5.2. La politique 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, la société SNCF Réseau est couverte pour les risques majeurs mettant en cause sa responsabilité civile ou affectant ses biens et dispose d'une couverture pour les pertes d'exploitation résultant d'un dommage à ses biens ou à l'infrastructure ferroviaire. Elle est également couverte pour ses essais sur ligne à grande vitesse dans le cadre d'une police spécifique tous risques essais.

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

Les principaux programmes d'assurances SNCF sont :

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

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

#### 3.6.1. Les structures externes de contrôle

##### Les organes de contrôle de l'État

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

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

**Commissaire du Gouvernement** : il s'assure que la politique générale de SNCF Réseau est définie par le Conseil d'Administration conformément aux missions de la société, aux intérêts publics en jeu et au contrat passé entre l'État et SNCF Réseau. Il fait connaître, le cas échéant, au Conseil d'Administration la position du gouvernement sur les questions examinées.

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

de SNCF Réseau. La mission est dirigée par un membre de l'inspection générale des finances, chef de mission.

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

##### Les Autorités indépendantes

Les comptes et la gestion de SNCF Réseau sont soumis à l'examen de la Cour des comptes en vertu des dispositions des articles L.111-4 et L.133-1 du code des juridictions financières.

Le législateur est venu préciser le rôle et les missions de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) et de l'Autorité de Régulation des Transports (ART) :

- L'entreprise est soumise à des contrôles de nature opérationnelle effectués par l'EPSF, créé par la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 modifiée relative à la sécurité et au développement des transports ;
- L'entreprise est également soumise au pouvoir de contrôle et de sanction de l'ART. Créée par la loi du 8 décembre 2009, sous le nom d'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires, ses missions ont été étendues en 2015 puis en 2019 pour devenir le régulateur multimodal des transports (ferroviaire, routier et aéroportuaire). Elle est notamment chargée de veiller au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, au bénéfice des usagers, des voyageurs ou des chargeurs. Sa mission est triple :
  - o Veiller à ce que les opérateurs ferroviaires accèdent équitablement et sans discrimination au réseau et aux installations de services (gares, triages, voies de services, cours de fret, autres services) ;
  - o Contribuer à rendre le système ferroviaire plus performant en termes de qualité de service, de sécurité et de coûts, avec un contrôle de la tarification associée (avis conforme) ;
  - o Contribuer au contrôle de l'équilibre économique de SNCF Réseau à travers ses avis sur le contrat pluriannuel, le budget annuel et le financement des projets supérieurs à 200 Mns€.

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

Le pilotage continu de la relation au régulateur est dévolu à une entité dédiée, clairement identifiée et reconnue en ce domaine, la direction marketing, économie et régulation rattachée à la direction générale clients et services. Elle assure l'animation et la coordination des relations avec les instances de régulation (ART et Autorité de la concurrence le cas échéant). L'environnement institutionnel dans lequel évolue le Groupe Public Unifié est complété par le Haut Comité du système de transport ferroviaire national, instance d'information et de concertation des parties prenantes sur les grands enjeux du système de transport ferroviaire national.

##### Les commissaires aux comptes

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

Les mandats des commissaires aux comptes PricewaterhouseCoopers Audit et Ernst & Young Audit ont été

renouvelés lors de l'Assemblée Générale annuelle d'approbation des comptes de l'exercice 2020 pour une durée de six ans.

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

#### La direction de l'audit interne Groupe

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

#### Comité d'audit des comptes et des risques

Les questions relevant de la gouvernance de l'entreprise (composition, attribution, modalités de fonctionnement) concernant le comité sont exposées dans un chapitre dédié de ce rapport « 5. Gouvernement d'Entreprise ».

## 3.7. ÉLABORATION ET TRAITEMENT DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

### 3.7.1. Le rôle de la fonction achats

#### SNCF Réseau

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

La performance achat constitue une part significative du pilier performance économique et commerciale du projet stratégique « TOUS SNCF ambition Réseau ». A ce titre, La Direction des Achats de SNCF Réseau consolide et propose un objectif de performance achats qu'elle déploie ensuite auprès des directions de SNCF Réseau et en assure le suivi.

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

La Direction des Achats a mis en place une politique d'achats responsables qui s'appuie notamment sur l'évaluation de la Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE) des fournisseurs et sur l'intégration des critères RSE dans les appels d'offres et les contrats. En 2020 cette politique a été récompensée par le renouvellement du « Label Relations Fournisseur Responsables » pour trois ans, qui vise à distinguer les entreprises françaises ayant fait la preuve de relations durables et équilibrées avec leurs fournisseurs.

Les politiques d'achats solidaires et responsables sont détaillées dans le chapitre 4.3.5.2 et 4.3.5.3 de la déclaration de performance extra financière.

La Direction des Achats entretient des relations approfondies avec les syndicats professionnels de fournisseurs, notamment le SETVF (Syndicat des Entreprises de Travaux Ferroviaires), la FIF (Fédération des Industries ferroviaires) ou la Fédération SYNTEC.

#### SNCF Gares & Connexions

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

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

#### 3.7.2.1. Contrôle de gestion

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

Elle organise et anime la filière du contrôle de gestion pour évaluer, analyser et suivre le niveau de performance économique et financière des différentes activités et productions. Des tableaux de bord sont examinés mensuellement par le Comité Exécutif et lors de chaque Comité d'Audit et Conseil d'Administration.

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

- Méthodologique, dite de « référentiel de gestion », dont la vocation est de mettre en place de façon cohérente l'ensemble des règles de gestion applicables à SNCF Réseau et de définir les schémas analytiques ;
- De contrôle de l'exécution du budget, via une structure chargée du suivi des activités et des engagements de l'entreprise, de leurs impacts dans ses comptes, à partir des outils de contrôle de gestion (prévisions budgétaires, tableau de bord et comptabilité de gestion) et d'un outil spécifique de contrôle des engagements de dépenses dans le cadre des projets d'investissement ;
- De pilotage opérationnel, avec pour objectif la mise sous tension de la performance des différentes activités de l'entreprise sur la base des niveaux de performance attendus (plan de performance) ;
- De suivi des enjeux financiers à travers la construction de la trajectoire financière, les analyses de la comptabilité de régulation et la communication envers les financeurs.

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

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

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

- Il garantit la mise en place de procédures de gestion homogènes transverses à tous les métiers ;
- Il s'assure de la qualité des données et en particulier :
  - o Définit et pilote le processus de construction des référentiels de gestion et leur diffusion ;
  - o Contrôle l'alignement entre la comptabilité analytique de performance et la comptabilité de régulation.

- Il définit et met en œuvre des processus normalisés de traitement des demandes de données institutionnelles, externes ou internes ;
- Il coordonne la conception des outils nécessaires au reporting de gestion. Il accompagne en particulier la mise en place de deux projets stratégiques de la Direction générale finances & achats :
  - o La solution « Reporting analytique étendu », dont la mise en production permettra d'uniformiser l'ensemble des reportings produits par la filière finance ;
  - o L'adaptation de l'outil de collecte budgétaire, pour accompagner la mise en œuvre du nouveau cycle de gestion, porter le plan triennal et décliner les budgets au niveau des établissements.

### 3.7.2.3. Régulation, communication institutionnelle avec les tutelles

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

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

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

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

### 3.7.2.4. Synthèse et pilotage économique des investissements

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

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

### 3.7.3. La comptabilité des opérations

#### SNCF Réseau

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

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

La direction de la comptabilité organise et élabore l'information comptable en traduisant le modèle économique de l'entreprise.

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

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

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

- Le CSP comptabilité de la paie a en charge la comptabilité des transactions liées aux charges de personnel et aux charges sociales pour l'ensemble des salariés du Groupe Public Unifié. A ce titre, il réalise des travaux de contrôle et de justification des données comptables. En lien avec la direction de la paie, il fait évoluer les dispositifs de contrôle ainsi que les procédures pour répondre efficacement aux évolutions de périmètre, de schémas comptables ou de systèmes d'information ;
- Le CSP comptabilité clients formalise et met en œuvre les contrôles associés aux processus « clients ». Il assure notamment :
  - o La facturation externe, la comptabilisation des factures et des écritures d'inventaire ;
  - o Le recouvrement, le suivi des litiges et des contentieux pour une part limitée de l'activité de SNCF Réseau (mises à disposition du personnel, dommages, matières notamment).

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

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

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

#### SNCF Gares & Connexions

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

- CSP centre de comptabilité fournisseurs pour l'acquisition, la gestion et la mise en paiement des factures fournisseurs ;



- CSP paie pour la gestion de toutes les transactions liées aux frais de personnel ;
- CSP notes de frais pour la gestion et le paiement des dépenses engagées par ses agents ;
- CSP comptabilité trésorerie pour le traitement de ses opérations bancaires.

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

#### 3.7.4. Normes comptables et fiscales

Dans le cadre de la réforme Pacte ferroviaire, les fonctions normes comptables et fiscales du Groupe SNCF ont été centralisées au niveau de la société mère à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 au sein de deux directions distinctes, la direction des normes comptables Groupe d'une part et la direction fiscale Groupe d'autre part.

Pour la direction des normes comptables Groupe, les principales missions sont :

- Transposer la doctrine comptable ;
- Répondre aux questions techniques au fil de l'eau ;
- Apporter assistance et conseil aux différentes entités dans l'élaboration de leurs contrats ou autres montages financiers complexes pour leur traduction comptable ;
- Apporter assistance aux travaux d'arrêtés des comptes sociaux et consolidés, et à l'élaboration des rapports financiers.

La direction des normes comptables Groupe a décliné les normes comptables dans un corps de règles et méthodes comptables (le « manuel des normes »). Ce manuel s'applique de façon obligatoire à toutes les entités du groupe et fait l'objet d'une mise à jour et d'un enrichissement constant. Le manuel des normes est ensuite décliné par chaque entité en procédures comptables opérationnelles, y compris les éléments de contrôle interne.

Le département fiscalité de SNCF Réseau a rejoint au 1<sup>er</sup> janvier 2020 la Direction des affaires fiscales Groupe au sein de la holding, afin d'assurer les principales missions suivantes :

- Missions régaliennes
  - o Définir la politique fiscale du Groupe SNCF pour favoriser le développement de l'activité, maîtriser la charge d'impôt, les risques fiscaux, dans le respect des valeurs éthiques du Groupe ;
  - o Développer une culture fiscale du Groupe et tenir compte de la dimension politique liée au respect des règles fiscales en France et à l'étranger.
- Business Partner au service des Sociétés Anonymes et des Business Units :
  - o Satisfaire aux obligations déclaratives avec rigueur ;
  - o Dispenser des conseils appropriés ;
  - o Être le centre d'expertise fiscale (contentieux, contrôles fiscaux, contrats) ;
  - o Conseiller les sociétés anonymes et business units pour une gestion optimale des impôts et taxes ;

- o Apporter son expertise aux réponses à des appels d'offres.

- Piloter la charge d'impôt, le cash out/in fiscal et le Taux Effectif d'Impôt (TEI) au moyen d'outils fiscaux dédiés.

#### 3.8. LES ACTIVITÉS DE LA FONCTION FINANCEMENT ET TRÉSORERIE

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

La DFT conduit la stratégie de financement du Groupe en matière :

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

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

Par ailleurs, la DFT pilote :

- La structuration financière des grands projets d'investissement ;
- Le montage et la structuration financière des participations et filiales.

En outre, la DFT assure le suivi précis et continu de tous les flux d'exploitation des sociétés du Groupe de façon à limiter et maîtriser tout risque opérationnel, financier ou d'image lié à leur exécution. La DFT est le point d'entrée de l'ensemble des métiers pour toute demande spécifique impliquant un engagement sur un flux futur potentiel (cautions, garanties), un risque contractuel en matière de trésorerie ou une dérogation ponctuelle aux référentiels de l'entreprise en matière de flux ou de moyens de paiement. Elle est un interlocuteur permanent pour les prévisions de trésorerie et pour l'organisation des flux de cash avec les filiales.

Enfin, la DFT est également responsable :

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

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

4. DÉCLARATION DE PERFORMANCE EXTRA-FINANCIÈRE

4.1. INTRODUCTION

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

En 2021, SNCF Réseau a mis à jour sa stratégie de développement durable dans le cadre de l'élaboration du nouveau projet d'entreprise « TOUS SNCF Ambition Réseau ». Ce travail a été l'occasion de mettre en cohérence son analyse de risque avec cette nouvelle stratégie, en s'appuyant notamment sur les travaux conduits avec le Groupe pour la publication de son premier plan de vigilance en janvier 2022.

L'année 2022 a été l'occasion pour SNCF Réseau de conforter ses orientations stratégiques en matière de développement durable avec la Consultation SNCF « Ecouter toutes nos parties prenantes et ajuster nos priorités ». Cette consultation a été menée en septembre auprès de l'ensemble des salariés du groupe SNCF et de ses parties prenantes externes (collectivités, partenaires, fournisseurs, clients). Ils ont été sollicités via un questionnaire en ligne et huit dirigeants du groupe ont fait l'objet d'un entretien individuel. Près de 10 500 répondants (1 500 externes et 9 000 salariés dont près de 40% de salariés SNCF Réseau) ont contribué à la mise à jour de la matrice de matérialité du Groupe SNCF (un exercice similaire avait eu lieu en 2017). Les taux particulièrement élevés de réponse pour l'interne (6%) ainsi que de commentaires libres pour l'externe (40%) montrent l'implication des parties prenantes du Groupe sur les enjeux de responsabilité sociétale de l'entreprise (RSE).

Ces résultats ont permis à SNCF Réseau de conforter les principaux engagements de sa stratégie de développement durable qui structurent la présente déclaration de performance extra-financière. Elle présente les principaux risques identifiés, et en regard, les politiques, les plans d'actions, et les indicateurs clés de performance.

Les six principaux risques identifiés sont les suivants :

- Clients et parties prenantes
- Sécurité et sûreté
- Social
- Production et services
- Économique
- Environnement et territoires

Les risques relatifs à la corruption sont rattachés au risque économique et abordés dans la partie 4.3.5.1 (Lutte contre la corruption et le trafic d'influence).

Les risques liés à l'évasion fiscale ne font pas partie des risques principaux.

Les risques liés aux droits humains sont rattachés au risque social et au risque performance économique : ils sont traités dans la partie 4.3.3 (améliorer notre performance sociale) et 4.3.5.2 (s'engager pour des achats responsables).

Le groupe SNCF Réseau considère que les informations relatives à la lutte contre le gaspillage et la précarité alimentaire, au respect du bien-être animal et à une alimentation responsable, équitable et durable, la culture et la promotion du sport ne sont pas pertinentes au regard de nos

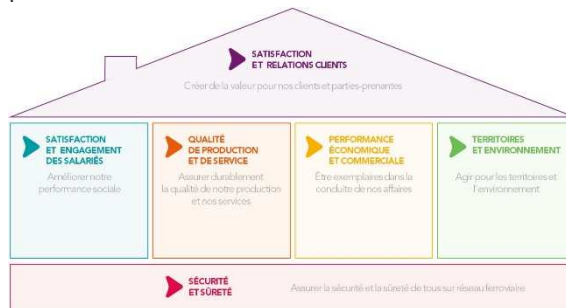
enjeux.

notre STRATÉGIE DÉVELOPPEMENT DURABLE

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

Nourrie par les politiques publiques portant la transition écologique, énergétique et solidaire (politiques Climat, Energie, Biodiversité, économie Circulaire, Orientation des Mobilités) et un dialogue continu avec les parties prenantes territoriales, nationales et européennes, la stratégie développement durable de SNCF Réseau, constitue un considérable levier de transformations et est créatrice de valeurs et de sens.

Elle est au cœur du projet d'entreprise « Tous SNCF Ambition Réseau » et s'articule autour de six engagements correspondant aux six éléments de la « maison » Tous SNCF :



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

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

En janvier 2021, SNCF Réseau a rejoint le Pacte Mondial des Nations Unies en s'engageant auprès du Global Compact France. Cette organisation est la plus large initiative volontaire en matière de développement durable, avec plus de 19 000 membres, basés dans 164 pays. L'adhésion de SNCF Réseau vise à renforcer son ancrage territorial et à poursuivre ses engagements de développement durable en étant ouvert aux meilleures pratiques.

SNCF Réseau contribue à 14 des 17 objectifs de développement durable des Nations Unies (voir tableau de correspondance dans la partie 4.5 du présent document).

**OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE**



SNCF Réseau se soumet de manière volontaire à ces évaluations. La dernière évaluation a été conduite par Moody's en octobre 2021.



SNCF Réseau n'a pas d'objectif de nouvelle notation en propre pour 2023.

En juillet 2022, SNCF Réseau a contribué à l'évaluation conduite par le cabinet Ecovadis sur le périmètre du Groupe Public Ferroviaire SNCF. La note globale obtenue est de 79/100, plaçant le groupe parmi les 1% des entreprises les plus performantes du secteur « transport par chemin de fer ».



**4.2. NOS ENGAGEMENTS DÉVELOPPEMENT DURABLE**

**4.2.1. Créer de la valeur pour nos clients et nos parties prenantes**

SNCF Réseau poursuit deux ambitions :

- Accroître l'utilisation du réseau pour ses clients (entreprises ferroviaires, autorités organisatrices de transport, chargeurs, opérateurs de transport combiné, ports, gestionnaires d'infrastructures, industriels) ;
- Augmenter les financements pour développer le mode ferroviaire en favorisant le report modal.

Ainsi, SNCF Réseau entend contribuer à une société plus respectueuse de l'environnement.

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

Cette partie présente les politiques, actions, résultats et indicateurs clés liés aux clients et parties-prenantes.

**4.2.1.1. Être à l'écoute des clients dans toutes nos activités**

L'amélioration du service vis-à-vis des clients et de leur satisfaction est un enjeu majeur de la pérennité du système de transport ferroviaire et de développement des trafics.

Pour cette raison, SNCF Réseau a placé la satisfaction de ses clients et partenaires au cœur de son projet d'entreprise avec sa direction générale dédiée : la Direction Générale Clients & Services, qui anime et mesure la satisfaction clients au moyen notamment d'un baromètre de satisfaction clients annuel, à destination des entreprises ferroviaires fret et voyageurs, les chargeurs et industriels embranchés, et les Autorités organisatrices de mobilité (Régions et Etat) qui sont d'importants clients de SNCF Réseau.

En outre, dans le cadre du plan stratégique issu du projet Groupe « TOUS SNCF Ambition Réseau », SNCF Réseau a intégré, fin 2020, la notion d'« orientation clients absolue » au sein de tous ses services et métiers dans leurs actions et arbitrages au quotidien, et mesure régulièrement l'orientation clients de ses cadres depuis 2021.

Pour concrétiser cette orientation vis-à-vis de ses clients, SNCF Réseau a mis en place depuis 2022 une démarche d'engagements, avec des objectifs d'amélioration annuels sur les principales attentes des clients tout au long de leur parcours (relation commerciale, offres sillons, gestion des travaux, circulations, services, projets).

**RELATION COMMERCIALE**

NOUS SOMMES À VOTRE ÉCOUTE POUR VOUS APPORTER DES RÉPONSES ET ANTICIPER VOS BESOINS, AVANT, PENDANT ET APRÈS VOS CIRCULATIONS.

**CIRCULATION DES TRAINS**

NOUS AGISSONS ENSEMBLE EN TOUTE TRANSPARENTÉ ET EN TOUTE SÉCURITÉ POUR DES TRAINS À L'HEURE.

**OFFRE SILLONS**

NOUS NOUS MOBILISONS À 100 % POUR VOUS FOURNIR DES SILLONS DE QUALITÉ ET AU PLUS PRES DE VOS BESOINS.

**PRESTATIONS DE SERVICES**

NOUS VOUS ACCOMPAGNONS ET FACILITONS LE DÉVELOPPEMENT DE VOS NOUVEAUX SERVICES.

**GESTION DES TRAVAUX**

NOUS TROUVONS AVEC VOUS, EN AMONT, LES MEILLEURES SOLUTIONS POUR ATTENUER LES IMPACTS SUR VOS CIRCULATIONS.

**GESTION DES PROJETS**

NOUS MENONS LES PROJETS D'INVESTISSEMENTS EN QUALITÉ DANS LES DÉLAIS ET LES MONTANTS CONVENUS AVEC NOS PARTENAIRES.

Le Comité des Opérateurs du Réseau (COOPERE) constitue depuis 2016 l'instance permanente de consultation et de concertation entre SNCF Réseau, ses clients et ses partenaires. L'objectif est d'améliorer la connaissance réciproque des enjeux et contraintes des différentes parties prenantes du système ferroviaire, et de favoriser une utilisation optimale du réseau ferré national et des réseaux voisins. Elle est composée de 30 membres : gestionnaires d'infrastructures titulaires de concessions ou de délégations de service public, entreprises ferroviaires fret et voyageurs, autorités organisatrices de transport, opérateurs de transport combiné et chargeurs. Présidée par le président de SNCF Réseau, cette instance a mis en place des groupes de travail sur la priorisation des circulations, la programmation amont des travaux et de la capacité, les voies de service et la compatibilité du matériel roulant, ainsi que le parcours clients digital depuis 2022.

**4.2.1.2. Renforcer le dialogue avec nos parties prenantes**

Avec un réseau qui irrigue l'ensemble de l'hexagone, SNCF Réseau est un acteur essentiel du développement économique et social des territoires. Des actions de concertation et de dialogue territorial sont conduites depuis de nombreuses années pour ancrer le ferroviaire de façon positive et responsable dans les territoires et contribuer à leur développement.

### Politique

L'entreprise a développé une posture volontariste de dialogue et d'écoute auprès de ses différentes parties prenantes (riverains, entreprises, collectivités et associations), en poursuivant la dynamique de concertation conduite sur les projets de développement ou de modernisation du réseau, et en structurant sa relation avec ses nombreux partenaires.

Cette posture d'ouverture est au cœur du management des projets. Qu'elles soient volontaires ou réglementaires, SNCF Réseau organise des concertations pour permettre au public de participer (voyageurs, riverains, entreprises, agriculteurs, citoyens), depuis la définition stratégique des projets très en amont jusqu'à leur réalisation. À cet effet, la carte interactive de la participation du public est disponible sur le site internet [www.reseau.sncf.com](http://www.reseau.sncf.com).

En plus des temps de concertation, SNCF Réseau mène un dialogue continu avec ses parties prenantes nationales et les acteurs des territoires (élus locaux, services techniques de l'État et des collectivités, associations) et un dialogue de proximité pour répondre aux sollicitations des habitants, par exemple concernant la maîtrise de la végétation aux abords des voies.

Par ailleurs, dans la continuité du comité national des parties prenantes installé volontairement en 2018, SNCF Réseau a mis en œuvre en 2021 une nouvelle gouvernance découlant de l'entrée en vigueur de la loi « pour un nouveau pacte ferroviaire » : le comité consultatif des parties prenantes du réseau ferroviaire et des gares. Ce comité réunit sept personnalités désignées par leur institution, sept par SNCF Réseau et six personnalités qualifiées sur les sujets de mobilité, transition écologique et aménagement du territoire, également désignées par SNCF Réseau. Ce comité permet notamment de partager sur des thèmes structurants tels que la responsabilité sociétale de l'entreprise, l'aménagement et la cohésion des territoires, l'offre et la qualité de service, la sécurité et la sûreté et le suivi du projet d'entreprise.

SNCF Réseau est par ailleurs historiquement engagée auprès de partenaires institutionnels et associatifs :

- La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), rassemblant 160 associations implantées dans toutes les régions françaises, elle conseille et défend les usagers de tous les modes de transport et les représente auprès des pouvoirs publics et des entreprises de transport. Au delà des sujets de modernisation et de développement du réseau, elle porte une attention particulière à la fermeture des lignes. Un processus de dialogue volontaire a été mis en place depuis 2017 avec la FNAUT. Une réunion annuelle entre la Direction de la Stratégie du réseau, la Direction de la Communication, et le responsable juridique de la FNAUT permet de faire le bilan des dossiers de fermeture sur lesquels elle est consultée.
- Un protocole de concertation entre les associations nationales représentant les personnes handicapées et / ou à mobilité réduite, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, piloté par la Direction Accessibilité, a été signé le 8 octobre 2020 avec neuf associations :
  - A.F.M - Téléthon – Association Française contre les Myopathies -Téléthon - Laurence TIENNOT HERMENT, Présidente
  - A.P.F France handicap – Association des Paralysés de France - Pascale RIBES, Présidente
  - A.P.P.T – Association des Personnes de Petite Taille - Violette VIANNAY, Présidente
  - C.F.P.S.A.A – Confédération Française pour la Promotion Sociale des Aveugles et Amblyopes Bernard DEFEBVRE, Président

- C.F.R – Confédération Française des Retraités - Pierre ERBS, Président
  - FFH – Fédération Française Handisport - Guislaine WESTELYNCK, Présidente
  - R.F.V.A.A - Réseau Francophone des Villes Amies des Aînés - François REBSAMEN, Président et Pierre-Olivier LEFEBVRE délégué général
  - U.N.A.P.E.I – Union Nationale des Associations de Parents et Amis de Personnes handicapées mentales - Luc GATEAU, Président
  - U.N.A.N.I.M.E.S - Union des Associations pour l'Inclusion des personnes Malentendantes Et Sourdes - Cédric LORANT, Président
- Le CILB (Club Infrastructures Linéaires et Biodiversité) qui regroupe plusieurs gestionnaires d'infrastructures linéaires (ferroviaires, autoroutières, énergétiques, fluviales) et dont SNCF Réseau est membre fondateur. Les membres du CILB contribuent au financement d'un troisième appel à projets de recherche au titre du programme ITTECOP (Infrastructure de transport écosystème et paysage) sur la période 2021-2024, en collaboration avec le ministère de la transition écologique et solidaire et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME). SNCF Réseau soutient le centre de ressources en génie écologique animé par l'Office Français de la Biodiversité à travers sa participation au titre du CILB.
  - France Nature Environnement (FNE) qui mène des actions de plaidoyer, d'échange d'expertise et de réalisation de documents pédagogiques publics.
  - L'association de protection de la nature Naturama qui facilite au travers de la plateforme numérique monbergerlocal.fr la mise en relation entre les éleveurs et les différents établissements de SNCF Réseau, pour encourager l'entretien des parcelles ferroviaires par pâturage.
  - La Fédération Nationale des Chasseurs pour la prévention des heurts avec la faune sauvage. Ces actions prévoient notamment l'identification des principaux points de traversées de la faune et de proposer et d'accompagner la mise en œuvre d'aménagements et d'actions adaptées.
  - La profession agricole, avec laquelle des études et des concertations ont été engagées pour trouver des solutions communes visant à réduire les problématiques de ruissellement des eaux pluviales. Des actions concrètes et des expérimentations, issues de la déclinaison de ce partenariat dans les territoires ont été engagées pour lutter contre la divagation des animaux d'élevages dans les emprises ferroviaires. Le partenariat est à renouveler en 2023.
  - SNCF Réseau est membre d'OREE (Organisation pour le Respect de l'Environnement dans l'Entreprise) qui rassemble un réseau de plus de 180 membres (entreprises, collectivités, associations professionnelles et environnementales, organismes académiques et institutionnels) et agit autour de trois priorités : la biodiversité et l'économie, ou comment intégrer la biodiversité dans la stratégie des organisations, l'économie circulaire recouvrant les démarches centrées à la fois sur les produits / services / équipements (économie de la fonctionnalité, éco-conception), les filières (recyclage/valorisation) et les territoires (écologie industrielle et territoriale) et le reporting RSE/ESG en lien avec la réglementation française et européenne sur la publication d'informations extra-financières. A ce jour SNCF Réseau s'est essentiellement impliquée sur le volet économie circulaire.

- SNCF Réseau est également signataire du Pacte Mondial des Nations Unies depuis 2021 qui est une initiative internationale de développement durable et de responsabilité sociétale des entreprises (RSE) portée par l'ONU et qui vise à aligner le monde économique avec dix principes universels et les 17 objectifs de développement durable (ODD). Ces objectifs portent notamment sur le respect des droits humains, le respect des normes internationales du travail, la préservation de l'environnement et la lutte contre la corruption. Les membres prennent volontairement l'engagement de mettre en œuvre les dix principes universels et de communiquer annuellement sur les progrès réalisés dans un cadre formalisé.

#### Actions et résultats

En 2022, SNCF Réseau a mené onze démarches de concertation avec le public. On peut noter en particulier les enquêtes publiques sur la liaison nouvelle Provence Côte d'Azur et sur le projet de modernisation de la ligne Montréjeau-Luchon, la consultation auprès des usagers sur les scénarios de travaux (fermetures estivales) du projet d'électrification de la ligne Paris-Troyes, la poursuite des échanges avec le territoire sur la modernisation de la ligne Nançois-Tronville Gondrecourt-le-château (Cigéo), et la concertation sur le projet de RER métropolitain Bordeaux / Talence / Médoquine.

Concernant l'usage des produits phytosanitaires, le décret d'application de l'article 83 de la loi Egalim, publié au Journal Officiel le 29 décembre 2019, prévoit que cette utilisation à proximité des zones d'habitations soit encadrée par des chartes d'engagements intégrant des mesures de protection des riverains, et que celles-ci soient élaborées de manière concertée entre utilisateurs et riverains concernés. À la suite de la décision du Conseil d'Etat le 26 juillet 2021, un nouveau décret est paru le 26 janvier 2022 imposant à l'Etat d'organiser lui-même les consultations publiques sur ces projets de charte d'engagement. SNCF Réseau étant concernée dans le cadre de ses opérations de maîtrise de la végétation pour l'entretien des voies, pistes et abords des 30 000 km du réseau ferré national, il a adressé son projet de charte d'engagements actualisé à l'ensemble des préfets de département pour que ceux-ci mettent en œuvre conjointement la procédure de consultation du public prévue par l'article 123-19-1 du code de l'environnement. Après échanges avec les services de l'Etat, tant en central que dans les Régions, les projets de chartes d'engagement de SNCF Réseau sont en cours d'approbation sur l'ensemble du territoire.

En 2022, le comité national des parties prenantes a été sollicité en début d'année sur le plan de vigilance du Groupe SNCF. Il s'est également réuni en juin 2022 pour échanger sur la place du réseau ferroviaire français au niveau européen. Les prochains sujets du comité intégreront les évolutions de la stratégie d'entreprise portées par le nouveau Président de SNCF Réseau (nommé en octobre 2022).

SNCF Réseau a également signé une nouvelle convention de mécénat avec The Shift Project et soutient notamment le projet des cahiers des territoires visant à mobiliser et à accompagner les territoires sur les enjeux et les problématiques de l'adaptation des territoires au changement climatique.

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

Les besoins de mobilité en autonomie sont en croissance avec le vieillissement de la population. Aujourd'hui, près de 40% des voyageurs sont en situation de mobilité réduite en France, de manière permanente ou temporaire.

La loi du 11 février 2005 sur les droits fondamentaux des personnes en situation de handicap inscrit de fait l'accessibilité dans la stratégie du Groupe.

La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un Nouveau Pacte Ferroviaire donne autorité à SNCF Réseau d'assurer de façon transparente et non discriminatoire, conformément aux principes du service public, la coordination de l'ensemble des

acteurs afin de garantir aux personnes handicapées et à mobilité réduite, une autonomie de déplacement à chaque étape de la chaîne de transport ferroviaire ou, à défaut, l'accès à des services leur permettant d'organiser leur voyage.

#### Politique

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

Dans le cadre du dispositif Ad'AP pour « Agenda d'Accessibilité Programmée » (ordonnance N°2014-1090 du 26 septembre 2014) et grâce aux financements des Autorités Organisatrices de Transport et de l'État, SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares & Connexions prévoient de réaliser les travaux de mise en accessibilité de 736 gares et haltes dans l'hexagone d'ici 2025, tels qu'ils sont inscrits dans les 13 schémas d'accessibilité Ad'AP, régionaux ou nationaux. Ces agendas d'accessibilité sont programmés jusqu'en 2025 pour une estimation budgétaire totale d'un peu plus de 3,2 Mds€.

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

Cette collaboration doit ainsi permettre :

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

### Actions et résultats

À fin 2022, les travaux ont été réalisés dans 58 % des 736 gares et haltes à rendre accessibles d'ici 2025 :

- En Île-de-France, 132 gares sont déjà accessibles à tous, soit 63,2%. À l'issue du programme, ce seront 209 gares qui le deviendront dans la région.
- Hors Ile-de-France, plus de 285 gares sont traitées accessibles sur les 527 gares prévues d'ici 2025, soit 54%, pour un budget global d'environ 2 Mds€.

En outre, l'État renforce sa participation à ces chantiers dans le cadre de son plan de relance du ferroviaire avec 120 Mns€ pour accélérer les travaux de mise en accessibilité des gares.

Malgré un contexte défavorable entre la crise sanitaire de 2020 et la crise en Ukraine débutée en 2022 avec de gros impacts sur la programmation des travaux (pénurie de matières premières, tensions dans le BTP, ressources ferroviaires limitées, forte inflation) le Groupe SNCF continue à se mobiliser pour réaliser l'ensemble des programmes. Néanmoins, il apparaît désormais que l'objectif de 2025 ne sera pas respecté et que les programmes seront achevés après cette échéance.

Le Groupe SNCF assure par ailleurs dans près de 900 gares un service d'assistance gratuit aux personnes handicapées et à mobilité réduite. En 2022, 712 000 prestations d'assistance ont été réalisées en gare. Ce nombre est en baisse de 15% par rapport à 2019, dernière année de référence avant la crise sanitaire, mais en hausse de 20% par rapport à 2021.

Dans le cadre de la concertation avec les associations partenaires, ont eu lieu en 2022 :

- Deux conseils consultatifs pour l'accessibilité afin d'informer les parties prenantes sur des orientations stratégiques. Le conseil du 14 novembre a notamment été l'occasion de présenter le bilan du Schéma Directeur National Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée sur la période 2019-2021, déposé auprès de l'Etat en septembre 2022 ;
- Huit commissions techniques accessibilité ;
- Douze ateliers de tests ou visites.

Le travail avec les associations sur l'accessibilité en gare a porté sur :

- La localisation en gare des espaces voyageur handicapé, et leur aménagement intérieur, un travail continu et coconstruit est réalisé pour améliorer la localisation et la signalétique des espaces ;
- L'accessibilité des automates de vente Grandes Lignes et Transilien, et sur le futur valideur TER, des tests sont en cours et les travaux continueront en 2023 ;
- Les nouveaux marquages des services en gare, avec SNCF Gares & Connexions, des tests in situ ont pu être réalisés ;
- Et enfin le programme de la future Plateforme unique de réservation des prestations d'assistance piloté par SNCF Gares & Connexions a été lancé.

#### 4.2.1.4. Contribuer au développement des mobilités durables

Les gares représentent les portes d'entrée des mobilités durables. Elles sont le trait d'union entre le train, l'un des moyens de transport le plus faiblement émetteur de CO2 et les mobilités douces.

La systématisation du stationnement des vélos à proximité des gares constitue l'une des priorités pour développer

l'intermodalité train-vélo afin d'offrir à tous, une solution de transport écologique de bout en bout.

### Politique

SNCF Gares & Connexions investit au côté des Autorités Organisatrices de Transport pour faciliter le développement de l'usage du vélo en intermodalité, en offrant des stationnements sécurisés dans les gares. L'entreprise s'inscrit dans l'engagement pris par le Groupe SNCF de décarboner la mobilité et développer l'usage du vélo combiné au train, en contribuant à l'objectif national de tripler la part modale du vélo de 3% à 9% d'ici 2024.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), par le décret n°2021-741 du 8 juin 2021 relatif au stationnement sécurisé vélo en gares voyageurs affectées à SNCF Gares & Connexions, a fixé à 1 075 le nombre de gares cibles. Les services éligibles sont les suivants : équipements et services directement gérés par le Groupe SNCF ou proposés par les collectivités locales dans le périmètre gares (70m). Les services non éligibles correspondent aux services équivalents proposés par des tiers, dont les collectivités locales, sont hors périmètre gares (> 70m).

En cohérence avec la Loi d'Orientation des Mobilités et grâce aux financements des Autorités Organisatrices de Transport, SNCF Gares & Connexions projette de poursuivre ce déploiement de façon ambitieuse pour atteindre un total de 90 000 places de stationnement en 2030.

### Actions et résultats

On recense aujourd'hui plus de 30 000 places vélo sécurisées sur le périmètre des 1 075 gares les plus importantes en termes de fréquentation voyageurs. Dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités, grâce au financement de l'Etat et des Autorités Organisatrice de Transport, 20 000 nouvelles places seront installées par SNCF Gares & Connexions à horizon 2024.

Face à cet objectif très ambitieux d'équipement, un plan massif et industriel a été lancé. Les directions régionales de SNCF Gares & Connexions sont largement mobilisées avec la réalisation de plans régionaux *ad hoc*. Au niveau national un comité de pilotage et un programme d'amélioration continue ont été mis en place.

Depuis décembre dernier, SNCF Gares & Connexions, en lien avec le Groupe SNCF, travaille sur un bouquet d'offre « train + vélo » évitant l'emport de vélo à travers une méthode d'innovation collaborative associant les principales parties prenantes concernées. Sont notamment associés à cette démarche la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM) du Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des territoires, des autorités organisatrices Vélo et Territoires ou encore l'Académie des Mobilités Actives (ADMA).

Au-delà du stationnement, l'année 2022 a vu le développement de nombreuses actions pour l'information clients et les services autour du vélo et des mobilités douces. Le dispositif d'Espaces Multimodaux Augmentés (EMA) est proposé aux Autorités Organisatrices de la Mobilité dans un objectif de rééquilibrage des parts modales, en favorisant l'usage des mobilités douces et partagées pour rejoindre ou quitter la gare et ainsi proposer un parcours décarboné de bout en bout. Cela se traduit par une large gamme de services comme des casiers pour la micromobilité ou encore des stations d'auto-réparation avec pompe de gonflage et borne de recharge électrique. En outre, un dispositif complet de signalétique (mâts, totems, marquages) permet d'indiquer aux clients les pistes cyclables à proximité, les principaux points d'intérêt de la ville ainsi que le temps de trajet pour les atteindre.

Pour favoriser l'usage du vélo l'application « Ma gare » a intégré de nouvelles fonctionnalités telles que l'identification géographique des services et le calcul d'itinéraires. Par

ailleurs, des opérations ponctuelles sont proposées aux voyageurs dans certaines gares.

Enfin, le programme « Place de la Gare », qui vise à valoriser des espaces vacants à l'intérieur des gares, accueille de plus en plus de projets en lien avec la bicyclette (24 projets à ce jour : cafés vélo, loueurs de vélo, ateliers de d'entretien et réparation). Par exemple, en août 2022, une consigne et un atelier « J'Y vélo » ont été ouverts à Rumilly, en Auvergne-Rhône-Alpes.

CLIENTS ET PARTIES PRENANTES	2022	2021	2020
Nombre de gares traitées pour mise en accessibilité	424	382	nc
Taux d'avancement de la mise en accessibilité des gares	58	51,9	nc
Places de vélo sécurisé dans les gares (nb)	30 366	27 010	20 254

#### 4.2.2. Assurer la sécurité et la sûreté de tous sur le réseau ferroviaire et dans les gares

Cette partie présente les politiques, actions, résultats et indicateurs clés de performance liés à la sécurité et à la sûreté.

SNCF Réseau fait de la sécurité le premier de ses objectifs pour qu'il s'impose naturellement dans les comportements individuels et organisationnels, afin d'atteindre un très haut niveau de sécurité et de sûreté.

SNCF Réseau définit et pilote les politiques de sécurité du réseau qui se traduisent par trois exigences fondamentales :

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

##### 4.2.2.1. Sécurité globale, organisation et investissements

Le management de la sécurité mis en œuvre par SNCF Réseau est fondé sur une approche globale de la sécurité prenant en compte tous les domaines de la sécurité : l'exploitation ferroviaire, cœur de son activité, mais aussi la sécurité et la santé au travail, la sécurité incendie, la sûreté (protection contre les actes volontaires de malveillance), la cybersécurité, et la protection contre les risques naturels et technologiques.

Cette approche l'a conduit à engager les actions suivantes :

- Élaborer les cartographies des risques des différents domaines de sécurité de SNCF Réseau, identifier leurs causes originelles, les barrières de sécurité et définir les scénarios récurrents et les modalités de mesure d'efficacité des barrières permettant la mise en place d'un pilotage de la sécurité par les risques ;
- Élaborer, par domaine de sécurité, la matrice nationale des risques de sécurité de SNCF Réseau selon la

fréquence et la gravité d'occurrence des événements redoutés, ainsi que la matrice de priorisation nationale selon la criticité des risques et la marge de progrès accessible les concernant ;

- Engager localement (par zone de production) la déclinaison de la matrice de priorisation des risques sécurité, élaborée au niveau national ;
- Développer une plus forte prise en compte des Facteurs Organisationnels et Humains (FOH) et des compétences non techniques, dans les processus amont (conception des systèmes, de la documentation et des organisations), aval (retours d'expérience) et en opérationnel (outils de récupération des erreurs et dispositifs d'entraînement). Ces orientations se traduisent par une attention particulière aux erreurs de procédures et à l'approfondissement du travail sur l'efficacité des barrières FOH ;
- Aborder les sujets de sécurité dans une vision globale de ses différentes composantes : travailler à l'amélioration de la sécurité non plus seulement par typologie d'incident (d'exploitation ferroviaire, de santé au travail, d'incendie, d'environnement, sûreté) mais dans une vision élargie permettant de mettre sous contrôle la totalité des risques de sécurité y compris les risques transverses ou exportés d'un domaine à l'autre

La démarche d'amélioration continue de la sécurité est fédérée sous un programme commun nommé PRISME, pour Proactivité, Risques, interfaces, Simplification, Management, Equipements. Une grande convention sécurité groupe, a réuni 700 managers et acteurs de la Sécurité en septembre 2022. Elle vise, à l'échelle du Groupe SNCF, l'excellence sécurité par un renforcement de la culture sécurité à tous les niveaux hiérarchiques.

#### Organisation

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

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

- La Direction des Audits de Sécurité (DAS), donnant à la direction de SNCF Réseau et aux différents dirigeants chargés de sécurité, une évaluation régulière du niveau de sécurité des établissements et des différentes entités de l'entreprise vu sous l'angle de la conformité de l'exécution des procédures opérationnelles de sécurité et de la qualité de leur management par rapport aux règles prescrites. Les audits périodiques de conformité répondent à cette première mission. La direction des audits de sécurité effectue aussi des audits de sécurité de conception ou à thème permettant d'appréhender l'aptitude d'un système ou la capacité d'un produit, d'une organisation ou d'un processus à satisfaire aux exigences et objectifs de sécurité. La DAS est certifiée ISO 9001:2015 par l'AFNOR (Association Française de Normalisation) ;
- La Direction de la Sécurité Groupe, dont les principales missions sont d'animer le programme PRISME en développant une culture sécurité Groupe commune, de porter les sujets de sécurité en interface entre les différentes sociétés ferroviaires du groupe, et en veillant à une cohérence des politiques de prévention de la santé

et sécurité de travail des sociétés ferroviaires du Groupe ;

- L'Inspection générale sécurité qui est en charge à la fois de réaliser des inspections inopinées mais également d'être à l'écoute de toute l'entreprise sur les questions de sécurité, d'identifier les signaux faibles, d'anticiper les risques et d'alerter.

### Investissements

- SNCF Réseau réalise par ailleurs de nombreuses opérations d'investissement qui visent une amélioration de la sécurité du réseau ferré pour un montant qui dépasse chaque année les 100 Mns€. Il s'agit principalement d'installations d'équipements supplémentaires sur des passages à niveau, de balises au sol de contrôle de vitesse des trains, de clôtures des emprises ferroviaires, de système de sécurité en tunnel et de système de protection contre la malveillance et les intrusions.

#### 4.2.2.2. La sécurité de l'exploitation ferroviaire

##### Politique

La sécurité de l'exploitation ferroviaire comprend essentiellement :

- La sécurité de l'exploitation associée aux risques liés à la gestion des installations ferroviaires et des circulations des trains ;
- La sécurité technique associée aux risques liés à la conception et à la maintenance des équipements constitutifs de l'infrastructure ferroviaire ;
- La sécurité système associée aux risques liés aux interfaces avec les éléments externes à SNCF Réseau, et en particulier les entreprises ferroviaires qui réalisent les déplacements des mobiles ferroviaires (les trains) sur le réseau ferré.

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

Les grands principes du management de la sécurité de l'exploitation ferroviaire de SNCF Réseau sont définis dans la politique générale de sécurité. Ils sont déclinés dans le manuel du Système de Gestion de la Sécurité (SGS) et mis en œuvre à travers les processus et procédures de l'entreprise. Ce SGS a été soumis à l'EPSF qui, en 2021, a renouvelé à SNCF Réseau son agrément de sécurité pour une durée de cinq ans.

#### 4.2.2.3. La santé et la sécurité au travail

##### Politique

Le management de la sécurité du personnel est assuré à tous les niveaux hiérarchiques de l'entreprise et vise à réduire significativement son accidentologie.

L'entreprise s'est donnée comme ambition de diminuer de 35% le taux de fréquence des accidents du travail avec arrêt entre 2018 et 2026 et un objectif de zéro accident de travail mortel.

Les questions relatives à la santé mentale sont intégrées depuis 2018 à la démarche de performance sociale sur les enjeux de Qualité de Vie au Travail et de prévention des risques psychosociaux. L'enjeu est de développer les acteurs ressources humaines et la ligne managériale dans l'accompagnement des changements avec un appui méthodologique à la prise en compte des enjeux humains dans

les projets d'évolution. Ces informations sont présentées dans la partie 4.3.3. « Améliorer notre performance sociale ».

##### Actions

Depuis 2019, l'action managériale a été renforcée à grande échelle avec le déploiement de la démarche de transformation managériale. Elle concerne toutes les entités de l'entreprise et vise à renforcer le « savoir voir », le « savoir dire » et le « savoir être » en vue d'une meilleure prise en compte des risques. Des actions de prévention sur les risques routiers, et des demi-journées sécurité complètent le dispositif. Des actions plus spécifiques sur des risques comme la prévention du bruit, du heurt par circulation, des risques chimiques ont permis de garder cette dynamique de baisse du taux de fréquence des accidents du travail pour SNCF Réseau.

En 2022, deux grandes campagnes de communication pour la santé et la sécurité au travail ont été menées afin de sensibiliser les agents sur le risque routier au premier semestre et sur les risques de chutes de plain-pied au second.

En 2022, l'accent a été mis sur l'animation des « règles qui sauvent » qui avaient été précisées et simplifiées en 2021. Une campagne a été déployée tout au long de l'année sur les dix règles qui sauvent : chaque mois, une vidéo sur une règle a été diffusée en interne ainsi qu'aux entreprises partenaires autour d'un temps d'échange. Leur présentation à l'intégralité des agents a constitué un levier d'amélioration et de protection des risques majeurs les plus courants.

SNCF Réseau a également renforcé ses actions de réduction de l'accidentologie en poursuivant le travail engagé sur la connaissance des quasi-accidents et a mis en place un suivi du nombre de remontées de ces quasi-accidents.

Enfin, l'année 2022 marque la fin des derniers déploiements de cette Transformation Managériale. Tous les établissements de SNCF Réseau sont entrés dans cette démarche qui bascule dans sa phase d'ancrage.

#### 4.2.2.4. La sécurité incendie

##### Politique

Au-delà du respect des nombreuses réglementations qui régissent ce domaine de risques, l'entreprise a cartographié et priorisé les risques incendie majeurs qui la concernent.

Parmi ces risques, trois d'entre eux suscitent une attention particulière :

- Les locaux techniques ferroviaires du réseau structurant, vis-à-vis du risque d'un événement contraire à la sécurité, ou d'un grave dysfonctionnement du système ferroviaire ;
- Les tunnels ferroviaires, avec le risque d'un arrêt accidentel sous un ouvrage et un début d'incendie (scénario extrême), ou d'un accident sous l'ouvrage ;
- Les locaux de sommeil internes utilisés par les agents, vis-à-vis de la vulnérabilité avérée des personnes durant leur sommeil.

Chacun de ces risques, est aujourd'hui encadré par une politique et un texte ou une directive, visant à accompagner d'importants programmes de mise en sécurité incendie.

Compte tenu des investissements conséquents engagés, ces démarches s'inscrivent dans des plans pluriannuels, partagés et suivis à tous les échelons de l'entreprise.

##### Organisation

Le responsable national de la sécurité incendie, rattaché à la direction sécurité, sûreté et risques, pilote le management de ce domaine de risque. À ce titre, il définit et tient à jour la politique de sécurité vis-à-vis du risque incendie pour l'ensemble de SNCF Réseau et de ses actifs (ex : postes



d'aiguillages, sous-stations d'alimentation), notamment ceux dont la gestion courante est confiée à la direction de l'immobilier de SNCF dans le cadre d'un contrat de prestation (convention de gestion et de valorisation immobilière)

#### Actions

Les actions conduites en 2022 ont porté sur trois domaines :

- La consolidation de la maîtrise des risques d'incendie par la rédaction du document de management de la politique incendie RR025 en application du RG 025 ainsi que de la rédaction du document d'application de la politique tunnel ;
- Mise en œuvre d'un schéma directeur de sécurisation des Installations stratégiques et d'un schéma directeur de sécurisations des tunnels ;
- La mise en œuvre d'un plan d'actions avec Gares & Connexions afin de mieux maîtriser le risque incendie dans les gares.

#### 4.2.2.5. Les risques naturels et technologiques

Les risques naturels et technologiques (RNT) couvrent l'ensemble des menaces que certains aléas naturels et activités humaines externes font peser sur l'infrastructure de SNCF Réseau et son exploitation.

#### Politique

Si les risques naturels sont variés, on dégage des méthodes de traitement communes :

- Identifier les zones d'exposition par le croisement des données internes et externes ;
- Connaître la vulnérabilité intrinsèque des infrastructures et des activités en se basant sur la connaissance du patrimoine et les expertises métiers ;
- Privilégier les moyens de surveillance et d'alerte mutualisés entre les domaines de l'infrastructure et avec les tiers (occupants, aménageurs) ;
- Améliorer la résilience de l'infrastructure ferroviaire face aux aléas climatiques en favorisant l'approche sécurité intégrée et en intégrant le domaine des risques naturels et technologiques dans les projets de conception, de régénération et dans la maintenance ;
- Renforcer la représentativité de SNCF Réseau auprès des institutionnels.

La sécurité intégrée suppose que les risques naturels et technologiques peuvent entraîner des réactions en chaîne (effet défaillance en cascade). De ce fait, agir au niveau des risques naturels et technologiques permet de limiter l'occurrence des risques sécurité de l'exploitation ferroviaire. Les risques naturels et technologiques ayant des impacts au niveau système, leur gestion nécessite une coordination et une coopération multi-métiers.

#### Organisation

Le coordinateur national risques naturels et technologiques, rattaché à la direction de la sécurité, sûreté et risques, s'appuie sur un réseau d'animateurs et d'experts désignés afin de proposer et d'accompagner la stratégie, les orientations et les objectifs du domaine risques naturels et technologiques pour SNCF Réseau, en cohérence avec la politique générale de sécurité, et les politiques des autres entités du Groupe SNCF.

#### Actions

L'année 2022, marquée d'abord par la création de la division RNT au sein du département protection du réseau de la DSSR,

a aussi vu la réalisation d'actions concrètes dont les plus significatives sont reprises ci-dessous :

- Lancement d'une démarche de sécurisation des installations stratégiques en vision sécurité globale (risques naturels et technologiques, incendie, sûreté) visant à diagnostiquer puis mettre en place des mesures de protection sur les installations les plus vitales. Cette démarche est pilotée par le département protection du réseau avec un appui des zones de production. Cette démarche se poursuit sur plusieurs années ;
- Animation en mode amélioration continue du contrat Météo France avec lancement de retours d'expérience (givre et adhérence) et déploiement de nouveaux services (alertes foudre) ;
- Des actions spécifiques sur différents risques : amélioration de la détection pour le risque rocheux et fontis, outil d'aide à la décision pour la protection des bâtiments pour le risque inondation, travail avec la division SST sur les consignes locales propres aux risques technologiques.

#### 4.2.2.6. Le risque transport de marchandises dangereuses

La sécurité du transport de marchandises dangereuses repose sur le respect des prescriptions réglementaires et de sécurité par l'ensemble des intervenants de la chaîne de transport.

#### Politique

SNCF Réseau a défini une politique de sécurité transport marchandises dangereuses dont le but est de réduire les risques de survenue et les conséquences des événements de sécurité marchandises dangereuses.

Une analyse des risques a défini la « perte de confinement », c'est-à-dire le cas où la matière dangereuse transportée est libérée, comme l'événement redouté au regard duquel les principes de cette politique s'inscrivent sur un principe de mise en œuvre progressive.

Les actions portent sur les risques en gare, mais également en ligne à plus long terme :

- La catégorisation des sites de séjour temporaire au regard notamment de la nature et du volume des marchandises dangereuses et de la densité de la population autour du site ;
- La sécurisation et l'équipement des sites en fonction de leur criticité ;
- L'application de normes de maintenances spécifiques pour les voies de service sur lesquelles circulent des wagons de marchandises dangereuses associées à la mise en œuvre de dispositions opérationnelles pour la circulation des wagons marchandises dangereuses sur ces voies ;
- La définition et la mise en œuvre de mesures organisationnelles et techniques en cas d'évènement marchandises dangereuses ;
- La définition et la mise en œuvre de mesures spécifiques aux sites de tri par gravité.

#### Actions

En 2022, dans la continuité des actions déjà engagées avec une trajectoire pluriannuelle, ont été poursuivis des investissements visant la sécurisation des sites les plus à risque.

À la suite de l'étude de vulnérabilité réalisé en 2021, le travail en vue de la rédaction d'un guide pour la définition et la mise aux normes des locaux de confinement a été initié et se poursuivra en 2023.

L'analyse des vulnérabilités en ligne (à la suite de l'accident de Viareggio en Italie) a débuté, celle-ci devrait notamment conduire à l'identification des sections de ligne les plus à risques.

L'étude de danger du site du Bourget a été mise à jour.

### 4.2.2.7. La sûreté

SNCF Réseau est soumis à une menace permanente d'actes de malveillance sur l'intégralité du réseau ferré. Les efforts déployés pour s'en prémunir constituent le champ de ce qui est dénommé en interne la « sûreté ».

#### Politique

Dans ce domaine, SNCF Réseau a mis en œuvre une stratégie de sécurisation des actifs et des activités de l'entreprise. Elle est fondée sur une approche globale consistant à détecter, analyser et traiter l'ensemble des risques de malveillance auxquels sont exposés les personnels de l'entreprise et de ses prestataires, les actifs (matériels ou immatériels) et l'ensemble des activités et processus de travail, de façon à assurer leur protection et la préservation de leurs performances.

Les orientations sûreté pluriannuelles se structurent autour de cinq ambitions majeures (listées ci-après) et d'un objectif permanent : l'amélioration continue de la résilience du réseau afin de contenir l'impact de la malveillance sur l'exploitation ferroviaire.

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

#### Actions

- En 2022, les actions principales ont été :
- Sensibilisation des personnels sur la culture sûreté par la production de modules de sensibilisation en e-learning sur les basiques de la sûreté ;
- Amélioration du management de la sûreté avec la parution du document de politique et gouvernance sûreté de SNCF Réseau (RRG00008) ;
- Accompagnement des acteurs projets dans la prise en compte des risques de malveillance pour la conception des installations ou la réalisation des chantiers dans les opérations d'investissement ;
- Renforcement de la sécurisation des installations stratégiques de SNCF Réseau avec la mise en œuvre d'un schéma directeur pluriannuel comprenant des phases de diagnostic, d'urgences et de réalisation.

### **Focus sur la sécurisation des systèmes d'information contre la cybercriminalité**

La cible pluriannuelle visée en cybersécurité est de garantir la robustesse du système informatique de l'entreprise face aux attaques malveillantes, donc d'empêcher des prises en main illégitimes des systèmes informatiques.

La Politique de Sécurité des Systèmes d'Information (PSSI) d'entreprise fixe le cadre général de la sécurité des systèmes d'information conformément aux lois et règlements applicables, notamment en matière de protection des données à caractère personnel (RGPD) ou de la protection des systèmes d'information (NIS).

Chaque structure de la Direction générale du Numérique s'appuie sur un système de management de la qualité (conforme aux standards internationaux ISO 9000 et ISO 20 000), propre aux activités système d'information, qui contribue directement à l'atteinte des objectifs du plan de performance.

Une cartographie des risques sécurité systèmes d'information est réalisée annuellement pour le système d'information de gestion et pour le système d'information industriel. Elle est transmise au pôle management des risques de SNCF Réseau et au RSSI Groupe.

#### Actions

Les actions 2022 de sécurisation des systèmes d'information se sont concentrées sur :

- Le respect de la trajectoire de maîtrise des risques cybersécurité en vue des Jeux Olympiques de 2024 et des obligations imposées par la loi de programmation militaire et une affectation du financement ;
- La sensibilisation des collaborateurs à la cybersécurité par le déploiement des dix cybers réflexes.

### **Focus sur la protection des données personnelles**

La fonction de Délégué à la Protection des Données est confiée depuis 2020 au Directeur juridique adjoint qui travaille en étroite collaboration avec la Direction informatique de SNCF Réseau et le responsable du pôle protection du patrimoine informationnel de la Direction de la cybersécurité de SNCF SA.

Afin d'assurer la protection des données, le DPO de SNCF Réseau a notamment mis en œuvre les actions suivantes :

- Cartographie et enregistrement des traitements qui font l'objet d'une évaluation conformément aux textes applicables et recommandations de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL) ;
- Mise à jour des documents contractuels afin de réguler les relations avec les sous-traitants ;
- Acquisition d'un outil permettant de regrouper l'ensemble des traitements, et de recevoir les demandes d'exercice de droits des salariés utilisant des véhicules de service géolocalisés ;
- Acquisition d'outils qui permettront de réaliser de manière uniforme la mise en conformité des sites internet, la réalisation et le suivi des études d'impact.

## Résultats sécurité

SECURITE ET SURETE	2022	2021	2020
<b>Nombre d'ESR (Évènement Sécurité Remarquable) Réseau toutes causes confondues</b>			
Événements ayant eu des conséquences matérielles et/ou humaines ou dont les dommages n'ont été évités que par chance	90*	111	114
<b>Nombre d'accidents significatifs sur le réseau (ISC)</b>			
Accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages significatifs au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation. Les accidents survenus dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts sont exclus.	140*	140	105
<b>Nombre de tués hors suicide (ISC)</b>			
Personnes tuées sur le coup ou décédant dans les trente jours à la suite d'un accident sur le réseau ferroviaire, à l'exception des suicides et des malaises	65*	48	43*
<b>Taux de fréquence des accidents du travail (%)</b>			
doissant lieu à un arrêt de travail d'au moins un jour, établi sur la période 1 <sup>er</sup> novembre A-1 à 31 octobre A	8,5	9,8	8,3

\* Données provisoires

## 4.2.3. Améliorer notre performance sociale

Le projet d'entreprise « TOUS SNCF Ambition Réseau » fait de la satisfaction et l'engagement des salariés l'une des six composantes de sa stratégie. L'ambition portée par SNCF Réseau est que ses salariés soient fiers de leur métier, motivés, considérés, valorisés et placés au cœur des projets et des engagements.

Cette partie présente les politiques, actions, résultats et indicateurs clés de performance liés au social

## 4.2.3.1. Recruter

- En 2021, dans un contexte de chantiers de modernisation du réseau sans précédent, l'effectif moyen global de SNCF Réseau reste quasiment stable (-0,6%) malgré un niveau de cessations d'activité (-2 412 effectifs) toujours plus élevé que le niveau des recrutements (+1 810 effectifs). En 2022, un effort particulier a été fait sur le recrutement pour attirer de nouvelles compétences au sein d'un marché du travail particulièrement concurrentiel. Revus en cours d'année afin de mieux prendre en compte les formations techniques plus longues (sur les métiers de la signalisation notamment), les recrutements pour SNCF Réseau s'élèvent à 2 194 en 2022. Un plan d'actions afin d'améliorer l'attractivité et de renforcer la fidélisation a été lancé en novembre.

## 4.2.3.2. Inclure

- En 2022, SNCF Réseau a poursuivi le déploiement de sa politique diversité qui lui a valu d'obtention, en 2021, des labels GEEIS (Gender Equality European & International Standard) et GEEIS Diversity, deux standards reconnus à l'international. Ces distinctions, décernées pour quatre

ans, marquent la reconnaissance des avancées réalisées par SNCF Réseau en matière de diversité et d'inclusion professionnelle. Avec cette certification, dont seules 120 entreprises bénéficient dans le monde, l'entreprise s'engage à respecter différents critères qualitatifs et quantitatifs portant notamment sur la formation, les pratiques de rémunération ou encore l'équilibre vie personnelle/vie professionnelle.

## - Concernant la mixité professionnelle

- SNCF Réseau développe une politique volontariste pour augmenter la part des femmes dans ses effectifs, dans tous les métiers et à tous les niveaux de l'entreprise, et pour améliorer l'inclusion professionnelles des femmes.

## - Politique

- SNCF Réseau s'est engagée sur trois dimensions :
  - Lutter contre le sexisme ;
  - Ouvrir d'avantage les recrutements aux femmes sur les métiers techniques ;
  - Repenser les organisations de travail pour faciliter les conditions d'accès à l'ensemble des métiers ;

## - Actions

- Dans la suite de l'accord en faveur de l'égalité professionnelle femmes-hommes et de la mixité signé en novembre 2021, les actions de SNCF Réseau se sont poursuivies en 2022 autour de quatre axes :

- Axe 1 : accroître la mixité dans le recrutement et les mobilités internes au travers de la formation à la non-discrimination des chargés de recrutement, du renforcement de la cooptation pour le recrutement de femmes, du lancement du programme de mise en conformité des toilettes et vestiaires dans les établissements et de la démarche Optimixte pour l'autodiagnostic mixité des établissements. Des ratios ont également été mis en place pour les viviers cadres.

- Axe 2 : garantir l'égalité dans les parcours professionnels et les politiques de rémunération au travers notamment de la diffusion de portraits de femmes inspirantes et d'une politique volontariste de candidatures féminines dans les dispositifs promotionnels.

- Axe 3 : lutter contre toutes les formes de violences sexistes et sexuelles avec l'organisation de webinaires à destination des alternants et tuteurs, des managers et des salariés, des ateliers utilisant la réalité virtuelle sur le sexisme et le harcèlement (sept en 2022), la diffusion d'un guide pratique contre le harcèlement sexuel.

- Axe 4 : sensibiliser et communiquer notamment grâce au « train pour l'égalité » qui a circulé dans neuf villes de France avec la présence du Président Directeur Général.

## - Concernant l'insertion professionnelle des personnes en situation de handicap

- Le Groupe SNCF a signé le 31 janvier 2022 le 9<sup>ème</sup> accord handicap et SNCF Réseau a décliné ce dernier selon trois enjeux principaux :

- Tendre vers l'obligation d'emploi de 6% par le recrutement d'ici fin 2024 (+120 recrutements) et l'emploi direct en augmentant le taux d'emploi de 0,5 par an (4,6% en 2021) ;

- Agir en faveur de la formation et des parcours professionnels des travailleurs en situation de handicap ;

- Créer les conditions du maintien en emploi des salariés en situation de handicap.
- Les principaux engagements concrets déclinés par la mission handicap et emploi (MHE) sont les suivants :
- Privilégier à compétences égales le recrutement externe et interne de travailleurs en situation de handicap et recruter *a minima* une personne en situation de handicap par type de contrat, par établissement et par an ;
- Prévoir la mise en place d'un entretien systématique entre correspondants handicap et emploi (CORHE) et bénéficiaire arrivant dans le cadre du Règlement européen Général sur la Protection des Données (RGPD) et des besoins d'aménagement spécifique. D'autre part tous les salariés en situation de handicap seront invités à un entretien avec leur CORHE tous les ans ;
- S'assurer en tant que notateur de la non-discrimination des travailleurs handicapés au moment des exercices de notation ou de revalorisation salariale par l'examen des projets de liste ou des propositions ;
- Favoriser le maintien dans l'emploi des personnes en situation de handicap en mettant en place avec le concours de la MHE les aménagements de poste nécessaires à l'exercice de l'emploi (organisationnel, matériel et humain) ;
- Mettre en place des commissions de maintien dans l'emploi de manière systématique dès l'apparition de difficultés de santé du salarié ou dès déclaration en inaptitude médicale ;
- Promouvoir les actions de sensibilisation (guide manager, webinaire) et de formation de la ligne managériale et ressources humaines (e-learning, maintien en emploi, psychologue) sur le sujet du handicap dans l'établissement.
- Actions et résultats
- En 2022, le travail collaboratif avec la task force recrutement mise en place en 2020 a permis le développement d'opérations de sourçage et de recherche de candidatures et d'atteindre ainsi un nombre en constante progression de recrutements de travailleurs handicapés avec 40 recrutements CDI en 2022 pour un objectif fixé à 39.
- La Mission Handicap et Emploi a contribué à l'obtention de la certification QUALIOP1 : nombreuses obligations en matière de handicap qui, en cas de défaut, constituent une non-conformité majeure (identification des référents travailleurs handicapés, formation et mise en lien avec l'ensemble des correspondants handicap et emploi de leur périmètre afin de développer le travail de coopération nécessaire et indispensable dans le cadre du maintien en emploi).
- L'opération DUODAY 2022 a permis de publier 86 offres pour 48 offres de stage concrétisées et 43 duos réalisés (vs 33 en 2021).

### Concernant l'insertion professionnelle des jeunes dans l'entreprise

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

L'alternance est un outil incontournable de recrutement puisqu'il permet d'attirer, former et détecter les futurs talents de l'entreprise. En inscrivant activement ces thèmes dans ses politiques de l'emploi, l'entreprise souhaite constituer son vivier

de collaboratrices et collaborateurs, et intégrer des éléments dynamisants portant un regard neuf sur son activité.

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

### Politique

Les objectifs principaux consistent à atteindre l'objectif légal de 5% d'alternants dont 2/3 de cœur de métier et 1/3 de transverses, à réaliser 50% des recrutements via l'alternance, à optimiser les financements externes et d'accueillir 400 stagiaires de 3<sup>ème</sup>.

#### - Actions et résultats

Pour atteindre ces objectifs, l'animation des correspondants recrutement, alternance et stages a été renforcée (réunion, outils collaboratifs, guide, plateforme voies d'avenir, formation, tchats) et l'alternance encore davantage valorisée (plateforme d'intégration « Bienvenue Chez Réseau »).

En 2022, SNCF Réseau a accueilli 343 collégiens de 3<sup>ème</sup> en partenariat avec l'association « Tous en stage ». Plus de 2 000 contrats ont été conclus en 2022 et en moyenne sur l'année, il y avait plus de 3 600 alternants présents.

Les trois titres de formation créés en 2021 (opérateur caténaire, opérateur voie ferrée, opérateur signalisation) ont été mis en œuvre pour la deuxième année. Ces nouveaux titres professionnels ont vocation à devenir une référence pour l'ensemble de la profession en permettant une alternance de haut niveau.

#### 4.2.3.3. Former

Pour SNCF Réseau, l'accompagnement et la transformation des compétences représentent des facteurs clés de promotion interne, d'élargissement de l'employabilité, d'enrichissement des carrières, de qualité et d'attractivité de la marque employeur et nécessitent la pleine mobilisation de l'appareil de formation.

### Politique

SNCF Réseau a une double ambition : être une référence de la formation ferroviaire en Europe et accompagner le développement des compétences de ses salariés tout au long de leur parcours professionnel.

C'est pourquoi SNCF Réseau poursuit la transformation de son dispositif de formation, non seulement à destination des stagiaires mais aussi des formateurs, en modernisant et diversifiant ses pratiques et ses contenus pédagogiques pour répondre aux nouvelles attentes et usages des apprenants.

### Actions

L'année 2022 a été marquée par l'aboutissement d'un des plus grands projets pour le développement de la formation des salariés SNCF Réseau. Les deux nouveaux campus Lyon Saint Priest et Bordeaux Bègles ont été inaugurés. Ils viennent compléter celui de Paris Nanterre agrandi en 2021. Véritables vitrines de SNCF Réseau, ils contribuent à attirer et fidéliser les talents en offrant aux salariés des conditions d'apprentissage de qualité. Ces trois campus modernes et dotés d'installations techniques remarquables permettent de mieux industrialiser la formation pour répondre aux besoins grandissants des établissements de production.

Dans la continuité des trois dernières années, la refonte des cursus s'est poursuivie en 2022 au service de l'individualisation des formations. Ainsi, la formation d'agent circulation a été adaptée aux différents postes à couvrir et celle destinée aux opérateurs signalisation a été raccourcie pour répondre à des besoins spécifiques aux travaux.

Le développement des outils pédagogiques numériques se poursuit pour offrir aux salariés les meilleurs outils d'apprentissage avec notamment un nouveau simulateur de conduite et des maquettes de surveillance et supervision.

#### 4.2.3.4. Motiver

L'enjeu est de développer motivation et engagement au travail, en prenant appui sur la culture de SNCF Réseau, le management et le dialogue sur le travail au sein des collectifs.

##### Politique

SNCF Réseau dispose au sein de la Direction générale des ressources humaines d'une structure dédiée à la qualité de vie au travail (QVT), la prévention des risques psychosociaux et le développement de l'engagement. Son objectif est de pouvoir améliorer en continu l'organisation du travail, les modes de fonctionnement, les rôles, pour plus d'efficacité collective en cohérence avec les valeurs du groupe SNCF : engagement, efficacité, ouverture.

##### Actions

En 2022 :

- Un programme semestriel QVT d'une trentaine de rendez-vous a été proposé, alternant des webinaires sur la QVT et le Bien-être / bien faire au travail avec des classes virtuelles offrant des pauses respiratoires et des techniques d'étirement corporel. En moyenne 120 personnes se sont connectées par webinaire proposé, avec une note de satisfaction de 4,7/5 pour un coût moyen par agent de 9€. La cible qui suit les webinaires proposés s'établit à 63% au niveau des établissements et 37% au niveau des sièges & directions.
- La démarche de professionnalisation des CODIR élargie continue d'être déployée avec un total de 38 établissements touchés à fin 2022. 22 sont planifiés pour l'année 2023.
- Un jeu ludo-pédagogique sur le dialogue social de proximité a été conçu et expérimenté au dernier trimestre 2022. Animé par les responsables des relations sociales des zones de production, sur la cible des managers de proximité, il est prévu de le déployer progressivement à compter de février 2023.
- Un diagnostic sociologique a été lancé en septembre 2022 sur les métiers Maintenance & Travaux et Circulation Ferroviaire en vue d'identifier des leviers d'actions pour accroître le niveau de confiance des salariés en l'avenir et la stratégie.
- L'année 2022 est la 2ème année d'enquête d'engagement salariés avec le baromètre « C'est à Vous » pour toutes les sociétés anonymes du Groupe.

#### 4.2.3.5. Dialoguer

Le dialogue social, par la résolution le plus en amont possible de problèmes relatifs à l'organisation du travail, à la santé et sécurité au travail ou à la rémunération, permet d'éviter l'émergence de conflits sociaux pouvant perturber la circulation des trains et d'assurer un service garanti auprès des clients.

SNCF Réseau et les organisations syndicales conduisent, depuis plusieurs années, un dialogue social riche organisé dans les instances de représentation du personnel et de façon plus informelle avec les représentants de proximité qui ont pu être mis en place par voie d'accord.

Les élections organisées fin 2022 ont permis de stabiliser la structuration du dialogue social autour de six Comités Sociaux et Economiques. Le dialogue social de proximité reste à développer. Des actions de sensibilisation des managers sont en cours afin que les acteurs locaux s'approprient leur mission et traitent les irritants portés à leur connaissance.

La représentativité syndicale a peu évolué lors des dernières élections.

##### Résultats performance sociale

PERFORMANCE SOCIALE	2022	2021	2020
<b>Taux de femmes dans les effectifs (%)</b>			
Sur l'effectif total qui se compose des salariés liés à l'employeur par un contrat de travail en cours d'exécution ou suspendu à l'occasion de congés ou de maladie, et ce, quelle que soit la nature de ce contrat	15,2	15,1	15
<b>Indice d'engagement des salariés (Baromètre "C'est à vous") (%)</b>	65	66	66
<b>Note QVT (Qualité de Vie au Travail) (Baromètre "C'est à vous")</b>	74	75	69
<b>Taux de salariés ayant bénéficié d'une formation (%)</b>	91	92	73
<b>Nombre d'heures de formation</b>	1 979 694	2 061 251	1 759 466

#### 4.2.4. Assurer durablement la qualité de notre production et nos services

##### Adapter nos infrastructures au changement climatique

L'adaptation du système ferroviaire au changement climatique est identifiée comme un enjeu stratégique par le Groupe SNCF. Il est inscrit à l'agenda du comité stratégique des présidents pour adresser ce sujet de manière systémique.

Concernant les infrastructures ferroviaires, deux types de phénomènes ont des effets concrets dès maintenant : les épisodes météorologiques extrêmes (ex : canicules, froid, tempêtes, glissement de terrain) mais aussi les tendances climatiques de fond (températures, niveau de la mer, précipitations qui augmentent aussi la fréquence des épisodes extrêmes).

Ces phénomènes, locaux ou nationaux, ont trois types d'impacts pour SNCF Réseau :

- Une augmentation des risques (déformation de voies, arrachage de caténaires) qui se traduit par une dégradation de la qualité de service pour nos clients ;
- Une augmentation des opérations et des coûts de maintenance liés aux impacts physiques sur les éléments de l'infrastructure (ex : avec les variations de température, la caténaire s'use plus vite) ;
- La nécessité de faire évoluer la conception des infrastructures (ex : augmenter l'ouverture entre les piles de ponts pour intégrer de nouvelles hypothèses de crues, coût potentiel majeur).

La priorité opérationnelle de l'entreprise est de faire face aux événements climatiques extrêmes et permettre la continuité du service et la régularité des circulations ferroviaires en réponse aux attentes des clients et des autorités organisatrices de transport.

En 2022 l'analyse du risque climat a été approfondie. Le pilotage du sujet ACC se renforce en 2023. L'année 2023 sera consacrée à la poursuite de l'analyse des risques physiques et leurs impacts. L'objectif étant de disposer, à partir de 2024, des éléments nécessaires à la définition des objectifs et au déploiement de plans d'actions précis dans toutes les activités.

### Politique

SNCF Réseau a engagé plusieurs champs d'action complémentaires pour augmenter la résilience du réseau ferré :

- Diagnostiquer les vulnérabilités actuelles et futures de l'infrastructure et des axes, sous l'angle physique et fonctionnel ;
- Analyser les données pour objectiver les aléas, les risques, les coûts, et leurs conséquences financières et développer une approche socio-économique ;
- Interagir en cohérence avec l'externe : les autres sociétés du Groupe, les entreprises ferroviaires, les autorités organisatrices de transport, les autres gestionnaires d'infrastructures, les territoires traversés ;
- Contribuer à la montée en compétences des ingénieries internes et externes intervenant pour SNCF Réseau pour assurer la prise en compte des risques climatiques dans les interventions sur le réseau, et pour, à terme, s'assurer de la résilience des composants et systèmes, réévaluer les processus d'entretien, de maintenance, de conception et de mise en œuvre ou encore favoriser l'innovation.
- SNCF Réseau met également en place des solutions de terrain pour réduire la vulnérabilité des infrastructures et prévenir les dégradations, notamment :
  - Les tournées chaleur : pour anticiper les périodes de fortes températures, les voies ferrées sont étroitement surveillées pour détecter le moindre problème de pose ou de maintenance, et le corriger ;
  - Les tournées intempéries : pour éviter toute dégradation due à une intempérie, les agents de maintenance surveillent étroitement certains ouvrages pour détecter le moindre problème ;
  - Les tournées terrain sur alertes intempérie : pour éviter toute dégradation due aux conditions climatiques, des surveillances spécifiques sont effectuées lors des interventions sur les voies ;
- La gestion préventive de la végétation pour lutter contre les risques d'incendie au bord des voies.

### Actions

En 2022, SNCF Réseau a poursuivi sa montée en charge sur l'adaptation au changement climatique du réseau ferroviaire, notamment sur l'évaluation du risque climatique :

- Finalisation début 2022 de la première étude de vulnérabilité physique initiée en 2021 sur l'axe Seine Paris - Le Havre avec le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) : cette étude a permis d'évaluer la fragilité face aux aléas climatiques d'un ensemble de composants clés de 400 km d'infrastructures ferroviaires, de la voie à la signalisation ;
- Lancement en juin 2022 d'une nouvelle étude de vulnérabilité physique et fonctionnelle de l'arc languedocien ;
- Démarrage d'une étude de vulnérabilité physique du Réseau Ferré National à quatre aléas climatiques en octobre 2022.

Les études de vulnérabilités visent plusieurs objectifs :

- Connaître les vulnérabilités actuelles et futures aux effets climatiques locaux de tous les composants et sous-systèmes ferroviaires (voie, caténaire, signalisation, ouvrages d'art, ouvrages en terre) d'un axe, car la nature

des effets du changement climatique induit souvent des spécificités géographiques ;

- Définir des solutions possibles aux vulnérabilités identifiées ;
- Prioriser les solutions en fonction de la survenance du risque dans le temps et des vulnérabilités de l'axe (ex : givre sur la caténaire sur l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, feux de forêts dans les Landes) ;
- Acculturer l'entreprise au changement climatique et ses effets sur l'infrastructure et son exploitation.

### Résultats

L'année 2022 est particulièrement marquée par des épisodes nombreux et précoces de fortes chaleurs, qui ont eu des conséquences notables.

620 incidents ont eu une cause « fortes chaleurs » (dont le premier recensement est intervenu le 11 mai). Ils sont à l'origine de 3 478 trains supprimés et d'environ 608 000 minutes perdues. Les effets se sont principalement matérialisés par des feux de végétation, des problèmes de traction électrique et des limitations temporaires de vitesse.

Par comparaison l'année 2019, pourtant caractérisée par des fortes chaleurs, a connu 264 incidents pour cause de « fortes chaleurs » (dont le premier est intervenu fin mai), 308 trains supprimés pour « fortes chaleurs » sur environ 4 000 trains supprimés cette année-là pour cause d'intempéries (soit environ 8% des trains supprimés) et de l'ordre de 46 000 minutes perdues sur 480 000 minutes perdues cette année-là pour cause d'intempéries (soit environ 10% des minutes perdues).

La comparaison de ces deux années caractérisées par des fortes chaleurs montre la précocité du phénomène en 2022, la multiplication des incidents « fortes chaleurs » et des effets particulièrement croissants sur les minutes perdues et les trains supprimés. L'année 2022 est réputée devenir une année courante en termes de fortes chaleurs à partir de l'horizon 2030, d'après la communauté scientifique.

QUALITE DE SERVICE	2022	2021	2020
<b>Nombre de minutes perdues cause réseau pour intempéries</b>	608 439	692290	628750
<b>Nombre de trains supprimés cause réseau pour intempéries</b>	3 478	5388	4436

#### 4.2.5. Être exemplaires dans la conduite de nos affaires

##### 4.2.5.1. Lutter contre la corruption et le trafic d'influence

La loi du 9 décembre 2016 sur la transparence, la lutte contre la corruption et la modernisation de la vie économique, dite loi « Sapin II », impose de définir et déployer un programme de lutte contre la corruption et le trafic d'influence.

Ce programme est piloté par la Direction éthique du Groupe SNCF.

La déclinaison de ce programme au sein de SNCF Réseau a été confiée à la Direction juridique et conformité qui à cette fin s'appuie depuis 2019 sur un comité de pilotage composé de représentants de la Direction générale en charge des ressources humaines (dont la Direction de la formation), de la Direction comptable, de la Direction du contrôle interne, de la Direction des achats, de la Direction commerciale, du risk management et d'un représentant du Comité de pilotage du Contract management. Ce Comité de pilotage reporte plusieurs fois par an au COMEX de SNCF Réseau.

À la suite du contrôle de l'Agence Française Anticorruption survenu en 2018 (rapport définitif rendu en octobre 2020), un contrôle de suivi a été lancé par l'Agence Française

Anticorruption en juillet 2021. Le rapport définitif n'a pas été rendu à ce jour.

Dans cette attente, SNCF Réseau poursuit la consolidation de son programme, notamment :

- Les dirigeants de l'entreprise renouvèlent régulièrement leur engagement et leur volonté de « libérer le tabou » de la corruption en rappelant clairement les enjeux économiques de ce programme transversal ;
- Après l'intégration d'un code de conduite anti-corruption au règlement intérieur de l'entreprise et l'ouverture d'un registre des cadeaux et invitations, des lignes directrices ont été publiées afin de préciser la politique applicable en matière de cadeaux et invitations ;
- La formation des salariés se poursuit avec en 2022, la mise à disposition d'une formation dédiée au personnel en charge du suivi de l'exécution des contrats ;
- Une procédure de contrôle comptable a été déployée dès le début de l'année 2022 ;
- Des procédures d'évaluation des fournisseurs et des clients a été définie : elle doit permettre de garantir que les fournisseurs et clients appliquent des standards équivalents à ceux du Groupe SNCF en matière d'éthique, et, concrètement, de mieux détecter et gérer les risques de corruption et trafic d'influence ;
- Une procédure applicable en matière d'opérations de Mécénat/Sponsoring a été définie afin d'éviter tout risque de fraude.

#### 4.2.5.2. S'engager pour des achats responsables

Les achats du Groupe SNCF Réseau représentent 2,8 Mds€ en 2022 dont 2,3 Mds€ pour SNCF Réseau.

##### Politique

Dans le cadre de sa responsabilité de donneur d'ordre à l'égard de sa chaîne de sous-traitance, SNCF Réseau déploie une politique d'achats responsables qui s'appuie sur deux leviers : d'une part une forte exigence de travailler avec des fournisseurs disposant d'une évaluation en matière de Responsabilité Sociétale d'Entreprise (RSE) et engagés dans un plan de progrès si leur faible performance l'exige, et d'autre part l'intégration de critères RSE dans les appels d'offres. Ainsi, la RSE est intégrée à toutes les étapes du processus achats, de la qualification des fournisseurs à l'attribution d'un marché. Cette politique est récompensée depuis 2012 par le « Label Relations Fournisseur Responsables » qui a été renouvelé en mai 2022.

##### Actions et résultats

En 2022, SNCF Réseau a renforcé la notation RSE dans ses appels d'offre : plus de 80% du montant de ses achats sont effectués auprès de fournisseurs évalués sur leur performance RSE, 36,8% du montant des achats SNCF Réseau sont couverts par une notation RSE supérieure à 20% et 73% du montant des achats sont couverts par une notation RSE entre 1 et 20%. En 2021, seuls 62% du montant des achats avaient intégré des critères RSE.

En 2022, SNCF Réseau a également fait progresser l'évaluation RSE de ses fournisseurs. Pour réaliser cette évaluation, SNCF Réseau se base essentiellement sur l'outil ECOVADIS mais fait également appel aux autres outils utilisés par le Groupe SNCF : REFINITIV et PROVIGIS ou bien aux outils développés par les fédérations professionnelles telles que l'UNICEM ou la FNTP. Pour plus d'efficacité, les résultats sont croisés et analysés par la direction des achats qui peut ainsi décider de déclencher des plans de progrès pour les fournisseurs aux notes les plus basses.

Pour aller plus loin, SNCF Réseau a également lancé en 2022 une nouvelle initiative pour évaluer et auditer un panel de fournisseurs conformément aux obligations découlant de son

devoir de vigilance. Ainsi, trois fournisseurs et trois de leurs filiales ont été identifiées par SNCF Réseau afin de réaliser des audits sociaux *in situ*. Ils ont été choisis en fonction de leur note RSE inférieure à 30 points ou bien en raison d'un fort taux de sous-traitance. Confiés à une société externe spécialisée dans l'accompagnement des groupes dans la mise en place d'un programme de conformité anti-corruption, ces audits sociaux, menés à partir de décembre 2022, ont pour objectif de donner une vision précise du respect des exigences de SNCF Réseau par ses fournisseurs. De tels audits s'inscrivent dans la démarche de transparence affirmée par SNCF Réseau et répondent plus globalement aux défis stratégiques, opérationnels et humains rencontrés par un groupe de la dimension de SNCF Réseau.

#### 4.2.5.3. Contribuer à l'économie sociale, solidaire et locale

L'Économie Sociale et Solidaire (ESS) rassemble les entreprises qui cherchent à concilier solidarité, performances économiques et utilité sociale. Acteur économique de poids, l'ESS représente 10% du PIB. Ce secteur compte environ 200 000 entreprises et structures et 2,4 millions de salariés, soit 14% des salariés français (source ministère de l'économie et des finances, 2021). En contribuant à l'économie sociale, solidaire et locale, SNCF Réseau renforce son empreinte sociale et économique positive dans les territoires au profit des plus défavorisés et renforce son lien avec les collectivités et autorités organisatrices de mobilité.

##### Politique

Depuis 2014, l'entreprise est engagée dans une politique volontariste d'achats solidaires qu'elle effectue par des achats de prestations ou de fournitures auprès de deux secteurs :

- Le Secteur du Travail Protégé et Adapté (STPA), qui permet à des personnes en situation de handicap d'exercer une activité professionnelle dans des conditions de travail aménagées ;
- Le secteur de l'Insertion par l'Activité Economique (IAE), qui rassemble des structures permettant aux personnes les plus éloignées de l'emploi de se réinsérer professionnellement.

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

Enfin, des clauses d'insertion sociales sont demandées systématiquement dans les marchés de travaux ferroviaires et de prestations pour développer l'égalité des chances dans les zones sensibles et l'insertion professionnelle des personnes éloignées de l'emploi. Ainsi, tout marché de plus de 500 000 euros et de plus de trois mois, soit 30% du montant des marchés contractualisés par SNCF Réseau, comprennent une clause d'insertion.

##### Actions et résultats

En 2022, le montant d'achats effectué auprès de l'économie sociale et solidaire se monte à près de 46 Mns€ pour le groupe SNCF Réseau (dont 40 Mns€ pour SNCF Réseau et 6 Mns€ pour SNCF Gares & Connexions) avec plus de 960 000 heures d'insertion sociale réalisées en une année. Par ailleurs, près de 580 000 heures ont été contractualisées cette année avec comme règle de réserver au moins 7% des heures travaillées pour l'insertion professionnelle.

En Ile-de-France, le projet EOLE, lancé en 2016, vise à prolonger le RER E de Haussmann Saint-Lazare à Nanterre la Folie, puis jusqu'à Mantes la Jolie. Depuis le début du chantier, SNCF Réseau s'est engagée dans une démarche d'insertion professionnelle ambitieuse et qualitative : elle impose aux entreprises de réserver, sur la durée du marché, au minimum 7% des heures travaillées sur les chantiers à des publics en insertion professionnelle, sous peine de pénalités. Avec un engagement initial de 700 000 heures, réévalué à 1 000 000 d'heures de 2016 à 2024, le projet EOLE a atteint, en 2022, 1 273 750 heures réalisées en insertion professionnelle. Depuis

le début du chantier, 1 228 bénéficiaires ont pu trouver un emploi grâce à ce grand projet d'infrastructure.

En 2022, la direction des Achats SNCF Réseau, sur la région Occitanie, a conclu un accord cadre de trois ans pour un montant de plus de 700 000 euros avec la SCOP Douctouyre (entreprise du STPA) pour assurer la maîtrise de la végétation de la zone Pyrénées. Ce contrat prévoit notamment l'abattage des arbres, le débroussaillage, le fauchage ou encore le démaussage des ouvrages d'art soit l'intégralité des prestations de la maîtrise de la végétation des emprises ferroviaires sur cette zone couvrant plusieurs départements. Pour réussir ce marché, la direction des achats a étudié le panel régional STPA et adapté sa demande afin que les contraintes sécurité soient prises en charge par SNCF Réseau et que le marché ne concerne que les prestations d'entretien de la végétation. Ainsi accompagnée d'un point de vue sécurité, la SCOP a de son côté développé les qualifications de ses employés sur l'abattage d'arbre en hauteur en formant son personnel pour les travaux encordés. Résultat, ce marché est un succès opérationnel avec des travaux de qualité, pour un coût compétitif et une professionnalisation accrue du personnel de la SCOP Douctouyre.

SNCF Réseau est un groupe avec un ancrage territorial fort qui se manifeste au travers de sa politique achats : en 2022, 95% de ses achats ont été réalisés en France, le nombre de PME constitue plus de la moitié du panel fournisseur et représente 31% du montant des achats. Développer le « made in France » et l'empreinte territoriale des achats du groupe SNCF est un axe stratégique partagé par SNCF Réseau qui participe aux rencontres territoriales fournisseurs du Groupe SNCF. En 2022, six rencontres territoriales fournisseurs se sont tenues coanimées par les équipes achats de SNCF Réseau (Bretagne, Occitanie, Ile-de-France, Centre Val de Loire, Bourgogne Franche-Comté, Nouvelle Aquitaine).

<b>PERFORMANCE ECONOMIQUE</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Montant des achats effectués auprès de l'économie sociale et solidaire (ESS) (Mns€)</b>	46,7	38,4	27,5
<b>Périmètre élargi en 2022 au groupe SNCF Réseau intégrant SNCF Gares &amp; Connexions</b>			
<b>Nombre d'heures en insertion sociale réalisées par des clauses sociales</b>	960 000	991487	886 388
<b>Périmètre élargi en 2022 au groupe SNCF Réseau intégrant SNCF Gares &amp; Connexions</b>			
<b>Achats auprès des PME (%)</b>			
<b>Périmètre élargi en 2022 au groupe SNCF Réseau intégrant SNCF Gares &amp; Connexions</b>	31,4	19,6	19,0

### 4.2.6. Agir pour les territoires et l'environnement

#### 4.2.6.1. Contribuer à la transition énergétique

En France, le secteur des transports est responsable de 31% des émissions de gaz à effet de serre (GES). Le ferroviaire n'y participe qu'à hauteur de 0,3% alors qu'il transporte 11% des personnes et 9% des marchandises au niveau national (source CITEPA 2020). Face à l'urgence climatique, le ferroviaire est donc un atout majeur pour la transition écologique et l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone de la France en 2050.

C'est pourquoi, afin de renforcer son action en faveur du climat, le Groupe SNCF a fait de la transition énergétique un axe majeur de sa stratégie d'entreprise pour 2030, traduit dans les politiques et actions conduites par SNCF Réseau sur son périmètre.

#### Politique

SNCF Réseau a pris deux objectifs pour la réduction des émissions carbone :

- Réduire de 27% ses émissions de carbone directes grâce à son programme sur la transition énergétique
- Réduire de 25% ses émissions de carbone indirectes grâce à la poursuite de son programme pour l'économie circulaire.

Sur la réduction des émissions carbone directes, SNCF Réseau pris des engagements sur deux champs d'actions prioritaires :

- Réduire les émissions carbone de son parc de véhicules de 21%. Cet objectif repose essentiellement sur l'électrification de 30% de son parc de véhicules routiers à horizon 2030. Actuellement SNCF Réseau compte environ 16 000 véhicules routiers.
- Réduire les émissions carbone de son parc immobilier de 37%. Pour atteindre ces objectifs, SNCF Réseau s'appuie sur le programme déployé par SNCF Immobilier : management de l'énergie, remplacement de la totalité des chaudières au fioul, raccordement au réseau de chauffage urbain ou au chauffage biomasse, réhabilitation énergétique de ses bâtiments.

Chez SNCF Gares & Connexions, la réduction des consommations d'énergie s'appuie sur le projet Smart Station, lancé en 2020, qui vise à la mise en œuvre d'une supervision centralisée des gares. Celle-ci permet d'améliorer la disponibilité des équipements et de contribuer à la maîtrise des consommations énergétiques via la connexion des compteurs énergétiques (électricité, gaz, thermique) et le suivi en temps réel. A ce jour, Smart Station est déployé dans près de 350 gares avec un objectif de 579 gares en 2023.

Autre projet conduit en 2022, le nouveau pôle d'échanges multimodal de Saint-Jean-de-Maurienne a été conçu dans une logique de réduction des consommations énergétiques (conception, volumétrie, compacité, vitrage, protection solaire, choix des matériaux) et de l'empreinte carbone. Les matériaux du bâtiment sont entièrement destinés au réemploi et en partie issus de l'approvisionnement local (sa façade préfabriquée en bardage bois par exemple) et suivent la logique d'une architecture frugale et évolutive.

Par ailleurs, le Groupe SNCF contribue à la décarbonation de l'énergie produite en France, par le développement des énergies renouvelables. SNCF Immobilier poursuit avec SNCF Réseau le développement de fermes solaires sur les fonciers SNCF qui ne sont plus utiles à l'exploitation ferroviaire, et dont la localisation ne permet pas la création d'éco-quartiers ou de logements. C'est le cas en Pays de la Loire où 572 tables de panneaux photovoltaïques ont été installées sur 17 hectares, sur l'ancienne gare de triage du Mans. Cette ferme solaire produit 11 400 MWh, soit l'équivalent de la consommation annuelle de plus de 9 600 habitants et représente 5 000 tonnes de CO2e évitées par an.

SNCF Gares & Connexions vise d'ici à 2030, l'installation d'environ 1 million de m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques, soit une capacité de production solaire de 150 à 200 MWc avec 47 MWc installés d'ici 2025. Un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) a été lancé pour l'équipement de parkings de gares en ombrières photovoltaïques. Un contrat a été signé avec Tenergy, entreprise française à mission, pour la couverture de 119 parkings en panneaux photovoltaïques, représentant environ 180 000 m<sup>2</sup>.

Pour la réduction de ses émissions carbone indirectes, SNCF Réseau s'est engagée à réduire de 25% à horizon 2030 les émissions carbone des matériaux dimensionnants de la voie : rail, traverse, ballast, fil de contact caténaire. Cette économie carbone est essentiellement réalisée grâce à la politique d'économie circulaire mise en place dans l'entreprise, (cf. partie 4.3.6.2. sur l'économie circulaire).

#### Résultats

En 2022, différentes actions se sont poursuivies telles que la rationalisation des parcs automobile et immobilier, et la



réduction des consommations d'énergie fossile, avec une baisse des émissions de gaz à effet de serre associées.

Concernant les émissions carbone indirectes, 2022 confirme l'importante réduction liée à l'approvisionnement en rails recyclés. Bien que l'objectif prévisionnel soit largement dépassé dès maintenant, le potentiel d'amélioration n'est pas encore atteint.

ENVIRONNEMENT ET TERRITOIRES	2022	2021	2020
Consommation d'énergie totale (GWh)	1826	1 810	1 354
Emissions de GES (Gaz à Effet de Serre) totales (scope1+2) (kt eq CO2)	129	143**	115
Réduction des émissions de GES (Gaz à Effet de Serre) totales de la SA SNCF Réseau (scope1+2) (%)	14,7	8,1**	8
Taux d'émissions carbone évitées par km de voie régénéré (GOPEQ) par rapport à 2018 sur les 4 segments ballast, rail, traverses bois/bétons, fil de contact caténaire grâce aux actions d'économie circulaire de la SA SNCF Réseau (%)	34,7	33**	7,5
Surface de Panneaux photovoltaïques installés en gare (m2)	24055	24055**	

\*\*Données 2021 révisées pour harmonisation de méthode

#### 4.2.6.2. Développer l'économie circulaire

Les activités de maintenance et de développement de l'infrastructure ferroviaire entraînent une forte consommation de ressources naturelles et génèrent d'importants volumes de produits déposés : plus de 2,6 millions de tonnes de matières (rails, ballast, traverses en bois et en béton) sont retirées chaque année sur le réseau ferré lors des chantiers d'entretien ou de modernisation des lignes ferroviaires.

Au-delà de la réduction des déchets, l'économie circulaire permet d'économiser les ressources minérales (comme le ballast), végétales (comme le bois des traverses) tout en diminuant la phase d'extraction, fortement consommatrice d'énergie et d'eau mais aussi de lutter contre la raréfaction des métaux comme l'acier pour les rails et le cuivre pour les caténaires.

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

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

#### Politique

SNCF Réseau s'est engagée depuis 2015 dans une démarche ambitieuse d'économie circulaire.

- Les leviers d'actions prioritaires de la politique économie circulaire sont les suivants en priorisant les produits structurants de la voie : le ballast, les rails, les traverses et le fil de contact caténaire.
- Améliorer la gestion, le tri et la traçabilité des produits de dépose avec un objectif de collecte de 100% des

matériaux structurants de la voie en vue de leur valorisation à fin 2025 ;

- Augmenter et industrialiser le réemploi des produits de dépose avec un objectif de 25% à fin 2025 ;
- Augmenter le recyclage des produits de dépose collectés non réemployés (hors déchets dangereux) avec un objectif de 100% à fin 2025 ;
- Quantifier et augmenter l'économie carbone liée à la politique économie circulaire avec un objectif de réduction de 25% par rapport à 2018 à fin 2030.

Des objectifs spécifiques sont définis pour les différents matériaux concernés :

- Le ballast : il représente en volume le premier produit de dépose de l'entreprise avec environ deux millions de tonnes par an. L'objectif, à fin 2025, est d'atteindre 25% de ballast réemployé après criblage et analyses (chimiques, propreté, granulométrie) sur les lignes principales et secondaires ;
- Les rails : 1% des métaux ferreux valorisés en France provient des rails de SNCF Réseau. Le rail étant composé d'acier pur, c'est une matière secondaire de grande qualité. L'objectif, à fin 2025, est de parvenir à 7% de rails réemployés, le reste étant recyclé en aciérie pour des usages ferroviaires ou autres ;
- Les traverses béton : la traverse béton constitue un très bon matériau pour la sous-couche routière ou pour les infrastructures d'assainissement. Des études sont en cours pour caractériser le béton généré par le concassage des traverses béton et pouvoir l'incorporer dans la fabrication de béton recyclé ;
- Les traverses bois : la réglementation en matière de bois traité oblige l'entreprise à valoriser énergétiquement les traverses créosotées en fin de vie. Le réemploi des traverses bois est également autorisé sur le réseau ferré. Celles-ci sont alors déposées sur les voies de service ou les petites lignes. L'objectif, à fin 2025, est de parvenir à 7% de traverses bois valorisées en réemploi, le reste étant envoyé en valorisation énergétique dans des usines de cogénération (production de chaleur et d'électricité) ;
- Le cuivre : l'objectif pour 2025 est de mettre en place une boucle courte (analogue à celle mise en œuvre pour le rail) permettant le recyclage de la matière collectée pour la production de nouveaux fils de contact caténaire.

Pour mettre en œuvre sa politique d'économie circulaire, SNCF Réseau implique tous les métiers : maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre, prescripteurs techniques, bureaux d'études, acheteurs, exploitants, mainteneurs.

#### Actions et résultats

En 2022 SNCF Réseau a poursuivi les activités de deux sites expérimentaux permettant d'accélérer le développement de l'économie circulaire concrètement dans l'activité industrielle ferroviaire : les carrières artificielles de Miramas (Provence Alpes Côte d'Azur) et de Lille Délivrance (Hauts de France).

Le projet de Miramas, lancé en 2020, vise à créer une offre de service de granulats recyclés pour le ferroviaire, en région Provence Alpes Côte d'Azur et Occitanie. Situé dans une zone éloignée de toute carrière de roche dure, c'est un lieu stratégique pour la logistique ferroviaire, permettant de desservir de nombreux chantiers du sud-est. L'objectif de ce site industriel expérimental est d'industrialiser le traitement du ballast usagé en le recevant, le traitant puis en le réintroduisant dans le circuit ferroviaire. Alternative aux carrières de ballast neuf, cette « carrière artificielle » a une capacité de stockage de 100 000 tonnes de ballast ainsi qu'un important volume de traverses en béton concassées qui seront remises à disposition du secteur du BTP. En 2022, 47 500 tonnes de

ballast ont ainsi été réemployées sur des chantiers ferroviaires de la région Provence Alpes Côte d'Azur.

Le projet de Lille Délivrance a pour objectif de stocker et de préparer du ballast pour un réemploi sur ligne à grande vitesse et d'autres usages non ferroviaires. Les expérimentations engagées en 2021 pour une meilleure valorisation des produits granulats issus du ballast se sont poursuivies en 2022 dans le cadre du partenariat mis en place avec l'appui de la BPI avec les entreprises du BTP sur le territoire des Hauts de France. Près de 50 000 tonnes de ballast ont pu être triées et réutilisées générant des économies et une réduction des émissions carbone notamment grâce à la réduction de la part logistique d'acheminement de ballast neuf issus de carrières éloignées géographiquement.

- En 2022, 76% des approvisionnement en rails ont été issus de la filière électrique dite « rails verts ». Selon le fabricant LIBERTY STEEL ils émettent jusqu'à 90% de CO2 en moins que les rails « classiques ».

ENVIRONNEMENT ET TERRITOIRES	2022	2021	2020
Taux de captation des matériaux dimensionnant de la voie (ballast, rail, traverses bois/bétons, fil de contact caténaire) collectés lors des opérations de régénération pour la valorisation dont le réemploi (%)	54,1	49	44

#### 4.2.6.3. Protéger la biodiversité

Les infrastructures linéaires de transport telles que les routes, ou les voies ferrées et navigables représentent plus d'un million de kilomètres en France. Elles peuvent modifier la cohérence écologique des écosystèmes et avoir des impacts négatifs sur la biodiversité. Mais elles peuvent également contribuer à la préserver et la développer. Avec 28 000 km de lignes et 95 000 ha d'emprises ferroviaires, SNCF Réseau héberge et traverse une multitude d'écosystèmes. C'est pourquoi SNCF Réseau est particulièrement engagée sur la préservation de la biodiversité, au-delà de la stricte application de la réglementation.

Afin de réduire les risques d'accidents liés à la végétation aux abords des voies, chaque établissement de maintenance élabore un schéma directeur pluriannuel d'entretien de la végétation qui permet de prioriser les zones à traiter (par exemple pour le traitement des arbres à risque) avec l'aide d'un spécialiste végétation désignée ou d'une structure externe compétente (par exemple l'Office National des Forêts). Ainsi les interventions visent à l'équilibre entre les enjeux de sécurité du réseau et de préservation de la biodiversité dans la limite de coûts acceptables. Ces interventions, si elles modifient dans certains cas le paysage des lignes, sont cependant pertinentes sur le plan écologique avec un retour à des milieux ouverts et favorables à la biodiversité.

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

#### Politique

SNCF Réseau applique la démarche « Éviter-Réduire-Compenser » dans la conception de ses projets depuis leur émergence jusqu'à leur réalisation, grâce à un processus itératif d'études et de concertation avec des experts du domaine. L'entreprise privilégie en premier lieu l'évitement des

impacts sur les milieux naturels les plus sensibles. Les programmes de compensation sont quant à eux suivis et mis en œuvre sur le long terme et de manière pérenne.

En ce qui concerne la phase d'exploitation, les grosses opérations de maintenance sur ouvrages existants sont également l'occasion de redonner de la transparence aux installations. Ainsi, des ouvrages spécifiques (ouvrages grande faune, passages petite faune, batrachoducs pour les batraciens), des aménagements dédiés (haies, pose de nichoirs à chiroptères et avifaune, murets de pierres sèches, confortement de digues), des actions d'envergure comme la mise en conformité des continuités écologiques et sédimentaires sont autant d'exemples de réalisations qui rendent l'infrastructure plus perméable, transparente et intégrée dans la dynamique de vie de la biodiversité qui l'entoure.

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

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

La démarche biodiversité de SNCF Réseau intègre celle du Groupe SNCF et est en pleine cohérence avec les engagements publics du dispositif Act4nature International pris par le Groupe SNCF depuis 2018. Les engagements développement durable sont consultables sur le site [www.sncf-reseau.com/fr/engagements](http://www.sncf-reseau.com/fr/engagements).

Conformément à l'engagement volontaire de la France, SNCF Réseau a poursuivi l'objectif de ne plus recourir au glyphosate à fin 2021. Plus largement, elle développe un programme pour tendre vers le zéro phytosanitaire conventionnel. Pour cela, des méthodes et des aménagements visant à limiter l'usage des produits phytosanitaires sont testés, telles que la pose de nattes anti-végétation sous les pistes à l'occasion des travaux de régénération ou l'éco-pâturage sur les abords. Les trains, quads et camions désherbeurs sont dotés de GPS d'origine agricole adaptés aux moyens ferroviaires permettant de localiser les zones protégées et de couper les traitements. Quant aux applications de produits phytosanitaires, elles sont décidées et réalisées par des agents détenteurs de l'agrément Certiphyto.

#### Actions et résultats

Fin 2021, SNCF Réseau a tenu son engagement de sortie du glyphosate. Pour cela, l'entreprise s'est dotée de cinq nouveaux trains désherbeurs nationaux et a adapté sa flotte de train désherbeurs régionaux pour un investissement de 25 Mns€. Ces nouveaux matériels ont permis de remplacer le glyphosate par des herbicides alternatifs contenant plus de 95% de produits de biocontrôle. Ces trains intègrent également un dispositif de détection de la végétation qui permet de ne déclencher la pulvérisation que sur les surfaces ayant un couvert végétal à traiter. L'objectif en 2023 est d'avoir 100% des surfaces traitées par train désherbeur en détection et de réduire ainsi d'environ 50% la quantité de produit pulvérisé.

Afin de réduire l'effet de fragmentation de ses infrastructures, SNCF Réseau a engagé un diagnostic de l'ensemble des ouvrages au niveau desquels le réseau ferré intersecte un cours d'eau (cours d'eaux de classe 2). Ce diagnostic vise à identifier et caractériser les ouvrages pouvant faire obstacle à la continuité écologique des cours d'eau afin d'établir un plan d'action de remise en conformité. A date, 69 ouvrages sont d'ores et déjà confirmés comme faisant obstacle à la continuité écologique et sédimentaire. Il reste un peu plus de 700 ouvrages à diagnostiquer. Une dizaine de projets de mise en conformité est déjà engagé et trois ouvrages ont été mis en conformité en 2022.

ENVIRONNEMENT ET TERRITOIRES	2022	2021	2020
Part des installations ferroviaires (RFN, Sites) couvertes par des actions de réduction ou de suppression d'usage des produits phytopharmaceutiques (hors biocontrôle) (%)	29,7	16,8	15,4

#### 4.2.6.4. Réduire les nuisances sonores

L'atténuation des nuisances sonores générées par le trafic et les travaux ferroviaires est un enjeu majeur pour accompagner le développement du report modal vers le train pour le transport des voyageurs et marchandises. Le bruit dans l'environnement est en effet un enjeu sanitaire et social. Mais c'est aussi une condition nécessaire d'acceptabilité des activités et projets ferroviaires et de bonnes relations avec les riverains et les collectivités.

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

##### Politique

Pour réduire les nuisances sonores du système ferroviaire, SNCF Réseau prend en compte la dimension acoustique dès le début des projets. La réduction de l'émission sonore nécessite des actions combinées sur le matériel roulant et sur l'infrastructure.

Dans le cadre des projets de nouvelles infrastructures ferroviaires ou des modifications significatives de l'infrastructure existante, des valeurs maximales de bruit, appliquées distinctement sur les périodes de jour et de nuit, doivent être respectées. En fonction de chaque configuration, SNCF Réseau mandate des bureaux d'études indépendants pour définir les protections acoustiques appropriées puis les précise sur le terrain, en concertation avec les habitants, les riverains et les élus.

SNCF Réseau contribue également à l'élaboration des cartographies stratégiques du bruit pour les voies ferrées circulées par plus de 30 000 trains par an et dans les agglomérations denses de plus de 100 000 habitants. Elles constituent un diagnostic de l'exposition sonore des populations et sont un préalable à la définition d'un plan d'action. SNCF Réseau réalise également le classement sonore des voies ferrées circulées par plus de 50 trains quotidiens qui sera proposé aux préfetures puis acté dans les documents d'urbanisme.

SNCF Réseau se mobilise également pour poursuivre la résorption des points noirs du bruit ferroviaire<sup>5</sup>. Pour des lignes exclusivement parcourues par des TGV à plus de 250 km/h ces valeurs sont abaissées de 3 dB(A). Dès 2001, un programme national de résorption des Points Noirs Bruit (PNB) ferroviaires a été mis en place par SNCF Réseau en lien avec ses partenaires (ADEME notamment) et ses financeurs (État, collectivités.). SNCF Réseau a ainsi établi un inventaire des situations acoustiques critiques qu'il convient désormais d'actualiser suite aux améliorations apportées au matériel roulant, au réseau et aux points noirs bruit déjà traités.

Dans le cadre du plan de relance pour la période 2021-2025, SNCF Réseau mobilise 120 Mns€ issus de la cession d'actifs du Groupe SNCF pour poursuivre le recensement et la résorption des points noirs du bruit ferroviaire ; ces montants seront complétés par des budgets issus des crédits Agence de financement des infrastructures de transport de France de

l'État et des financements complémentaires de collectivités pour une ambition totale du programme portée à 240 Mns€.

Pour prévenir et réduire les impacts sur les populations riveraines en cas de fortes nuisances sonores liées à ses travaux, SNCF Réseau déploie sur ses chantiers et bases travaux des outils de mesure, prévention et gestion des nuisances sonores en appliquant le devoir de concertation et d'information pour réduire les plaintes et contentieux. Des outils de dialogue sont mis en place avec les riverains pour les informer sur la nature du chantier, sa durée prévisionnelle, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour les limiter et pour leur permettre de remonter les éventuels problèmes rencontrés pour les traiter dans les meilleurs délais.

##### Actions et résultats

En 2022, les derniers travaux d'isolation acoustiques des façades du programme de financement dit « ADEME » se sont achevés en Ile-de-France. En parallèle les premières conventions de financement du plan de relance – points noirs du bruit ferroviaire ont été signées en décembre 2021 (engagement financier de 21 Mns€ en 2021 dont 16 Mns€ sur les fonds issus du plan de relance). Les premières études de caractérisation des points noirs du bruit ferroviaire sur les axes prioritaires retenus ont été engagées en 2022 sur les régions Ile-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie, Hauts-de-France et Bretagne-Pays-de-Loire.

En 2022, 23 Mns€ ont d'ores et déjà été engagés à travers la signature de quatre conventions de financement supplémentaires et 24 Mns€ sont en cours d'engagement (conventions signées au 31 décembre 2022 ou au plus tard courant janvier 2023). Ces projets portent à la fois sur la poursuite de diagnostics (régions Nouvelle Aquitaine, Grand Est, Normandie, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Centre-Val-de-Loire), sur des études de faisabilité de murs acoustiques (Bourgogne-Franche-Comté et Ile-de-France) et sur d'importants programmes d'isolation de façades (Auvergne-Rhône-Alpes, Ile-de-France et Nouvelle-Aquitaine dans une moindre mesure) pour un total de 68 Mns€ d'engagés (2021-2022) dont 47 Mns€ pour les fonds plan de relance – Points Noirs Bruit.

La diminution du nombre de logements traités en 2022 est temporaire. Elle est liée à la transition entre les deux programmes de financement.

ENVIRONNEMENT ET TERRITOIRES	2022	2021	2020
Nombre de logement Points Noirs Bruit traités	326	1 023	456
Nombre de personnes ayant bénéficié d'un traitement Points Noirs Bruit	978	3 069	1 368

#### 4.2.6.5. Garantir la conformité environnementale et développer l'écoconception

Le train est le moyen de transport de masse qui affiche les coûts externes les plus faibles en termes d'émissions de CO<sub>2</sub>, de pollution de l'air, d'exposition au bruit ou encore d'accidents. Néanmoins, étant donné ses activités industrielles et l'importance des infrastructures ferroviaires dont elle assure le développement et la gestion, SNCF Réseau génère des impacts environnementaux : consommations de ressources, production de déchets, risques de pollution, nuisances sonores, atteintes à la biodiversité.

SNCF Réseau doit veiller à la conformité de ses activités aux obligations législatives et réglementaires qui lui sont

<sup>5</sup> Un point noir bruit est un bâtiment sensible (habitation, enseignement soin, santé, action sociale) dont les niveaux de bruit en façade dépassent LAeq(6h-22h) = 73 dB(A) et/ou LAeq(22h-6h) = 68 dB(A), et construit antérieurement à la voie dont la date d'autorisation

de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ou à la date d'entrée en vigueur du premier arrêté préfectoral classant la voie le cas échéant.

applicables, notamment dans le cadre de l'article L. 225-102-4 du code de commerce relatif au devoir de vigilance.

Pour contribuer à l'attractivité du mode ferroviaire et en réponse aux attentes de ses clients, des territoires et de la société, SNCF Réseau veut également démontrer son exemplarité en matière d'environnement et être un moteur de transition écologique en s'appuyant sur l'écoconception.

### Politique

Afin d'assurer sa conformité réglementaire et de maîtriser les risques environnementaux liés à ses activités industrielles, SNCF Réseau est engagée dans une démarche environnementale certifiée ISO 14001 pour ses sites industriels et a mis en place dans tous les établissements opérationnels une démarche de Système de Management Environnemental (SME) adapté, reprenant les principales exigences de la norme ISO 14001. SNCF Réseau a pris comme objectif que 100% des établissements aient déployé un SME fin 2025.

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

En 2022, l'écoconception est inscrite dans la politique environnementale de SNCF Réseau comme un levier permettant de généraliser la pratique et de l'aligner avec les objectifs de SNCF Réseau : économie circulaire, réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, préservation de la biodiversité.

L'écoconception est prévue dans les processus encadrant les études préliminaires, la conception mais aussi lors des passages en comités des investissements. Tous les projets sont concernés : modernisation, lignes de desserte fine des territoires, accessibilité aux gares, projets « Haute Performance » et régénération.

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

- Réduire les consommations de ressources et de matériaux non renouvelables (métaux, sable, énergies fossiles) ;
- Limiter les nuisances sur l'environnement (cycle de l'eau, bruit, biodiversité) ;
- Améliorer l'efficacité énergétique du réseau (consommer moins et différemment lors des travaux et en maintenance, utiliser des composants plus frugaux, produire l'énergie) ;
- Réduire les espaces consommés et impactés par les projets (réduire les surfaces temporaires et permanentes nécessaires aux projets, rechercher de nouvelles fonctionnalités environnementales aux espaces aux marges des projets, réduire les emprises) ;
- Réduire la vulnérabilité du réseau face aux conséquences du changement climatique (inondations, canicules, sécheresses, neige, vent).
- Depuis 2018, un catalogue structuré aide les concepteurs à trouver des inspirations dans tous les métiers, des comparaisons et des résultats d'analyses de cycle de vie.
- Chez SNCF Gares & Connexions, sa filiale AREP, agence d'architecture pluridisciplinaire, a développé une démarche d'écoconception qui a vocation à être déployée à l'ensemble des projets de construction ou de rénovation des gares. Nommée EMC2B, cette démarche consiste à prendre en compte cinq dimensions lors de l'élaboration des projets : énergie, matière, carbone,

climat et biodiversité. Elle permet de mesurer et optimiser le bilan carbone des opérations, de restreindre les consommations d'énergie et de prévoir systématiquement de la production d'énergie renouvelable (solaire photovoltaïque, géothermie).

- La démarche d'éco-conception est déployée dans les appels d'offres depuis 2020. Les renouvellements de marchés pour des produits ferroviaires (dont les traverses bétons et bois et de nombreux produits de signalisation) intègrent des clauses de performances environnementales avec pour objectif des produits plus performants, à l'empreinte CO<sub>2</sub> connue et maîtrisée, pour de meilleurs projets en impliquant toute la chaîne de valeur.
- Côté SNCF Gares & Connexions, pour assurer l'aménagement des gares (espaces attente, abri de quai, espaces fumeurs) et déployer de nouveaux équipements notamment liés à la mise en œuvre de la loi anti-gaspillage pour une économie circulaire (équipements de tri des déchets, fontaines), un catalogue de mobiliers en contrat cadre répondant à des critères d'éco-conception sur l'ensemble du cycle de vie du produit a été mis en place :
- Fabrication française et intégration de critère de robustesse, sobriété énergétique, recyclabilité et réemploi ;
- Matières premières : recours prioritaire à des matériaux non composites (acier, aluminium, bois brut, BFHUP) avec certification PEFC et FSC pour le bois, béton fibré haute performance (BFHUP) produit en France à base de minerai extrait à proximité, acier issu à 55% de matière recyclée ;
- Réduction de la consommation énergétique : éclairage LED pour abri et mobilier d'attente, mise à disposition de prises USB majoritaires, développement d'une carte électronique basse conso pour les fontaines ;
- Production d'énergie renouvelable : mise en œuvre de panneaux photovoltaïques sur les toitures des abris pour autoconsommation (un abri S6 permet une autonomie totale de la gare en journée) et sur toiture espace fumeur pour éclairage ;
- Maintenabilité et réparabilité : choix de mobiliers faciles à entretenir et à réparer avec des contrats cadre intégrant la maintenance et la vente de pièces détachées (ex : possibilité de réparation par lame de bois pour les bancs) ;
- Favoriser le réemploi : Intégration du réemploi d'ancien mobilier pour le marché de fourniture des équipements de tri en gare ;
- Recours à l'économie solidaire : intégration d'heures réservées pour des personnes éloignées de l'emploi et dans un cursus d'insertion par l'activité économique pour la fabrication ou la maintenance des équipements (recours ESAT pour collecte des mégots et entretien des espaces fumeurs).

La formation des salariés aux enjeux environnementaux est un des leviers majeurs pour réduire l'empreinte environnementale de l'entreprise. Le programme de formations permet aux salariés qui en ont besoin dans leurs missions de monter en compétence sur des domaines ciblés comme les bases de l'environnement industriel, le droit de l'environnement, les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), les déchets, les Systèmes de Management de l'Environnement (SME), les audits environnementaux (selon la norme ISO 14001), les outils informatiques internes dédiés à l'environnement, mais aussi la protection de la nature, la loi sur l'eau, les procédures administratives, la concertation et une formation spécifique sur le bruit ferroviaire.

### Actions et résultats

Fin 2022, tous les établissements (établissements industriels et apparentés) sont engagés dans la démarche SME : dix établissements ont obtenu le pacte or ou sont ISO 14001 ; sept ont obtenu le pacte argent et 18 ont obtenu le pacte bronze. Les 19 établissements circulation ayant intégré le dispositif à la fin 2021 se sont globalement engagés (15/19) et trois d'entre eux ont déjà validé le palier bronze. Fin 2022, l'avancement global de déploiement des SME est de 39%.

En 2022, les événements environnementaux ont été au nombre de 303. Le suivi interne poursuit son amélioration depuis 2018, avec notamment la mise en œuvre du module « Événements environnementaux » dans HSE Perform, l'outil de management environnemental du Groupe SNCF.

En parallèle, le traitement et la mise en place de mesures correctives, à la suite de ces événements s'améliore également grâce au renforcement de la sensibilisation à la « sécurité environnementale » lors des animations de la communauté environnement des établissements et des pôles régionaux d'ingénierie.

Ces progrès s'inscrivent dans le lancement en 2022 du projet d'intégration de la sécurité environnement dans le management de la sécurité globale. Les événements environnementaux les plus importants sont désormais traités comme tous les événements de sécurité avec la mise en œuvre des mêmes procédures.

Les actions portant sur le déploiement de l'éco-conception, se sont poursuivies en 2022. De nombreuses animations des communautés « projets » (porteurs d'émergence, pilotes d'opération, chefs de projets, pôles régionaux d'ingénierie, départements techniques) ont porté sur la pratique de l'éco-conception (dont la conception de l'économie circulaire), sa place dans les processus et les ressources à leur disposition pour l'adresser à leur niveau.

<b>ENVIRONNEMENT ET TERRITOIRES</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Nombre d'événements environnementaux</b> Périmètre SNCF Réseau SA	303	187	112
<b>Taux d'établissements ayant déployé un système de management de l'environnement (SME) sur le nombre total d'établissements (%)</b> Périmètre SNCF Réseau SA	39	31	25

#### 4.2.6.6. Contribuer au développement des territoires

Les besoins de mobilité décarbonée conduisent à des attentes croissantes de la société vis-à-vis du mode ferroviaire. Ces attentes portent à la fois sur la fluidité des déplacements au sein des grandes métropoles françaises, la mobilité interurbaine, le fret ferroviaire, et l'accessibilité au ferroviaire dans tous les territoires. Face à ces attentes, l'Europe et la France ont marqué leur volonté de soutenir le développement du mode ferroviaire, tant pour les transports de voyageurs que de marchandises. Le « European Green Deal » fait reposer une partie de la décarbonation de la mobilité sur l'augmentation des parts de marché du ferroviaire et l'intensification des trafics internationaux par train. En France, le soutien des pouvoirs publics au système ferroviaire, déjà important, a été renforcé. Cela s'est matérialisé par le pacte ferroviaire de 2018, et notamment la reprise de 35 Mds€ de dette de SNCF Réseau par l'État, ou encore par l'engagement conjoint de l'État et des Régions en faveur des lignes régionales dans le cadre du plan « petites lignes ». Signé en 2022, le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour 2021-2030 a ainsi pour ambition de développer l'usage du train en améliorant la qualité de service offerte aux clients (voir également partie 4.3.1 du présent document) et en poursuivant dans la durée l'effort de rénovation et de modernisation du réseau. Cœur du développement urbain et des territoires, les gares, quelle que soit leur taille, réunissent la ville et ses périphéries. Le développement des gares s'inscrit dans cette ambition. En tant que lieu de passage et de

destination, elles peuvent également favoriser le développement économique du territoire, et participer à la réalisation d'une société plus inclusive.

#### Politique

Le réseau français se caractérise à la fois par une taille importante de réseau (50 000 km de voies) et sur ce réseau une quantité importante d'installations au sol, notamment le nombre de postes de signalisation et d'aiguillages. Ces deux caractéristiques appellent un effort important et permanent de rénovation. L'effort de rénovation entrepris depuis 2008 – avec des investissements de renouvellement passés de 0,9 Md€ en 2005 à près de 2,6 Mds€ en 2015 et 2,9 Mds€ en 2022 – a permis d'infléchir la tendance historique de vieillissement du réseau, essentiellement sur sa composante voie. L'État et SNCF Réseau fixent un budget d'investissements de rénovation stabilisé à un niveau proche de 2,9 Mds€ par an en moyenne sur la durée du contrat. Dans ce cadre, l'effort de régénération de la voie, élément essentiel de la sécurité des circulations, sera maintenu à un niveau élevé.

Les investissements de régénération financés par SNCF Réseau seront ciblés sur le réseau structurant – comprenant les lignes à grande vitesse, le réseau ferré en Ile-de-France et l'ensemble des lignes classées dans les catégories UIC 2 à 6 ainsi qu'à partir du 1er janvier 2024, les 14 lignes de desserte fines du territoire.

SNCF Réseau s'engage en effet aux côtés de l'Etat, des Régions et des collectivités territoriales afin de préserver la desserte ferroviaire dans le maillage des territoires, à travers les lignes de desserte fine. Variées dans leurs fonctionnalités (liaisons périurbaines, inter-villes, dessertes de territoire de faible densité) et leurs usages (types de trains, nombre de circulations), les lignes de desserte fine du territoire font depuis quelques années l'objet d'investissements croissants, tant du point de vue de l'offre de service que de la rénovation des infrastructures. Pour contribuer à l'effort financier, le volet ferroviaire du plan de relance alloue 620 Mns€ aux lignes de desserte fine du territoire, dont 300 Mns€ de subventions directes de l'État au projet, et 320 Mns€ en dotation à SNCF Réseau. Il vient se conjuguer avec les engagements de nombreuses régions et sera contractualisé dans les prochains contrats de plan État/région (CPER) pour la période 2023-2027.

Par ailleurs, dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), l'entreprise développe une approche partenariale afin de construire avec l'État, les régions, les collectivités locales et les opérateurs, une réponse adaptée et innovante pour chaque ligne. Ainsi, SNCF Réseau s'est mobilisée pour accompagner les régions souhaitant bénéficier de la possibilité du transfert des missions de gestionnaire d'infrastructure introduit par l'article 172 de la LOM. En 2022, trois nouveaux transferts de propriété de lignes ont été engagés : deux lignes non circulées pour des projets fret (Agen – Auch, Tarbes – Bagnères de Bigorre) et une ligne de desserte fine active avec du trafic fret pour une reconversion en ligne de tramway (Harfler – Rolleville). Pour accompagner la mise en œuvre de ces projets en co-construction avec les territoires, SNCF Réseau publie un guide proposant à ses parties prenantes une démarche nouvelle pour construire un avenir aux « petites lignes ferroviaires » (une nouvelle version devrait voir le jour fin 2023 début 2024).

Concernant les gares, le programme « Place de la Gare » vise à renforcer ce rôle joué par les gares au sein des territoires. Il a pour ambition de déployer des services au sein des gares au plus proche des besoins locaux, en fonction des besoins des voyageurs et des résidents des communes, tout en contribuant au développement du mode ferroviaire et à la revitalisation des territoires. Les projets participent ainsi à l'amélioration de l'attractivité des gares, et offrent la possibilité d'assurer une continuité des services aux voyageurs. Ce déploiement fonctionne via le développement d'appels à projet offrant des possibilités de transformation des espaces commerciaux en gare, favorisant l'installation de services clés (mobilité multimodale, service à la personne, activités commerciales, logistiques, énergétiques, promotion du territoire). SNCF

Gares & Connexions construit et mène ce projet en partenariat avec les régions, et les collectivités locales. Plus de 150 projets ont déjà permis de dynamiser des gares sur l'ensemble du territoire. Par exemple, une Maison d'Assistante Maternelle a été inaugurée en gare de Serqueux (Normandie). À Montigny-sur-Loing (Île-de-France), une épicerie salon de thé a été ouverte.

ouvrages en terre confortés (travaux de maçonnerie, grillages plaqués ancrés afin de supprimer le risque de chutes de bloc rocheux). Les travaux ont été menés conjointement dans les deux régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur afin de les massifier et de réduire ainsi l'impact sur les trains de voyageurs. Le montant du chantier s'élève à 35 Mns€ et a bénéficié du Plan de relance du gouvernement de 2020.

### Actions et résultats

#### - **Modernisation de l'étoile ferroviaire de Saint-Pol-sur-Ternoise (Hauts de France)**

- L'étoile ferroviaire de Saint-Pol-sur-Ternoise (62) s'articule autour de trois branches : Saint-Pol-sur-Ternoise – Étaples (à l'Ouest), Saint-Pol-sur-Ternoise – Béthune (au Nord), et Saint-Pol-sur-Ternoise – Arras (à l'Est). Avec en moyenne 460 passages en gare de Saint-Pol par jour, l'étoile ferroviaire joue un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire. Construites dans les années 1950, les trois lignes nécessitaient d'être modernisées. Ainsi, la région Hauts de France, l'Etat et SNCF Réseau ont lancé les travaux en octobre 2019 avec une remise en service progressive des trois lignes jusqu'en septembre 2022. Le programme consistait à régénérer les voies, le rail, le ballast et à rénover des passages à niveau, des ouvrages d'art ainsi les quais des gares. Au total 130 km de voies ferrées ont été renouvelés, pour un montant de 98 Mns€ inscrit au CPER (2015-2022). Cette modernisation permet d'améliorer le confort des voyageurs, de maintenir l'ensemble des dessertes, d'assurer la pérennité de la ligne pour les 30 prochaines années, contribuant ainsi à augmenter l'attractivité du territoire.

#### - **Modernisation de la ligne Joué-lès-Tours – Loches (Centre Val-de-Loire)**

- La ligne Joué-lès-Tours – Loches, mise en service en 1878, compte dix gares et assure la desserte du val de l'Indre. En raison de son ancienneté, la ligne connaissait des limitations de vitesse depuis 2006 et avait besoin d'être modernisée : remplacement de l'ensemble des rails, traverses et ballast sur un linéaire de 27 km, mais également neuf ponts-rails, rénovation des ouvrages d'art hydrauliques et ouvrages en terre, sécurisation de 35 passages à niveau mais aussi adaptation de la signalisation pour permettre le retour des circulations à une vitesse nominale. Finalement, ces travaux, achevés à l'été 2022, ont permis de remonter la vitesse de 60 km/h à 75 km/h environ, revenant ainsi aux performances d'avant 2006, avec, à la clé une diminution de cinq minutes du temps de trajet entre Tours et Loches, des conditions qui ont permis de doubler l'offre de service depuis fin août 2022 (six allers-retours TER contre trois précédemment). Ces travaux, entièrement financés par la région Centre-Val de Loire, pour un montant de 36 Mns€, permettent également de pérenniser l'infrastructure pour une quinzaine d'années.

#### - **Régénération de la ligne Vif - Aspres-sur-Buëch (Auvergne – Rhône-Alpes / Provence-Alpes-Côte d'Azur)**

- Sur la ligne Grenoble-Veynes, le tronçon entre Vif - Aspres-sur-Buëch a fait l'objet d'une régénération importante durant toute l'année 2022 (janvier-décembre). La vétusté de cette ligne de montagne (1 167 m d'altitude à son point haut) ne permettait plus de garantir, par des méthodes d'entretien classiques, le niveau de performance et de sécurité attendu sur le réseau ferré. Afin de rétablir et maintenir les circulations ferroviaires sur cet axe, les travaux suivants ont été menés : 18 km de voie modernisée, remplacement des câbles de signalisation, 26 ouvrages d'art (dont des tunnels) et 17

Pour assurer le maintien des lignes de desserte fine tout en améliorant la performance carbone des trains qui circulent (85% de ces lignes sont non électrifiées), des projets sont en cours d'expérimentation :

- Le train à batterie avec électrification frugale : une expérience pilote, qui consiste à remplacer des moteurs diesel par des batteries électriques est en cours de déploiement. Ces batteries sont rechargées quand le matériel se situe sous une section électrifiée ou quand le train freine, ce qui permet de réduire leur empreinte environnementale. Un train à batteries sera exploité dans chacune des régions, à partir de courant 2023 sur les lignes Lyon-Bourg-en-Bresse, Bordeaux-Mont de Marsan, Bordeaux-Le Verdon, Bordeaux-Saint-Mariens, Nîmes-Le Grau du Roi, Marseille-Aix, et Abancourt-Beauvais-Creil. Afin d'accueillir ces trains, des travaux d'électrification frugale seront nécessaires. Les premières études se portent actuellement sur Marseille-Aix et Bordeaux-Le Verdon.

- Le train à hydrogène : plusieurs régions sont engagées sur cette solution, notamment la Région Bourgogne-Franche Comté : dès 2023, trois trains effectueront des tests sur la ligne Auxerre – Laroche-Migennes en vue d'une mise en service en 2024.

### 4.3. TABLEAU DE SYNTHÈSE DES INDICATEURS

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

CLIENTS ET PARTIES PRENANTES	2022	2021	2020	Commentaires
Nombre de gares traitées pour mise en accessibilité	424	382	nc	Indicateurs non suivis en 2020 et 2019.
Taux d'avancement de la mise en accessibilité des gares	58,0	51,9	nc	
Places de vélo sécurisé dans les gares (nb)	30 366	27 010	20 254	
SECURITE ET SURETE	2022	2021	2020	Commentaires
<b>Nombre d'ESR (Évènement Sécurité Remarquable) Exploitation Réseau toutes causes confondues</b> Événements ayant eu des conséquences matérielles et/ou humaines ou dont les dommages n'ont été évités que par chance)	90*	111	114	Indicateurs SNCF Réseau
<b>Nombre d'accidents significatifs sur le réseau (ISC)*</b> Accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages significatifs au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation. Les accidents survenus dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts sont exclus.	140*	140	105	
<b>Nombre de tués hors suicide (ISC)*</b> Personnes tuées sur le coup ou décédant dans les trente jours à la suite d'un accident sur le réseau ferroviaire, à l'exception des suicides et des malaises	65*	48	43*	
<b>Taux de fréquence des accidents du travail (%)</b> donnant lieu à un arrêt de travail d'au moins un jour, établi sur la période 1 <sup>er</sup> novembre A-1 à 31 octobre A	8,5	9,8	8,28	Indicateur SNCF Réseau permettant de suivre l'évolution. L'indicateur SNCF Gares & Connexions est consolidé dans la DPEF du Groupe SNCF
PERFORMANCE SOCIALE	2022	2021	2020	
<b>Taux de femmes dans les effectifs (%)</b> Sur l'effectif total qui se compose des salariés liés à l'employeur par un contrat de travail en cours d'exécution ou suspendu à l'occasion de congés ou de maladie, et ce, quelle que soit la nature de ce contrat	15,2	15,1	15,0	Indicateur SNCF Réseau permettant de suivre l'évolution. L'indicateur SNCF Gares & Connexions est consolidé dans la DPEF du Groupe SNCF
<b>Indice d'engagement des salariés (Baromètre "C'est à vous") (%)</b>	65	66	66	Indicateurs groupe SNCF Réseau
<b>Note QVT (Qualité de Vie au Travail) (Baromètre "C'est à vous")</b>	74	75	69	
<b>Taux de salariés ayant bénéficié d'une formation (%)</b>	91	92	73	Indicateur SNCF Réseau permettant de suivre l'évolution. L'indicateur SNCF Gares & Connexions est consolidé dans la DPEF du Groupe SNCF
<b>Nombre d'heures de formation</b>	1 979 694	2 061 251	1 759 466	
QUALITE DE SERVICE	2022	2021	2020	Commentaires
Nombre de minutes perdues cause réseau pour intempéries	608 439	692 290	628 750	
Nombre de trains supprimés cause réseau pour intempéries	3 478	5 388	4 436	
PERFORMANCE ECONOMIQUE	2022	2021	2020	Commentaires
<b>Montant des achats effectués auprès de l'économie sociale et solidaire (ESS) (M€)</b> Périmètre élargi en 2022 au groupe SNCF Réseau intégrant SNCF Gares & Connexions	46,7	38,4	27,5	Ces deux indicateurs ne sont pas consolidés avec SNCF Gares & Connexions car calculés de manière différente. SNCF Réseau calcule, pour la clause d'insertion, les heures réalisées par les entreprises alors que SNCF Gares & Connexions calcule les heures contractualisées.









<b>Nombre d'heures en insertion sociale réalisées par des clauses sociales</b> Périmètre élargi en 2022 au groupe SNCF Réseau intégrant SNCF Gares & Connexions	960 000	991 487	886 388	Les indicateurs achats solidaires de SNCF Gares & Connexions sont consolidés dans la DPEF du Groupe SNCF.
<b>Achats auprès des PME (%)</b> Périmètre élargi en 2022 au groupe SNCF Réseau intégrant SNCF Gares & Connexions	31,4	19,6	19,0	Indicateur non suivi par SNCF Gares & Connexions
<b>ENVIRONNEMENT ET TERRITOIRES</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>Commentaires</b>
<b>Consommation d'énergie totale (GWh)</b>	1 826	1 810	1 354	Indicateurs groupe SNCF Réseau
<b>Emissions de GES (Gaz à Effet de Serre) totales (scope1+2) (kt eq CO<sub>2</sub>)</b>	129	143*	115	Indicateurs groupe SNCF Réseau
<b>Réduction des émissions de GES (Gaz à Effet de Serre) totales de SNCF Réseau (scope1+2) (kt eq CO<sub>2</sub>)</b>	14,7	8,1*	8	Indicateurs SNCF Réseau
<b>Taux d'émissions carbone évitées par km de voie régénéré (GOPEQ) par rapport à 2018 sur les 4 segments ballast, rail, traverses bois/bétons, fil de contact caténaire grâce aux actions d'économie circulaire (%)</b>	34,7	33*	7,5	Indicateurs SNCF Réseau
<b>Surface de Panneaux photovoltaïques installés en gare (m<sup>2</sup>)</b>	24 055	24055*	-	Indicateur SNCF Gares & Connexions
<b>Taux de captation des matériaux dimensionnant de la voie (ballast, rail, traverses bois/bétons, fil de contact caténaire) collectés lors des opérations de régénération pour la valorisation dont le réemploi (%)</b>	54	49	44	Indicateurs SNCF Réseau suivi depuis 2020. Pas de donnée disponible en 2019
<b>Part des installations ferroviaires (RFN, Sites) couvertes par des actions de réduction ou de suppression d'usage des produits phytopharmaceutiques (hors biocontrôle) (%)</b>	29,7	16,8	15,4	Indicateur SNCF Réseau. SNCF Gares et Connexions n'utilise pas de produits phytopharmaceutiques.
<b>Nombre d'évènements environnementaux</b> Périmètre SNCF RESEAU SA	303	187	112	Indicateur non suivi par SNCF Gares & Connexions
<b>Taux d'établissements ayant déployé un système de management de l'environnement (SME) sur le nombre total d'établissements (%)</b> Périmètre SNCF RESEAU SA	39	31	25	Indicateur non suivi par SNCF Gares & Connexions qui n'a pas de système de management de l'environnement en place - projet en cours
<b>Nombre de logement Points Noirs Bruit traités</b>	326	1 023	456	Indicateurs SNCF Réseau
<b>Nombre de personnes ayant bénéficié d'un traitement Points Noirs Bruit</b>	978	3 069	1 368	

\* Données 2020 révisées à la suite d'une mise en qualité des bases



#### 4.4. CONTRIBUTION AUX OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'ONU

Le tableau ci-dessous présente les objectifs de développement durable de l'ONU qui sont adressés par les engagements développement durable de SNCF Réseau.

TOUS SNCF AMBITION RESEAU	ENGAGEMENTS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 	 OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE
<p><b>SATISFACTION ET RELATIONS CLIENTS</b></p>	<p><b>Créer de la valeur pour nos clients et parties prenantes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Dialogue parties-prenantes</li> <li>+ Mobilités durables</li> <li>+ Accessibilité</li> </ul>	
<p><b>SÉCURITÉ, SÛRETÉ ET ÉTHIQUE</b></p>	<p><b>Assurer la sécurité et la sûreté de tous sur le réseau ferroviaire et dans les gares</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Sécurité des circulations</li> <li>+ Santé et sécurité au travail, risques psychosociaux</li> <li>+ Sécurité incendie</li> <li>+ Risques naturels, technologiques et environnement</li> <li>+ Sûreté, cybersécurité, protection des données personnelles</li> </ul>	
<p><b>SATISFACTION ET ENGAGEMENT DES SALARIÉS</b></p>	<p><b>Améliorer notre performance sociale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Mixité</li> <li>+ Handicap</li> <li>+ Insertion professionnelle des jeunes</li> <li>+ Développement des compétences</li> <li>+ Qualité de vie au travail</li> <li>+ Engagement des salariés</li> </ul>	
<p><b>QUALITÉ DE PRODUCTION ET DE SERVICE</b></p>	<p><b>Assurer durablement la qualité de notre production et de nos services</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Adaptation au changement climatique</li> </ul>	
<p><b>PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET COMMERCIALE</b></p>	<p><b>Être exemplaires dans la conduite de nos affaires</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Lutte anticorruption</li> <li>+ Achats responsables</li> <li>+ Économie sociale, solidaire et locale</li> </ul>	
<p><b>TERRITOIRES ET ENVIRONNEMENT</b></p>	<p><b>Agir pour les territoires et l'environnement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Transition énergétique</li> <li>+ Économie circulaire</li> <li>+ Biodiversité</li> <li>+ Nuisances sonores</li> <li>+ Conformité environnementale</li> <li>+ Écoconception</li> <li>+ Développement des territoires</li> </ul>	

### 4.5. TAXONOMIE

#### 4.5.1. Enjeux de la réglementation taxonomie pour le groupe SNCF Réseau

Le règlement taxonomie (UE) 2020/852 s'inscrit dans le prolongement des accords de Paris de 2015 et du Green Deal européen. Il répond aux besoins des acteurs financiers, investisseurs et assureurs notamment, d'une définition commune et partagée de la notion de durabilité, ainsi que d'une information standardisée et comparable sur les enjeux environnementaux et sociaux. Issu de trois ans de travaux de la Plateforme européenne sur la finance durable, il est applicable sans transposition en droit national depuis l'exercice 2021 pour les entreprises d'intérêt public.

Le règlement taxonomie vise à mesurer la contribution des entreprises déclarantes à six objectifs environnementaux :

- Atténuation du changement climatique
- Adaptation au changement climatique
- Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines
- Transition vers une économie circulaire
- Prévention et réduction de la pollution
- Protection et restauration de la biodiversité et des écosystèmes

Les modalités d'application du règlement taxonomie sont décrites dans des actes délégués. Le premier acte délégué du règlement taxonomie décrit les secteurs d'activités référencés au regard de l'adaptation au changement climatique et de l'atténuation du changement climatique. Ces secteurs ont été identifiés au regard de leur contribution significative aux enjeux climat.

L'application du règlement taxonomie est progressive. Pour l'exercice 2021, le règlement prévoyait la publication par les entreprises de leur périmètre éligible, c'est-à-dire la correspondance entre leurs activités et celles référencées dans les actes délégués.

En 2022, le règlement prévoit la déclaration d'alignement de ces périmètres éligibles, aux deux objectifs climat de la taxonomie : atténuation du changement climatique et adaptation au changement climatique.

L'alignement consiste à analyser si une activité répond à 3 critères définis dans ces actes délégués :

- Contribution substantielle à chacun de ces objectifs
- Absence d'effets collatéraux sur les 5 autres objectifs
- Respect de garanties minimales : garanties sociales, juridiques et fiscales

L'alignement est couplé à une valorisation financière orientée selon trois indicateurs : chiffre d'affaires, investissements (CAPEX) et charges d'exploitation (OPEX) décrits dans l'article 8 du règlement taxonomie.

Enfin, l'année 2023 devrait voir la publication des actes délégués relatifs aux quatre autres objectifs environnementaux, que les entreprises soumises devront intégrer à leur publication à partir de l'exercice 2024.

Au-delà de l'enjeu réglementaire, la taxonomie est une opportunité pour donner une représentation financière de l'engagement de la SNCF en faveur du transport bas carbone. Avec 10% des voyageurs et marchandises transportés en France pour moins de 1% des émissions de CO<sub>2</sub>e sur les

30% que représente le secteur des transports, le ferroviaire est l'un des modes de transports les plus respectueux de l'environnement. Face à l'urgence climatique, la SNCF entend d'une part réduire fortement ses émissions et d'autre part favoriser l'usage du train pour réduire l'empreinte carbone du secteur des transports et contribuer ainsi à l'atteinte des objectifs inscrits par la France dans sa Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC). (Cf DPEF 4.3.6.1.).

En 2022, les analyses menées ont conduit à considérer que les activités du groupe sont positivement orientées vers l'objectif d'atténuation du changement climatique.

L'adaptation au changement climatique a quant à elle été analysée, sous l'angle des critères de l'absence d'effet collatéral (DNSH). A ce titre, la FAQ publiée par la Commission Européenne le 19 décembre 2022 apportant des clarifications sur l'Acte Délégué Climat précise que les critères de contribution substantielle à l'adaptation au changement climatique, tels qu'ils sont inclus dans l'annexe II de l'acte délégué climat, ajoutent l'exigence de mettre en œuvre les solutions d'adaptation identifiées, reflétant ainsi un niveau d'ambition plus élevé que celui du DNSH Adaptation.

L'analyse du critère de respect des garanties minimales tel que défini dans l'Article 18 du règlement Taxonomie (UE) 2020/852 a été conduite sur la base des recommandations du Rapport final sur les Garanties Minimales de la Plateforme européenne sur la Finance Durable du 11 Octobre 2022, et menée de manière transverse auprès des services ad hoc (et des SA). Elle s'est également appuyée sur le Plan de Vigilance du groupe SNCF et l'analyse de risques menée dans le cadre de la loi Sapin II.

Ce volet taxonomie présente dans un premier temps le périmètre éligible du groupe. Il présente ensuite les 3 indicateurs de durabilité prévus au règlement : CA, CAPEX et OPEX alignés en décrivant les activités et actions associées. Une dernière partie est consacrée à la présentation de la méthodologie appliquée pour déterminer ces indicateurs, en particulier la collecte des données et les règles de calculs.

#### 4.5.2. Le périmètre éligible du groupe SNCF Réseau

L'analyse d'éligibilité des activités du groupe SNCF Réseau a été déterminée par la mise en correspondance, ou « fléchage », entre les entités du Groupe et les secteurs d'activités décrits par la taxonomie dans l'Annexe I de l'Acte Délégué Climat. Cette analyse a été réalisée en utilisant la correspondance entre les codes NAF & NACE des entités du Groupe et celles du règlement taxonomie. Cette correspondance technique a été affinée et approfondie dans certains cas. Les entités étrangères, ne disposant pas de codes NAF & NACE ont été classifiées au vu de la description de leurs activités. Les entités aux activités multiples et significatives ont été affectées à différents secteurs d'activités de la taxonomie.

Cette analyse a permis d'établir la correspondance entre les activités du groupe SNCF Réseau et l'activité 6.14 infrastructures de transport ferroviaire. Plus marginalement, une correspondance a été établie avec les activités immobilières (7).

Pour l'exercice 2022, les activités du groupe SNCF Réseau sont éligibles selon les chiffres clés suivants par indicateur :



Chiffre d'affaire  
94 % d'éligibilité



CAPEX  
97 % d'éligibilité



OPEX  
87 % d'éligibilité

Activités taxonomie	CA éligible	CAPEX éligibles	OPEX éligibles
<b>Total groupe SNCF (M€ )</b>	<b>8 257</b>	<b>6 695</b>	<b>1 880</b>
6.14 - Infrastructures de transport ferroviaire	7 578	6 475	1 574
7.7 Acquisition et propriété de bâtiments	153	36	58
<b>Total activités éligibles (M€ )</b>	<b>7 731</b>	<b>6 511</b>	<b>1 632</b>
<b>% éligibilité</b>	<b>94%</b>	<b>97%</b>	<b>87%</b>

L'éligibilité générale du groupe est conséquente. Au-delà de la seule correspondance technique, ce haut niveau d'éligibilité traduit le potentiel contributif important du mode ferroviaire à la décarbonation des transports.

Les activités d'infrastructure 6.14 sont largement majoritaires tant sur le chiffre d'affaires que les CAPEX et OPEX.

Les analyses menées ont conduit à exclure du chiffre d'affaires éligible les activités suivantes :

- Redevances de concessions commerciales de l'activité Gares

- Activités réalisées sur les entités transverses du siège du groupe et les Activités diverses ne répondant à aucune classification

Par rapport à 2021, l'éligibilité est en diminution en raison essentiellement d'une analyse plus fine des investissements et charges éligibles. L'impact est N/s sur le CA (94% vs 96%), et les CAPEX (97%, vs 100% en 2021, plus conséquent sur les OPEX en lien avec le caractère disparate des charges constituant l'indicateur (Cf. méthodologie).

#### 4.5.3. L'alignement du groupe SNCF Réseau

##### 4.5.3.1. Chiffre d'affaires aligné

Une activité est alignée si elle contribue substantiellement à tout ou partie des objectifs environnementaux des actes délégués du règlement taxonomie, sans effet collatéral sur les autres objectifs environnementaux et en respectant des garanties minimales, tel que décrit dans l'Article 3 du règlement Taxonomie. Appliquée au chiffre d'affaires, cette définition a conduit à rechercher la correspondance avec les activités courantes du groupe. Cette recherche s'est faite à l'intérieur du périmètre des activités éligibles et en étudiant au cas par cas les critères définis dans les actes délégués.

Le chiffre d'affaires aligné représente ainsi près de 76 % des activités du groupe SNCF Réseau porté sur l'activité 6.14 infrastructures de transport ferroviaire et détaillé ci-après :

Activités économiques (1)	Code(s) (2)	Chiffre d'affaires absolu (3) €	Part du Chiffre d'affaires (4) %	Critères de contribution substantielle		Critères d'absence de préjudice important (DNSH - Does Not Significantly Harm)										Part du chiffre d'affaires aligné sur la taxonomie, année N (18)	Catégorie activité industrielle (20) H	Catégorie activité transitaire (21) I
				Adaptation au changement climatique (6)	Atténuation du changement climatique (6)	Adaptation au changement climatique (11)	Adaptation au changement climatique (12)	Adaptation au changement climatique (13)	Adaptation au changement climatique (14)	Economie circulaire (14)	Ressources aquatiques et marines (15)	Pollution (15)	Biodiversité et écosystèmes (15)	Garanties minimales (17)				
<b>A. Activités éligibles à la taxonomie</b>																		
<b>A.1 Activités durables sur le plan environnemental (alignées à la taxonomie)</b>																		
6.14 - Infrastructures de transport ferroviaire		6 238	76%	100%		O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	76%	H
<b>Chiffre d'affaires des activités durables sur le plan environnemental (i.e alignés à la taxonomie) (A.1)</b>		<b>6 238</b>	<b>76%</b>														<b>76%</b>	
<b>A.2 Activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées à la taxonomie)</b>																		
6.14 - Infrastructures de transport ferroviaire		1 340	16%															
7.7 - Acquisition et propriété de bâtiments		153	2%															
<b>Chiffre d'affaires des activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignés à la taxonomie) (A.2)</b>		<b>1 493</b>	<b>18%</b>															
<b>Total (A.1 + A.2)</b>		<b>7 731</b>	<b>94%</b>															
<b>B. Activités non éligibles à la taxonomie</b>																		
<b>Chiffre d'affaires des activités non éligibles à la taxonomie (B)</b>		<b>526</b>	<b>6%</b>															
<b>Total (A+B)</b>		<b>8 257</b>	<b>100%</b>															

Le chiffre d'affaires aligné au titre de l'activité 6.14 infrastructure de transport ferroviaire correspond aux différents péages associés au réseau électrifié, ainsi qu'aux redevances d'accès en gares facturées aux transporteurs du reste du groupe SNCF.

##### 4.5.3.2. CAPEX alignés

Au-delà des critères techniques d'alignement, la détermination de cet indicateur a nécessité de déterminer les flux économiques répondant aux critères des CAPEX au sens de l'article 8 du règlement Taxonomie. Cette analyse a conduit à retenir les investissements réalisés en propre par le groupe ainsi que ceux issus de l'application de la norme IFRS 16 (droits d'utilisation).

Pour le groupe SNCF Réseau, les CAPEX alignés correspondent, soit à des opérations permettant de maintenir l'appareil de production en l'état (régénération du réseau ferroviaire), soit d'opérer des transformations industrielles (acquisition de nouveaux types de matériaux de voies, construction ou électrification de nouvelles voies). Parfois les investissements de rénovation sont combinés à des transformations industrielles. Les investissements de maintien contribuent pour une large part à expliquer le niveau d'alignement du chiffre d'affaires de SNCF Réseau. Ils s'agissent de des investissements réalisés dans le passé et figurant déjà dans le bilan du groupe.

Les CAPEX alignés représentent près de 19% de l'ensemble des investissements du groupe SNCF Réseau, portés sur l'activité 6.14 infrastructure de transport ferroviaire comme détaillé dans le tableau ci-après :

Activités économiques (1)	Code(s) (2)	CAPEX absolu (3) €	Part du CAPEX (4) %	Critères de contribution substantielle		Critères d'absence de préjudice important (DNSH - Does Not Significantly Harm)										Part du CAPEX alignée sur la taxonomie, année N (18) %	Catégorie activité habituelle (20) H	Catégorie activité transitoire (21) T
				Atténuation du changement climatique (5) %	Adaptation au changement climatique (6) %	Adaptation au changement climatique (11) ON	Adaptation au changement climatique (12) ON	Ressources aquatiques et marines (13) ON	Economie circulaire (14) ON	Pollution (15) ON	Biodiversité et écosystèmes (16) ON	Garanties minimales (17) ON						
<b>A. Activités éligibles à la taxonomie</b>																		
<b>A.1 Activités durables sur le plan environnemental (alignées à la taxonomie)</b>																		
6.14 - Infrastructures de transport ferroviaire		1 255	19%	100%	-	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	19%	H	
<b>CAPEX des activités durables sur le plan environnemental (Le alignés à la taxonomie) (A.1)</b>		1 255	19%													19%		
<b>A.2 Activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées à la taxonomie)</b>																		
6.14 - Infrastructures de transport ferroviaire		5 220	78%															
7.7 - Acquisition et propriété de bâtiments		36	1%															
<b>CAPEX des activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignés à la taxonomie) (A.2)</b>		5 256	79%															
<b>Total (A.1 + A.2)</b>		<b>6 511</b>	<b>97%</b>															
<b>B. Activités non éligibles à la taxonomie</b>																		
<b>CAPEX des activités non éligibles à la taxonomie (B)</b>		184	3%															
<b>Total (A+B)</b>		<b>6 695</b>	<b>100%</b>															

Le total des CAPEX figurant au pied du tableau, et constituant le dénominateur de l'indicateur, est issu de plusieurs sources et en particulier :

- Les investissements traditionnels, également mentionnés dans la ligne « investissements corporels et incorporels bruts »
- Les droits d'utilisation, au titre du retraitement IFRS16 des contrats de location, et figurant dans le tableau droit d'utilisation

Les CAPEX alignés au titre de l'activité 6.14 infrastructures de transport ferroviaire correspondent aux investissements réalisés sur le périmètre électrifié du réseau ferroviaire ainsi qu'aux investissements réalisés dans les gares. Ils incluent les opérations de régénération du réseau électrifié réalisées notamment par les établissements d'Ile-de-France sur lesquels un Système de Management Environnemental (SME) a été déployé. A cela s'ajoutent les projets associés à un SME et les phases études des projets de nature intellectuelle (ingénierie, études préalables, homologations) portant sur le réseau électrique. Ils incluent également les chantiers certifiés zéro déchets associés à une Notice de Respect de l'Environnement (NRE) menés par Gares et Connexions comme le projet sur le pôle d'échange multimodal de la gare Lyon Part Dieu, la rénovation de la gare RER de Paris Saint-Michel ou encore le projet d'accessibilité PMR en gare de Saint-Denis.

#### 4.5.3.3. OPEX alignés

Selon l'article 8, les OPEX correspondent aux charges associées à la maintenance des actifs. Ils peuvent également inclure des frais de recherche et développement. Ce premier niveau d'analyse a conduit à rechercher les charges associées à cette définition et à exclure notamment les charges associées aux achats, sous-traitance et charges de personnel, en application des recommandations de la CNCC. La typologie détaillée des comptes constituant les OPEX figure dans le volet méthodologie

Le caractère foisonnant des charges composant cet indicateur s'est couplé, comme pour les CAPEX, à l'absence d'homogénéité des événements associés (opérations de maintenance, études). Ceci a conduit à privilégier des calculs basés sur les données financières associées à l'indicateur. De manière plus générale, le caractère composite de cet indicateur le rend moins signifiant que le chiffre d'affaires ou les CAPEX, représentant respectivement l'activité courante et sa transformation potentielle.

Le second niveau d'analyse a conduit à rechercher les flux associés à une activité zéro émission de CO2e parmi cette sélection. Ceci a été réalisé, soit de manière directe quand les données étaient disponibles, soit en application d'une clé issue de l'analyse du chiffre d'affaires.

Les OPEX alignés représentent ainsi environ 9 % de l'ensemble des investissements du groupe SNCF Réseau, portés sur l'activité 6.14 infrastructure de transport ferroviaire comme indiqué dans le tableau ci-après :

Activités économiques (1)	Code(s) (2)	OPEX absolu (3) u	Part du OPEX (4) %	Critères de contribution substantielle		Critères d'absence de préjudice important (DNSH - Does Not Significantly Harm)										Part des OPEX alignés sur la taxonomie, année N (18)	Catégorie activité habitante (20)	Catégorie activité transition (21)
				Atténuation du changement climatique (5)	Adaptation au changement climatique (6)	Atténuation du changement climatique (11)	Adaptation au changement climatique (12)	Ressources aquatiques et marines (13)	Economie circulaire (14)	Pollution (15)	Biodiversité et écosystèmes (16)	Garanties minimales (17)	%	H	T			
<b>A. Activités éligibles à la taxonomie</b>																		
<b>A.1 Activités durables sur le plan environnemental (alignées à la taxonomie)</b>																		
6.14 - Infrastructures de transport ferroviaire		-178	9%	100%	-	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	9%	H	
<b>OPEX des activités durables sur le plan environnemental (i.e alignés à la taxonomie) (A.1)</b>		-178	9%													9%		
<b>A.2 Activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées à la taxonomie)</b>																		
6.14 - Infrastructures de transport ferroviaire		-1 396	74%															
7.7 - Acquisition et propriété de bâtiments		-58	3%															
<b>OPEX des activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignés à la taxonomie) (A.2)</b>		-1 453	77%															
<b>Total (A.1 + A.2)</b>		-1 632	87%															
<b>B. Activités non éligibles à la taxonomie</b>																		
<b>OPEX des activités non éligibles à la taxonomie (B)</b>		-248	13%															
<b>Total (A+B)</b>		-1 880	100%															

Le total des OPEX constituant le dénominateur de l'indicateur est issu d'une sélection de comptes parmi les comptes d'achats et charges externes.

Les OPEX alignés au titre de l'activité 6.14 infrastructure de transport ferroviaire correspondent aux opérations de maintenance réalisées sur le périmètre électrifié du réseau ferroviaire et associées à un SME ainsi qu'à celles réalisées dans les gares en lien avec la présence d'une NRE.

#### 4.5.3.4. Perspectives

Le chiffre d'affaires et les CAPEX traduisent les effets d'actions à temporalités différentes.

L'alignement fin 2022 du groupe SNCF Réseau sur le chiffre d'affaires est le reflet du niveau de l'activité actuelle. Elle est marquée par l'engagement de longue date du groupe dans la fourniture d'une offre de transport zéro émission ou faiblement carbonée reposant sur l'infrastructure adaptée.

Les CAPEX reflètent quant à eux l'effort d'investissement du groupe tant pour maintenir le niveau d'alignement du chiffre d'affaires, issu des capacités actuelles de production, que pour opérer des transformations industrielles.

La politique de déploiement d'un SME sur tous les établissements à l'horizon 2025 et progressivement sur l'ensemble des chantiers de travaux devrait favoriser la croissance du taux d'alignement des CAPEX. La croissance de programmes de rénovation des gares certifiés « zéro déchets » devrait également favoriser le développement de la part alignée des CAPEX.

#### 4.5.4. Méthodologie

##### 4.5.4.1. Analyse des critères de contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique

Le texte des actes délégués ne mentionne pas explicitement d'indicateurs financiers mais englobe les enjeux économiques sous le terme générique « activité ». Le premier niveau d'analyse a donc été de flécher l'activité avec sa représentation sous la forme d'un indicateur.

Pour le chiffre d'affaires, le niveau d'activité a été apprécié au regard d'indicateurs extra financiers homogènes (trafic, km etc.) correspondant à la définition taxonomie.

Pour les investissements et les OPEX, la notion d'activité a été appréhendée au regard des volumes financiers associés aux critères décrits. La grande disparité des événements associés à des CAPEX et OPEX : nombre d'engins acquis, nombres d'opérations de régénération, nombre d'opérations de maintenance etc. ne permettant pas de dégager un indicateur extra financier homogène et pertinent pour les calculs d'indicateur.

#### Chiffre d'affaires contribuant substantiellement

Pour l'activité 6.14, la contribution substantielle a été mesurée en détournant le Chiffre d'affaires associé aux péages et redevances sur le réseau électrifié. Les données d'appui ont été les classifications UIC<sup>6</sup> du réseau ferroviaire (Catégories UIC 1 à 4 et une partie des UIC 5 & 6). Le Chiffre d'affaires réalisé par l'activité gares et connexions a quant à lui été pris dans son intégralité en application de la définition de l'acte délégué : « l'infrastructure et les installations sont dédiées au transfert de voyageurs du rail vers le rail ou à partir d'autres modes de transport vers le rail ».

Pour l'activité 7.7, les investigations ont conduit à rechercher dans le parc immobilier les immeubles relevant de la catégorie DPE A « Dans le cas de bâtiments construits avant le 31 décembre 2020, un certificat de performance énergétique relevant au minimum de la classe A a été délivré ». L'absence de bâtiment relevant de cette catégorie et le caractère incertain du second critère de contribution substantielle « À défaut, le bâtiment fait partie des 15 % du parc immobilier national ou régional les plus performants en matière de consommation d'énergie primaire opérationnelle, ce qui est démontré par des éléments de preuve appropriés, comparant au moins la performance du bien concerné à la performance du parc immobilier national ou régional bâti avant le 31 décembre 2020 et opérant au minimum une distinction entre bâtiments résidentiels et bâtiments non résidentiels ». L'absence de bâtiment répondant à l'un ou l'autre des critères a conduit à ne pas identifier de contribution substantielle sur cette activité.

#### CAPEX contribuant substantiellement

Les CAPEX pouvant contribuer substantiellement (CS) sont issus de deux sources d'informations : les flux associés aux investissements traditionnels dits « en propriété » et ceux associés aux retraitements de loyers qualifiables d'investissements en application de la norme IFRS16.

<sup>6</sup> Classification des types de voies reconnue dans le monde du chemin de fer

Pour l'activité 6.14, la contribution substantielle a été mesurée en s'appuyant à la fois sur la catégorisation UIC des segments de voie et des analyses complémentaires. Les investissements sur les voies type UIC 1 à 4, ainsi que sur des segments de voies électrifiées sur les UIC 5 et 6 ont été retenus.

Pour les activités immobilières 7.1 à 7.7, les investigations ont conduit à rechercher dans les investissements ceux répondant précisément aux différents critères des actes délégués. Néanmoins, le manque d'homogénéité des données et le faible enjeu global n'ont pas permis de dégager de CAPEX contribuant substantiellement.

### OPEX contribuant substantiellement

Les OPEX pouvant contribuer substantiellement (CS) sont issus du cadrage par les comptes de charges associés à la maintenance et à la recherche et développement.

La sélection de comptes associés aux OPEX s'est ainsi portée sur les catégories suivantes :

- Entretien, maintenance et location de matériel roulant ferroviaire
- Entretien et maintenance sur biens immobilier
- Entretien et maintenance sur le réseau ferroviaire
- Entretien et maintenance sur matériel de transport
- Études et recherche

Le détournement sur l'activité associée à des émissions de CO<sub>2</sub>e nulles a été réalisé soit de manière additive quand les données financières associées permettaient une identification à la source, soit selon un proxy basé sur le niveau d'activité quand cette identification à la source n'était pas possible. Ce proxy a été déterminé sur la base des investissements pour les activités d'infrastructure.

Pour les activités 6.14, le détournement des OPEX CS a pu être réalisé à la source en couplant les charges de maintenance

et de recherche et développement avec les indicateurs sur le type de voies maintenues (UIC 1 à 4 et tronçons électrifiés des UIC 5 et 6).

Pour les activités immobilières 7.7, les investigations ont conduit à rechercher dans les charges de maintenance celles associées à des biens de DPE A. L'absence de biens immobiliers répondant à ces critères a conduit par analogie à ne pas considérer les OPEX associés.

### 4.5.4.2. Analyse des critères d'absence d'effets collatéraux

L'analyse de l'absence d'effets collatéraux (DNSH) a reposé sur plusieurs travaux :

- Une analyse technique préalable permettant d'identifier les données qualitatives et quantitatives requises pour vérifier le respect des critères
- Une analyse complémentaire sur les critères à partir des données disponibles
- Une analyse thématique, à partir des retours de la FAQ pour identifier les cas de non-applicabilité des DNSH (cf description par activité) – La FAQ du 19 décembre 2022 portant sur l'Acte Délégué Climat ayant confirmé qu'une activité peut être qualifiée d'alignée sans respecter un critère spécifique qui lui serait non applicable.

Ces travaux ont donné lieu à des raccords entre les analyses techniques et les données financières pour opérer un nouveau détournement à partir des données contribuant substantiellement. Celui-ci a été réalisé en s'appuyant autant que possible sur des données analytiques communes entre contributions substantielles et analyse DNSH.

Sur les activités 6.14, l'analyse de l'ensemble des critères d'absence d'effets collatéraux est requise.

Le tableau ci-après résume ces croisements entre la contribution substantielle des activités taxonomie à l'objectif d'atténuation du changement climatique et les analyses requises sur les critères d'absence d'effets collatéraux.

Activités taxonomie	Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Atténuation du changement climatique	Ressources aquatiques et marine	Economie circulaire	Pollution	Biodiversité et écosystèmes
6.14 - Infrastructures de transport ferroviaire	L'infrastructure est soit : - Une infrastructure au sol électrifiée et ses sous-systèmes associés ; - Destinée au transbordement de fret entre les modes ; - Dédicée au transfert de voyageurs du rail vers le rail ou à partir d'autres modes de transport vers le rail. (Pas de transport ou stockage de combustibles fossiles)	x	N/a	x	x	x	x
7.1 à 7.7 - Activités immobilières	- Bâtiments construits avant le 31/12/20 : DPE A ou bâtiment faisant partie du top 15% du parc immobilier national le plus performant en matière de consommation énergétique ; - Bâtiments construits après le 31/12/20 : Demande en énergie primaire inférieure d'au moins 10% au seuil NZEB.	x	N/a	N/a	N/a	N/a	N/a

### Activité 6.14 – infrastructures de transport ferroviaire

La vérification des critères de préservation des ressources marines et de la biodiversité a été adossée à la réglementation applicable en droit français et à la réalisation d'Etudes d'Impact Environnemental préalables aux chantiers d'infrastructure concernés. L'ensemble des projets éligibles du Groupe SNCF se conforment aux réglementations françaises et européennes en matière d'études d'impact environnementaux, permettant de justifier du respect des critères DNSH liés à la biodiversité et à l'eau :

- En effet, au titre du DNSH générique portant sur la biodiversité détaillée dans l'appendice D de l'Annexe 1 du règlement délégué, conformément à

la réglementation européenne 2011/92/EU, les projets de SNCF Réseau font l'objet d'une préanalyse permettant de déterminer si une évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) est nécessaire. Dépendamment du résultat, le projet pourra en être exempté. Au contraire, si une évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) est nécessaire, l'évaluation doit être menée et des mesures d'atténuations et de compensations pour protéger l'environnement sont mises en œuvre.

- A l'instar des diligences portant sur la biodiversité, le DNSH générique portant sur l'eau dont les exigences sont détaillées dans l'annexe B, suit la

même logique : conformément à la directive 2011/92/3U, l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) identifie, décrit et évalue les effets sur l'environnement de projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement. L'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) doit comprendre une évaluation des incidences sur l'eau conformément à la directive 2000/60/CE.

Ces aspects règlementaires prolongent les actions déjà engagées par l'activité :

- En matière de biodiversité (Cf DPEF 4.3.6.3. Protéger la biodiversité : la mise en œuvre de la démarche ERC (éviter - réduire - compenser) dans tous les projets et la réduction de l'utilisation des produits phytosanitaires.
- Pour la préservation des ressources en eau (Cf DPEF 4.3.6.3. Protéger la biodiversité et 4.3.6.5. Garantir la conformité environnementale et développer l'écoconception)

La mise en œuvre de notices de respect de l'environnement (NRE) sur les chantiers de rénovation de gares et le déploiement d'un système de management environnemental (SME) sur les différents sites de production (EIV, Infraclog, infrapôles, gares certifiées) ont permis de s'assurer du respect du critère de prévention de pollution (Cf DPEF 4.3.6.5. Garantir la conformité environnementale et développer l'écoconception).

Les analyses technico environnementales issues de ces sources ont été rapprochées des données financières en utilisant autant que possible les référentiels de comptabilité analytique.

Le respect du critère d'économie circulaire a été vérifié au regard des taux de collecte de déchets non dangereux sur l'ensemble des chantiers de voie pour l'activité de SNCF Réseau. Pour l'activité Gares, les chantiers zéro déchets ont été retenus pour la détermination de la part alignée sur les CAPEX et OPEX

Au-delà de la collecte et valorisation des déchets, le groupe s'est engagé à systématiser l'écoconception tant sur le matériel de voies, des gares, matériel ferroviaire, que l'immobilier et à repenser les processus de production pour réduire les déchets (Cf DPEF 4.3.6.5. Garantir la conformité environnementale et développer l'écoconception)

De manière plus générale, le groupe est engagé à renforcer les actions favorisant l'économie circulaire avec notamment la systématisation de l'éco conception, le développement du réemploi et de la valorisation des matières, l'augmentation de la part de produits recyclés dans les achats (Cf §5.8 DPE Cf DPEF 4.3.6.2. Développer l'économie circulaire)

#### **Vérification du critère d'adaptation au changement climatique (Annexe A)**

L'activité ferroviaire est par nature confrontée aux aléas climatiques. Les situations extrêmes sont bien connues et documentées par le Groupe depuis des dizaines d'années et traitées dans le cadre des plans de continuité d'activité (PCA) qui permettent d'assurer la poursuite du service en cas de survenance. L'enjeu de l'adaptation au changement climatique prolonge la sensibilité opérationnelle à ces questions et en fait dorénavant un sujet stratégique majeur. L'adaptation et la résilience au changement climatique des activités du groupe SNCF Réseau constitue l'un des 6 axes de la stratégie RSE 2020-2030 du Groupe SNCF et l'un des engagements de la stratégie de développement durable de SNCF Réseau (Cf. DPEF 4.3.4. Assurer durablement la qualité de notre production et nos services).

Pour piloter les travaux de cet axe stratégique, un comité Adaptation au Changement Climatique (ACC) a été mis en place au sein du Groupe SNCF depuis 2021. Il est chargé de la validation et du suivi des plans d'actions proposés par les

SA du groupe et de leur pilotage global. Ce comité est placé sous la responsabilité des présidents du groupe auxquels il réfère lors d'un comité annuel.

Le risque lié à l'adaptation au changement climatique a également été intégré dans la cartographie des risques majeurs du groupe SNCF Réseau depuis plusieurs années. Les actions de remédiation de ce risque sont suivies au niveau du COMEX.

Le comité ACC de décembre 2022 a par ailleurs initialisé une organisation ad hoc sur le sujet : pilotage de l'ACC dans chaque entité du groupe, structuration d'un réseau de référents, sensibilisation des salariés et formation au plus près du terrain aux diagnostics de résilience et à la gestion des risques physiques.

L'analyse du critère ACC du règlement taxonomie s'est donc appuyée sur des structures déjà actives au sein du groupe et de sa filiale SNCF Réseau, et une sensibilité opérationnelle aux aléas climatiques. Elle a donné lieu à la réalisation d'une analyse instruite selon les attendus de l'appendice A de l'Annexe I de l'Acte Délégué Climat.

#### Identification et analyse des risques

Les risques climatiques physiques significatifs pour les activités du groupe SNCF Réseau ont été identifiés parmi ceux énumérés dans le tableau de la section II de l'appendice A. Pour chacun des aléas climatiques, l'impact et la fréquence du risque associé ont été étudiés. L'évaluation de l'impact a intégré les dimensions financière, réputationnelle, santé au travail, sécurité, sûreté et clients/salariés. L'évaluation de la fréquence du risque s'est appuyée sur les sinistres qui se sont déjà produits dans le groupe et sur les études dans le domaine.

Les risques auxquels le groupe est particulièrement sensibles sont les suivants :

- Modification des températures
- Stress thermique
- Variabilité des températures
- Vagues de chaleur
- Inondations
- Cyclones

Une analyse d'exposition aux aléas chroniques et aux aléas aigus a été menée et cartographiée et croisée avec sa correspondance taxonomie.

Des études projectives selon les scénarii du GIEC ont déjà été initiées dont des études spécifiques de vulnérabilité sur l'axe Seine (Paris – Le Havre) et une autre en cours sur l'axe Languedocien.

Ces études pourront être complétées d'analyses financières ad hoc pour évaluer les impacts financiers du changement climatique : chiffre d'affaires perdu en cas de perturbations météo, investissements et OPEX requis pour les solutions d'adaptation.

#### Solutions d'adaptation

L'analyse des risques a été complétée de l'identification et de l'évaluation des solutions d'adaptation. Ces solutions sont constituées de celles déjà mises en œuvre, et d'autres de nature plus profonde à mener sur le long terme.

Solutions déjà mises en œuvre :

- Risque température : Système d'alertes Météo France, tournées chaleur", entretien et travaux des différents ouvrages, gestion anticipée de la végétation,

- Risques liés aux masses solides : Végétalisation des abords de voies pour tenir les sols.

Pour le plus long terme, et au-delà de l'identification des risques physiques pouvant survenir, SNCF s'attache à investir dans l'innovation et la recherche en faveur de l'adaptation et de la résilience des activités (Cf. DPEF 4.3.4).

- Activité 6.14 - SNCF Réseau poursuit ses efforts d'identification des risques physiques à climat actuel et futur souhaité à l'échelle du réseau ferré national (RFN). L'objectif est d'obtenir une vision macroscopique des effets du changement climatique sur ce réseau pour un panel d'aléas climatiques.
- Pour l'ensemble des activités, la Direction Technologies, Innovation & Projets Groupe (DTIPG) travaille sur la production de méthodologies et d'outils d'analyse de risque et d'aide à la décision.
- Pour l'ensemble des activités taxonomie, le réseau Synapses d'experts du développement durable de la SNCF a été missionné pour mieux cerner le concept de SafN « Solution d'adaptation fondées sur la nature » et identifier les solutions applicables à la SNCF sur un premier cas d'étude : les extrêmes de température.

Ces analyses d'ensemble : identification et analyses des risques, études des solutions d'adaptation, permettent de conclure que l'ensemble des activités du groupe sont conformes au critère décrits dans l'appendice A du règlement taxonomie.

### Analyse du critère de respect de garanties minimales

L'analyse du critère des garanties minimales repose d'une part sur les dispositions de l'article 18 du règlement Taxonomie, et d'autre part sur les recommandations de la Plateforme pour la finance durable dans son Rapport final sur les garanties minimales du 11 octobre 2022.

Si l'article 18 requiert que les entreprises vérifient la mise en œuvre de procédures visant à s'aligner sur les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales et les principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, y compris les principes et les droits fixés par les huit conventions fondamentales citées dans la Déclaration de l'Organisation internationale du travail relative aux principes et droits fondamentaux au travail et par la Charte internationale des droits de l'homme, le rapport de la Plateforme recommande d'étendre la vérification aux thématiques de la lutte anti-corruption, de la fiscalité, et du droit de la concurrence.

La vérification des garanties minimales sur les critères de non-alignement a donc reposé sur les guidelines du règlement taxonomie et leur interprétation par la Plateforme pour la Finance Durable en portant sur les 4 thématiques suivantes :

- Droits humains,
- Corruption
- Fiscalité,
- Droit de la concurrence

Pour ces 4 thèmes, l'analyse du critère repose sur la mise en place de diligences ou de processus spécifiques et l'absence de condamnation. Les éléments décrits ci-après sont issus des politiques mises en place dans le cadre de l'ensemble du groupe SNCF.

Mise en place de diligences ou processus spécifiques

Concernant les droits humains, le Groupe SNCF publie annuellement, dans son rapport de gestion, depuis l'année 2022, un plan de vigilance, en conformité avec la loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre. Celui-ci comprend :

- Une cartographie des risques destinée à leur identification, leur analyse et leur hiérarchisation
- Des procédures d'évaluation régulière de la situation des filiales, des sous-traitants ou fournisseurs avec lesquels est entretenue une relation commerciale établie, au regard de la cartographie des risques ;
- Des actions adaptées d'atténuation des risques ou de prévention des atteintes graves ;
- Un mécanisme d'alerte et de recueil des signalements relatifs à l'existence ou à la réalisation des risques, établi en concertation avec les organisations syndicales représentatives dans ladite société ;
- Un dispositif de suivi des mesures mises en œuvre et d'évaluation de leur efficacité.

Celui-ci comprend également les engagements en matière de droits humains dans les processus de l'entité.

Ainsi, les 6 étapes-clés en matière de processus de diligence raisonnable en matière de droits humains sont couvertes.

Concernant la lutte anti-corruption, le groupe SNCF a adopté un programme de prévention et de lutte contre la corruption, conformément aux exigences de la loi dite « Sapin II ». Il vise à prévenir les risques juridiques, financiers et d'image que fait peser la corruption sur le Groupe. Dans ce but plusieurs actions concrètes ont été mises en place comme prévu dans la loi, dont la diffusion d'un Code de conduite de prévention et de lutte contre la corruption.

Les principaux engagements sont repris sur un site internet public dédié :

<https://www.sncf.com/fr/engagements/demarche-ethique/lutte-contre-la-corruption>

En matière de fiscalité, le groupe a mis en place des processus adaptés pour à la fois identifier, évaluer et contrôler tout risque fiscal afin de veiller à sécuriser l'ensemble de ses opérations. En cas d'incertitude ou de complexité dont le degré peut présenter un risque fiscal, l'avis d'un conseil externe est sollicité, notamment en matière de fiscalité internationale. [...]

En matière de droit de la concurrence, l'entreprise sensibilise ses employés à l'importance du respect de toutes les lois et réglementations applicables en matière de concurrence. A titre d'exemple, certaines entités du groupe ont mis en place depuis 2019 un Code de conduite pour une concurrence libre et loyale. A cela s'ajoute la mise à disposition, pour les équipes d'encadrement d'un e-learning sur le respect du droit de la concurrence.

### Absence de condamnations

Sur ces différentes thématiques, le groupe n'a par ailleurs pas fait l'objet de condamnation de nature à remettre en cause le respect du critère.

## 4.6. PLAN DE VIGILANCE

La loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 sur le devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre impose aux grandes sociétés d'établir et de mettre en œuvre de manière effective un plan de vigilance afin de prévenir les atteintes graves envers les droits humains et les libertés fondamentales, la santé et sécurité des personnes ainsi que



l'environnement, causées directement par les activités de l'entreprise ou indirectement par celles de ses filiales et sous-traitants.

La loi s'applique au Groupe SNCF à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022. Un délai de deux ans d'exercice, dans sa nouvelle configuration à la suite de la mise en place de la réforme ferroviaire au 1<sup>er</sup> janvier 2020, lui a été accordé en application de l'article 22 IV de l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au Groupe SNCF. SNCF SA publie donc en février 2022 son premier plan de vigilance.

La loi s'applique aux sociétés dont le siège social est sur le territoire français avec un nombre supérieur ou égal à 5 000 salariés. Les filiales ou sociétés contrôlées qui dépassent ces seuils sont réputées satisfaire aux obligations prévues dès lors que la société qui les contrôle, établit et met en œuvre un plan de vigilance relatif à l'activité de la société et de l'ensemble des filiales ou sociétés qu'elle contrôle.

Un seul plan de vigilance est publié par SNCF SA pour l'ensemble du Groupe SNCF.

Les sociétés SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont été étroitement associées aux travaux de ce premier plan de vigilance pour l'ensemble du Groupe SNCF.

Le plan de vigilance 2023 du Groupe SNCF peut être consulté dans la Déclaration de Performance Extra-Financière SNCF SA.

Il fait également l'objet d'une publication à part sur le site [www.sncf.com](http://www.sncf.com)

#### 4.7. PERSPECTIVES

Le Groupe SNCF Réseau poursuit ses actions dans une perspective d'amélioration continue.

Ainsi, il conforte les atouts du ferroviaire pour un monde plus durable.

Il travaille également les pistes de progrès identifiées.

Le pilotage des plans d'actions qui en découlent est suivi à haut niveau, notamment à travers leur inscription dans le projet stratégique d'entreprise « TOUS SNCF ».

#### 4.8. MÉTHODE DU RAPPORT EXTRA FINANCIER

Conformément aux exigences réglementaires établies par la transposition dans le droit français de la directive européenne relative à la publication d'informations non financières du 22 octobre 2014, la déclaration de performance extra financière de SNCF Réseau repose sur l'obligation de rapport prévue par les articles L. 225-102-1 et R. 225-104 à R. 225-105 du code de commerce français. Elle s'inspire des normes et standards internationaux, notamment :

- Les principes de transparence de la Global Reporting Initiative (GRI) ;
- La norme ISO 26000 relative à la Responsabilité Sociétale des Organisations ;
- Les Objectifs de Développement Durable (ODD) adoptés en septembre 2015 par l'Organisation des Nations Unis (ONU) dans le cadre de l'Agenda 2030 ;
- Le référentiel du rapport extra-financier est disponible sur demande

## 5. GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

Le présent chapitre sur le gouvernement d'entreprise est établi en application des articles L. 225-37, L. 225-37-4 et L22-10-10 du Code de commerce et de l'article 621-18-3 du Code monétaire et financier. Il présente la gouvernance de SNCF Réseau en place au 31 décembre 2022.

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

### 5.1. LA DIRECTION GÉNÉRALE

#### 5.1.1. Le Président-directeur général

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

Le 18 octobre 2022, Monsieur Luc Lallemand, président-directeur général nommé en mars 2020 a été révoqué et remplacé par Monsieur Matthieu Chabanel, anciennement directeur général délégué chargé des projets, de la maintenance et de l'exploitation ayant démissionné de ces fonctions le 1<sup>er</sup> juillet 2022. Le Conseil d'Administration a décidé d'opter pour le cumul des fonctions de la Direction générale et de la présidence du Conseil d'Administration : en conséquence, SNCF Réseau est dirigée depuis le 18 octobre 2022 par Matthieu Chabanel en qualité de Président-directeur général.

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

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

#### 5.1.2. Le Directeur général délégué

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

Au 31 décembre 2022, le Président-directeur général n'a pas proposé au Conseil d'Administration de désigner de directeur général délégué.

#### 5.1.3. Limitation de pouvoirs

Sous réserve des pouvoirs que la loi ou les statuts attribuent expressément à l'Assemblée Générale et au Conseil d'Administration, et dans la limite de l'objet social, le Président-directeur général est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toutes circonstances au nom de la société. Dans ce cadre, le Président-directeur général peut déléguer une partie de ses pouvoirs à ses collaborateurs dans des conditions qu'il détermine.

Dans une perspective de bonne gouvernance de la société, les statuts et le règlement intérieur du Conseil d'Administration prévoient qu'au-delà de seuils fixés dans le règlement intérieur, certaines opérations et engagements requièrent l'approbation préalable du Conseil d'Administration. Les opérations ou engagements les plus importants peuvent également requérir l'approbation préalable du Conseil d'Administration de la maison-mère, la Société Nationale SNCF SA. Cependant, le Conseil

d'Administration de la Société Nationale SNCF SA ne se prononce pas sur les investissements individuels de SNCF Réseau, ni sur les conventions de financement spécifiques à ces investissements, en matière d'entretien, de renouvellement et de modernisation du réseau existant, ainsi que sur ceux portant sur le développement du réseau.

#### 5.1.4. Rémunération

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

#### 5.1.5. Le comité exécutif

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

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

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

### 5.2. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

#### 5.2.1. Règles de composition du Conseil

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

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

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

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

- En tant que membre du Conseil d'Administration d'un gestionnaire d'infrastructure et en tant que membre du Conseil d'Administration d'une entreprise ferroviaire
- En tant que personne chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles et en tant que membre du Conseil d'Administration d'une entreprise ferroviaire

- Lorsqu'il existe un conseil de surveillance, en tant que membre du conseil de surveillance d'un gestionnaire d'infrastructure et en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise ferroviaire
- En tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur un gestionnaire d'infrastructure, et en tant que membre du Conseil d'Administration de ce gestionnaire d'infrastructure.
- Le secrétaire du comité social et économique ou de l'organe qui en tient lieu
- L'agent chargé de l'exercice du contrôle économique et financier de l'État
- Le Commissaire du Gouvernement désigné par le ministre chargé des transports
- Conformément à l'article L.2122-4-1-1 du Code des transports, les membres du Conseil d'Administration, lorsqu'ils sont salariés d'autres entités du groupe SNCF qui ne sont pas gestionnaires d'infrastructure, ne prennent pas part aux décisions relatives aux fonctions essentielles telles que définies à l'article L.2122-3 du code des transports et à la nomination ou la révocation des dirigeants en charge des fonctions essentielles et des personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles.

Une même personne ne peut non plus être concomitamment désignée en tant que membre du Conseil d'Administration de SNCF Réseau et en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise ferroviaire.

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

### 5.2.2. Composition du Conseil d'administration

Membres	Sexe	Age	Comités du Conseil			Autres Mandats ou Fonctions
			Audit et risques	Nominations et rémunérations	Stratégie et Investissements	
Matthieu Chabanel <i>Directeur général délégué jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2022</i> <i>Président à compter du 18 octobre 2022</i>	M	46				Président du Conseil d'Administration de Gares & Connexions
Luc Lallemand <i>Président jusqu'au 18 octobre 2022</i>	M	56				Président du Conseil d'Administration de Gares & Connexions Président du Conseil d'administration de Vinçotte
Indiana Afer-Bellini <i>Représentant salariés</i>	F	43			X	
Fanny Arav <i>Représentant salariés</i>	F	51	X			Conseillère CESE Groupe UNSA - Commission économie et finances - Commission environnement - CoGouv Convention Citoyenne Fin de vie - Sherpa UNSA auprès du Haut Commissariat au Plan - représentante du CESE au comité scientifique de l'Observatoire français des conjonctures économiques - membre du Comité scientifique du GART
Elizabeth Ayrault <i>Vice-présidente</i>	F	67				Administratrice de : - Geopost SA - Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives jusqu'au 28 avril 2022 Vice-présidente du Conseil de surveillance du GPMM jusqu'au 14 octobre 2022
Emmanuel Bossière <i>Représentant de l'État jusqu'au 27 juin 2022</i>	M	32	X	X	X	Directeur de participation adjoint – secteur transports Administrateur – représentant de l'État : - Aéroport Marseille Provence - HAROPA - Aéroport de Bordeaux
Frédéric Gilbert <i>Représentant de l'État du 7 juillet 2022 au 13 septembre 2022</i>	M	33	X	X	X	Administrateur – représentant de l'État Grand port maritime de Dunkerque
Auréliane Labourdette <i>Représentante de l'État à compter du 13 septembre 2022</i>	F	30	X	X	X	Directrice de participations adjointe – Transports à l'Agence des Participations de l'État Membre du conseil de surveillance de la SA Aéroport de Bordeaux-Mérignac
Guillaume Hintzy	M	48	X			Directeur financement et trésorerie Société Nationale SNCF Vice-président du Conseil de surveillance de SOFIAP Administrateur d'EUROFIMA

Christine Mequignon <i>Représentant salariés</i>	F	46	X				
Pierre Izard <i>Jusqu'au 31 décembre 2021</i>	M	68			X		Directeur technologie innovation Groupes de Société Nationale SNCF Vice-Président du Conseil d'administration de l'UTP Administrateur de l'université Gustave Eiffel
Jean-Claude Larrieu <i>À compter du 23 février 2022</i>	M	62			X		Directeur des risques, de l'audit, de la sécurité et de la sûreté du Groupe SNCF
Marie-Hélène Savinas	F	64		X			Directrice de l'audit interne Société Nationale SNCF
Valérie Péresse <i>Jusqu'au 4 avril 2022</i>	F	55					Présidente : - Région Ile-de-France - Ile de France Mobilités - Établissement public d'aménagement Paris Saclay - Institut Paris Région Administratrice : - Grand Paris Aménagement - Établissement Public Foncier d'Ile de France - Comité d'organisation des Jeux olympiques et paralympiques - Établissement public société de livraison des ouvrages olympiques (SOLIDEO) - Fondation université de Paris Membre du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris Censeur Aéroport de Paris 1ère Vice-présidente de l'association des Régions de France Conseillère municipale de Vélizy-Villacoublay Conseillère communautaire de Versailles Grand Parc
Grégoire de Lasteyrie <i>À compter du 12 juillet 2022</i>	M	38					Maire de Palaiseau Président de l'agglomération de Paris-Saclay Conseiller régional d'Ile-de-France – délégué spécial en charge des mobilités durables 1 <sup>er</sup> Vice-Président d'Ile-de-France Mobilités
Laurent Pichard	M	35	X	X		X	Direction du Budget – Sous-directeur Administrateur représentant de l'État : - Société du Grand Paris - ADEME - HAROPA
Guy Zima <i>Représentant salariés</i>	M	57				X	Conseiller CESER BFC Groupe CGT Vice-Président en charge de l'animation du Collège 2

### 5.2.3. Politique de diversité

Au 31 décembre 2022, le Conseil d'Administration est composé, sous réserve de la précision ci-après, de trois femmes et cinq hommes, soit un écart entre le nombre des administrateurs de chaque sexe qui n'est pas supérieur à deux, en conformité avec les dispositions de l'article L. 225-18-1 du Code de commerce. Conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 précitée, ce chiffre ne prend pas en compte les quatre représentants des salariés.

Pour sa part, le Comité exécutif de SNCF Réseau est composé de onze membres dont six femmes, soit 55%. Ce chiffre traduit la volonté de SNCF Réseau, de se rapprocher d'un équilibre représentatif de la société française et de ses

attentes pour l'avenir, tant au sein de ses organes de direction que de l'ensemble de ses métiers au sein de l'entreprise.

Au sein des 6%<sup>7</sup> de postes à plus forte responsabilité chez SNCF Réseau, on compte 21,0% de femmes.

Qualification	Femmes	Hommes	Total	Taux Femmes
<b>CD+CS+8</b>	691	2 600	3 291	21,0%
<b>Autre</b>	6 034	42 432	48 466	12,4%
<b>Total</b>	6 724	45 032	51 757	13,0%
<b>Taux CD+CS+8</b>	10,3%	5,8%	6,4%	

<sup>7</sup> Au regard des qualifications appliquées au sein de l'entreprise, il semble plus pertinent d'établir ce comparatif en prenant en compte les 6% des postes à responsabilité et non les 10% visé par l'article L22-10-10 du code de commerce

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

### 5.2.4.1. Règlement intérieur

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

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

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

### 5.2.4.2. Pouvoirs du Conseil d'Administration

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

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

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

En particulier, le Conseil d'Administration délibère sur les affaires suivantes :

- Il arrête le budget avant le 31 décembre de l'année précédant l'exercice concerné dans les conditions prévues à l'article 9 du décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 précité, ainsi que la stratégie de financement pour l'année à venir
- Il arrête la liste des dirigeants dans les conditions prévues à l'article L.2111-16-1 du code des transports
- Il arrête le barème des redevances d'utilisation des infrastructures ferroviaires
- Il adopte le contrat pluriannuel à conclure avec l'État, ainsi que les mesures correctives à prendre, le cas échéant, en tenant compte des recommandations de l'ART au titre de l'article L.2133-5-1 du code des transports

- Il adopte le plan d'entreprise mentionné à l'article L. 2122-7-1 du code des transports, à savoir un plan d'entreprise, comprenant des plans d'investissement et de financement, dont le but est d'assurer une utilisation, une mise à disposition et un développement optimal et efficace de l'infrastructure ferroviaire, tout en permettant d'atteindre l'équilibre financier et en prévoyant les moyens nécessaires pour réaliser ces objectifs
- Il définit les mesures d'organisation interne prévues à l'article L. 2111-16-4 du code des transports en vue de prévenir les risques de pratiques discriminatoires entre entreprises ferroviaires et pour assurer le respect des obligations découlant des règles d'impartialité
- Il se prononce également sur les engagements les plus significatifs de sa filiale SNCF Gares & Connexions conformément à l'article 12 de ses statuts.

### 5.2.4.3. Convocations, quorum et règles de majorité

#### Convocations

Les membres du Conseil d'Administration sont convoqués via une plateforme électronique sécurisée ou tout autre moyen au minimum dix jours avant la réunion du conseil. Toutefois, en cas d'urgence, les convocations peuvent être faites vingt-quatre heures à l'avance, sous les mêmes formes.

Les convocations mentionnent l'ordre du jour et comportent les éléments d'information nécessaires pour permettre aux membres du Conseil d'Administration de prendre des décisions éclairées.

Les réunions du Conseil se tiennent au siège social, ou dans tout autre lieu déterminé dans la convocation.

Sur décision du Président, et de façon exceptionnelle, le Conseil peut se réunir par visioconférence ou de télécommunication permettant l'identification des administrateurs et garantissant leur participation effective (ils doivent transmettre au moins la voix des participants et satisfaire à des caractéristiques techniques permettant la retransmission continue et simultanée des délibérations), sauf lorsque le Conseil d'Administration est réuni pour arrêter les comptes annuels sociaux et consolidés et établir le rapport de gestion.

#### Quorum

En application de l'article L 225-37 al.1 du code de commerce, le Conseil ne délibère valablement que si la moitié au moins de ses membres sont présents (ou réputés tels en cas de recours à un procédé de visioconférence ou par tout autre moyen de téléconférence). A chaque début de séance, le Président constate que le quorum est atteint pour permettre au Conseil de délibérer valablement.

#### Majorité requise

En application de l'article L 225-37 al. 2 du code de commerce, les décisions du Conseil sont prises à la majorité des membres présents ou représentés (ou réputés tels en cas de recours à un procédé de visioconférence ou par tout autre moyen de téléconférence). En cas de partage des voix, celle du Président de séance est prépondérante (l'article L 225-37 al. 4 du code de commerce).

Par dérogation au paragraphe précédent, et conformément à l'article L. 2111-15 du code des transports et à l'article 5 du décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau précité, les délibérations suivantes ne peuvent être adoptées sans le vote favorable de la majorité des membres nommés par l'Assemblée Générale, autres que ceux proposés par l'État :

- Arrêt du montant des dividendes pouvant être distribués en provenance de recettes issues d'activités non liées à l'infrastructure ferroviaire
- Adoption du budget annuel et des comptes prévisionnels
- Adoption du plan stratégique
- Décision de toute opération d'acquisitions ou de cessions supérieure à un certain seuil
- Décision sur tout engagement hors bilan supérieur à un certain seuil.

Ce mécanisme ne peut toutefois pas s'appliquer aux résolutions portant sur les fonctions essentielles telles que définies par l'article L. 2122-3 du code des transports.

Conformément au décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 précité, et particulièrement son article 6, le commissaire du gouvernement peut, dans un délai de trois jours à compter de la réunion du Conseil d'Administration, s'opposer à une délibération pouvant conduire à remettre en cause le respect de la règle de convergence prévue au II de l'article L. 2111-10-1 du Code des transports.

### **Conflit d'intérêts liés aux obligations d'indépendance du Gestionnaire d'infrastructure**

Conformément à l'article L. 2122-4-1-1 du code des transports, les membres du Conseil d'Administration, lorsqu'ils sont salariés d'autres entités juridiques du Groupe SNCF qui ne sont pas gestionnaires d'infrastructure, ne prennent pas part aux décisions relatives aux fonctions essentielles telles que définies à l'article L. 2122-3 du code des transports et à la nomination ou la révocation des dirigeants en charge des fonctions essentielles et des personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles.

Le gestionnaire de l'infrastructure a réuni dans un code de bonne conduite les mesures prises pour prévenir toute influence décisive d'une autre entité du groupe SNCF sur les décisions qu'il prend en ce qui concerne les fonctions essentielles. Ce code a été adopté par le Conseil d'Administration le 25 juin 2020 et adressé à l'Autorité de régulation des transports qui est chargée de veiller à son bon respect.

#### **5.2.4.4. Évaluation**

Le Conseil d'Administration procède à une évaluation formalisée au moins tous les trois ans, sous la direction du Comité des nominations, des rémunérations et de la gouvernance, avec si nécessaire, l'aide d'un consultant extérieur.

Le Comité des nominations, des rémunérations, et de la gouvernance débat annuellement du fonctionnement du Conseil d'Administration et en rapporte au Conseil le cas échéant. Les comités spécialisés du Conseil d'Administration

#### **5.2.4.5. Comités consultatifs**

En application du code des transports, est institué au sein de SNCF Réseau un Comité consultatif des parties prenantes, notamment consulté par le Conseil d'Administration et par les organes de gouvernance de sa filiale SNCF Gares & Connexions sur les grandes orientations de ces sociétés.

Est également institué un Comité consultatif pour le contrôle des marchés, doté d'un règlement intérieur validé par le Conseil d'Administration, qui précise la mission, la composition et le mode de fonctionnement de ce Comité.

#### **5.2.4.6. Comités permanents**

##### **Comité d'audit, des comptes et des risques**

Le Comité d'audit, des comptes et des risques est chargé, notamment, d'examiner les comptes annuels et semestriels, le budget, la cartographie des risques, le programme annuel de travail de l'audit interne, le rapport sur le gouvernement d'entreprise, le contrôle interne et la gestion des risques, ainsi que le programme de conformité. La mission du Comité d'audit, des comptes et des risques n'est pas séparable de celle du Conseil d'Administration qui a l'obligation légale d'arrêter les comptes sociaux annuels et d'établir les comptes consolidés annuels.

Le Comité d'audit, des comptes et des risques, lorsqu'il suit le processus d'élaboration de l'information financière, s'assure de la pertinence et de la permanence des méthodes comptables, en particulier pour traiter les opérations significatives. Lors de l'examen des comptes, le Comité d'audit, des comptes et des risques se penche sur les opérations importantes à l'occasion desquelles aurait pu se produire un conflit d'intérêts.

Dans le cadre du suivi de l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques et, le cas échéant, de l'audit interne concernant les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable financière et extra-financière, le Comité d'audit, des comptes et des risques entend les responsables de l'audit interne et du contrôle des risques et donne son avis sur l'organisation de leurs services. Il est informé du programme d'audit interne et est destinataire des rapports d'audit interne ou d'une synthèse périodique de ces rapports.

Il suit également la réalisation de la mission des Commissaires aux comptes et s'assure de leur indépendance.

##### **Comité des nominations, des rémunérations et de la gouvernance**

Le Comité des nominations, des rémunérations et de la gouvernance ne doit comporter aucun dirigeant mandataire social exécutif de la société.

En matière de nominations, le Comité propose au Conseil d'Administration les nominations et successions des administrateurs, des dirigeants mandataires sociaux et des principaux dirigeants du groupe. Il supervise le processus de sélection des candidats potentiels. La liste précise des nominations concernées au sein du Groupe est établie par le comité.

En matière de rémunérations, le Comité examine et donne son avis sur les principes et critères de détermination, de répartition et d'attribution des éléments composant la rémunération et les avantages de toute nature des mandataires sociaux. Il formule des recommandations sur l'enveloppe et les modalités de répartition de la rémunération à allouer aux administrateurs.

En matière de gouvernance, il suit les questions relatives au gouvernement d'entreprise et veille à la mise en œuvre au sein des organes sociaux de la société des principes et règles de bonne gouvernance pertinentes. Il pilote le processus d'évaluation du Conseil d'Administration. Il formule des propositions sur l'indépendance des membres du Conseil.

##### **Comité de la stratégie et des investissements**

Le Comité examine les sujets relatifs aux investissements ou comportant un engagement financier de SNCF Réseau, en particulier les programmes d'investissement, les projets de développement (politique de développement et aspects financiers), et les projets relatifs au patrimoine immobilier.

Il étudie également les dossiers portant sur les enjeux majeurs, notamment économiques et de politique industrielle de SNCF Réseau. Il est saisi pour l'examen :

- Du plan stratégique
- Du contrat d'entreprise conclu avec l'État
- Du document de référence du réseau et de la tarification
- Des choix stratégiques en matière d'évolutions technologiques, voire plus largement en matière d'innovation
- Des questions de création et de modernisation d'équipements industriels et de travaux.

#### 5.2.5. Travaux du Conseil en 2022

Au cours de l'exercice 2022 le Conseil d'Administration s'est réuni à 13 reprises. Le taux de présence des administrateurs a été de 95,2%.

Sur l'exercice 2022, le taux de participations des administrateurs aux comités a été :

- De 100% pour le Comité d'audit, des comptes et des risques,
- De 95,2% pour le Comité de la stratégie et des investissements
- De 100% pour le Comité des rémunérations, des nominations et de la gouvernance

La plupart des séances du Conseil d'administration débutent avec un reporting du Président-directeur Général, et font l'objet d'un point sécurité, d'un point d'information ponctualité et d'un point sur le suivi budgétaire.

En 2022, le Conseil d'administration a délibéré sur l'ensemble des affaires annuelles relevant de sa compétence, (budget, comptes, tarification), ainsi que sur des affaires périodiques (contrat de performance SNCF Réseau, cooptation d'administrateurs).

Il a également été saisi des opérations et engagements relevant de son pouvoir d'autorisation préalable.

#### 5.2.6. Délégations accordées au Conseil d'Administration dans le domaine des augmentations de capital

L'Assemblée Générale extraordinaire n'a pas délégué au Conseil d'Administration de pouvoirs en matière d'augmentation de capital et d'émission de titres.

#### 5.3. LES MODALITÉS DE PARTICIPATION DES ACTIONNAIRES À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

La société-mère SNCF SA, actionnaire unique, exerce les pouvoirs dévolus par la loi aux assemblées générales comme le prévoit l'article 16 des Statuts de SNCF Réseau.

L'Assemblée Générale Ordinaire de SNCF Réseau s'est réunie trois fois en 2022. Au cours de cette séance elle a notamment approuvé les comptes annuels 2021 et affecté le résultat de l'exercice et procédé à des nominations et révocations d'administrateurs.

#### 5.4. LES CONVENTIONS CONCLUES PAR SES FILIALES

Aux termes de l'article L. 225-37-4, 2° du Code de commerce, la présente partie doit mentionner, « *les conventions intervenues, directement ou par personne interposée, entre, d'une part, l'un des mandataires sociaux ou l'un des actionnaires disposant d'une fraction des droits de vote supérieure à 10% d'une société et, d'autre part, une autre société contrôlée par la première au sens de l'article L.233-3, à l'exception des conventions portant sur des opérations courantes et conclues à des conditions normales* ».

SNCF Réseau n'a pas connaissance de telles conventions.

#### 5.5. CODE DU GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

SNCF Réseau s'inspire des recommandations du code AFEP-MEDEF du gouvernement d'entreprise, notamment en matière de gouvernance en veillant à la mise en œuvre au sein de ses organes sociaux de ses principes et règles de bonne gouvernance pertinentes.

## 6. ENJEUX ET PERSPECTIVES

### 6.1. SECTEUR SNCF RÉSEAU

#### 6.1.1. Sécurité

La sécurité est la priorité et le socle des activités de SNCF Réseau. L'entreprise s'est fixée comme ambition une amélioration continue du niveau de sécurité ; elle a comme objectif la baisse de l'accidentologie tant en ce qui concerne l'exploitation ferroviaire que la sécurité et la santé au travail, la sûreté, la sécurité incendie, la cybersécurité et la résilience du réseau face aux risques naturels et technologiques. Pour cela, l'entreprise poursuit son programme pluriannuel, appelé PRISME, de renforcement de la culture sécurité dans toute l'entreprise, 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).

Enfin, le groupe SNCF a organisé une convention Sécurité en septembre 2022, qui a réuni 700 dirigeants et responsables sécurité des sociétés du groupe ayant des activités ferroviaires, dont SNCF Réseau. Elle a permis de mobiliser autour de la sécurité, valoriser les progrès et les actions déjà réalisées (dont les bonnes pratiques), s'ouvrir à des témoignages externes et insuffler une dynamique dans le domaine de la sécurité pour les années à venir.

#### 6.1.2. Projet de tarification du réseau ferré national 2024-2026

La tarification relative à l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026 a été publiée par SNCF Réseau sur son site Internet le 9 décembre 2022. L'Autorité de régulation des transports (ART) rendra son avis au plus tard le 9 février 2023.

#### 6.1.3. RER métropolitains

On compte une dizaine de projets majeurs de RER métropolitains sur l'ensemble du territoire. Ces projets ont pour ambition de contribuer au double du trafic à moyen terme.

Tous les RER métropolitains sont entrés en phase d'études des projets d'investissements. Des réalisations importantes sont attendues en 2025-2030 pour les villes de Bordeaux, Grenoble, Lyon, Sillon Lorrain et Strasbourg.

On note déjà des réalisations sur l'année 2022 avec notamment :

- L'ouverture de la 12<sup>ème</sup> voie (L) à Lyon Part Dieu,
- L'inauguration d'une 4<sup>ème</sup> voie entre Strasbourg et Vendenheim permettant d'augmenter l'offre à plus de 1000 trains / semaine
- La mise en service de la diamétralisation Bordeaux-Arcachon

Sur l'année 2023, deux points sont attendus dont :

- L'approfondissement des études et travaux avec les régions et métropoles sur cette dizaine de projets

- La mise en service en septembre 2023 de "Deux trains sur une même voie" (2TMV) à Rennes

#### 6.1.4. Les transferts de LDFT sur l'année 2023

L'année 2023 devrait voir la concrétisation des travaux engagés avec la Région Occitanie pour les transferts de gestion des lignes Alès-Bessèges et Montréjeau-Luchon, en vue de réouvertures aux services de transport ferroviaire de voyageurs. Dans cette région, les transferts de propriété des lignes Agen-Auch et Tarbes-Bagnères de Bigorre, autorisés par l'État, seront instruits pour des réouvertures au service de fret.

En Grand Est, les travaux seront poursuivis avec la Région pour le transfert de propriété de lignes 14 (Jarville – Vittel), et les projets de transfert des lignes des lots Bruche Piémont Vosges et Nord Alsace.

En Normandie, le transfert de propriété de la ligne Harfleur-Rolleville sera également conduite à la suite de l'autorisation donnée par l'État.

Dans les autres territoires, quelques réflexions se poursuivent mais sans formalisation identifiée.

Ainsi, initiée en 2020, le processus de transfert de ligne met en œuvre les nouvelles modalités offertes par la loi 3 DS en 2022, complétant l'art. 172 de la LOM et le décret n° 2020-1820.

#### 6.1.5. Programme de transformation : « Excellence Projet »

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

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

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

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

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

Parmi ces outils :

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

Le déploiement auprès des acteurs a démarré en septembre et se poursuivra au premier semestre 2023.

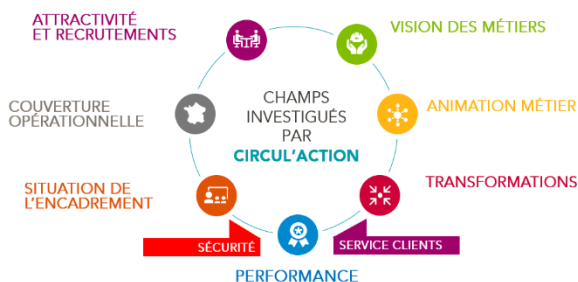
#### 6.1.6. « Circul'action »

Au printemps 2022, SNCF Réseau décide de lancer un programme baptisé « Circul'Action », pour tracer des perspectives pour les métiers de la circulation qui sont au cœur des enjeux de l'entreprise et assurent un rôle clé dans le système ferroviaire et la cohésion du Groupe SNCF.

Le programme a pour ambition de donner du sens aux métiers de l'exploitation dans un contexte de fortes évolutions, de répondre aux ambitions de développement du ferroviaire en assurant l'atteinte de la performance attendue, et le meilleur niveau de service à nos clients.

Après une large phase d'écoute et d'analyse de la situation existante, des évolutions et des actions d'amélioration ont été proposées sur les 7 lots du programme.





Le CODIR Réseau a validé une feuille de route qui permet d'accroître la visibilité et la reconnaissance du métier Circulation. Plusieurs actions ont déjà été actées :

- Augmentation du volume de recrutement (+25%)
- Accompagnement financier de la situation particulière des établissements
- Création d'une indemnité opérationnelle Circulation
- Mise en place de mesures d'accompagnement des agents en fin de carrière
- Adaptation des formations initiales des opérateurs
- Une prise en compte effective du temps de remise de service

Pour 2023, la feuille de route sera enrichie des retours sur ces premières décisions et continuera à être déployée sur l'ensemble des lots du programme.

Cela sera notamment le cas sur la situation de l'encadrement, sur l'accompagnement des transformations et sur les animations métier.

#### 6.1.7. « Maintenir Demain »

Maintenir demain est le programme qui remet au goût du jour l'organisation des unités de maintenance du Réseau, unités de maintenance en charge de l'entretien des infrastructures ferroviaires (voies, aiguillages, panneaux de signalisation, caténaires) et parties intégrantes des établissements de maintenance réparti sur tout le territoire national. 2023 est l'année où se prépare la dernière des 3 vagues de cette réorganisation qui concerne les 28 établissements de maintenance.

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

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

#### 6.1.8. Social RH

Le retour de l'inflation depuis un an et demi a conduit le groupe à prendre, dans le cadre des négociations annuelles obligatoires de décembre 2022, des mesures pour la rémunération dont l'importance s'est accrue pour les personnels, avec une clause de revoyure à mi-2023 pour prendre en compte d'éventuelles évolutions non anticipées. Au global, les mesures de revalorisation des rémunérations fixes (générales et individuelles) pour 2023 représentent une enveloppe moyenne de 5,9% (allant de 6,4% pour les salariés du collège exécution à 5,5% pour les salariés du collège encadrement).

La réforme des retraites prévue par le gouvernement conduira l'entreprise à expliquer aux managers les dispositifs actuels qui s'appliquent aux différentes catégories de personnel afin

qu'ils puissent répondre aux questions des salariés. Elle nécessitera également une mobilisation importante des acteurs production afin de limiter les conséquences des mouvements sociaux à prévoir.

Le volume de recrutement très important prévu en 2023 continuera à mettre sous tension le dispositif de recrutement, de formation et d'intégration de SNCF Réseau. Le contexte de poursuite de l'augmentation du turnover dans un marché de l'emploi qui restera difficile avec une concurrence accrue entre employeurs nécessitera la poursuite d'initiatives dynamiques pour assurer attractivité sur le marché et rétention de nos personnels.

Les premiers mois de l'année verront la mise en place de comités sociaux et économiques renouvelés pour 4 ans à la suite des élections de novembre 2022.

## 6.2. SECTEUR SNCF GARES & CONNEXIONS

### 6.2.1. Impact de la surinflation et de la hausse de l'énergie

L'année 2023 sera marquée par une hausse inédite de l'énergie (électricité et gaz), les achats réalisés en 2022 conduisant à un triplement de la facture de SNCF Gares & Connexions.

De plus, l'inflation (Indice des Prix à la Consommation) devrait rester soutenue en 2023, renchérissant à la fois les investissements (également impactés par les évolutions des indices TP01-index des travaux publics et BT01-index du Bâtiment) ainsi que les charges d'exploitation (soumises aux clauses d'indexation des marchés ainsi qu'aux mesures salariales en faveur du pouvoir d'achat). Ces hausses ne pourront se répercuter intégralement dans le chiffre d'affaires 2023.

Ainsi, dans la continuité de 2022, la maîtrise des coûts demeure le point de vigilance majeur à tous les niveaux de l'entreprise pour respecter l'engagement de Cash-Flow Libre du contrat de performance État.

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

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

La consultation des parties prenantes sur ce projet de DRG 2023 se déroule du 5 décembre 2022 au 4 février 2023. Elle sera suivie d'une saisine du régulateur, pour un avis attendu vers juin-juillet 2023.

### 6.2.3. Ambitions du Plan Stratégique « enVIE DE GARE » pour 2023

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

Parmi les réalisations à venir peuvent être relevées :

- Le programme « Hospitalité » : rendre les gares hospitalières répond à une attente forte de l'ensemble des acteurs, des voyageurs et visiteurs en premier lieu, mais aussi des transporteurs qui souhaitent optimiser l'expérience globale du voyage et enfin des commerces, pour qui, une gare plus hospitalière rend les commerces plus attractifs et favorise la consommation en gare ;
- L'accueil en gares des grands événements sportifs Rugby 2023 et Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 ;
- La poursuite du programme « Place de la Gare » dans les gares en lien avec les territoires ;
- Le développement de services accrus en gare, dont :
  - o Le déploiement de places de vélo sécurisées supplémentaires,
  - o La proposition de fontaines à eau dans les grandes gares.
- La poursuite du projet « Smart Station » autour de nouveaux cas d'usages, de surveillance des équipements ;
- L'achèvement de la rénovation des grands projets de transformation des gares, dont celui de la gare de

Toulouse Matabiau ou celui de Paris Nord Horizon 2024.

### 6.3. SECTEUR AUTRES

Sferis va poursuivre en 2023 l'exécution de son projet d'entreprise 2022-2026 par des actions dans les domaines de la sécurité (projet STOP AT pour continuer à faire baisser les accidents du travail), de la satisfaction des clients et des salariés, de la qualité de la production, de la responsabilité sociétale et de la performance économique.

Le démarrage de la nouvelle activité d'Altamétris est encourageant. Une réflexion est en cours sur ses développements futurs et la manière dont SNCF Réseau pourrait l'accompagner.

Terralpha a prévu en 2023 la mise en œuvre de plus de 30 points de présence supplémentaires, couplés à des capacités d'hébergement de clients. Des partenariats structurants vont permettre d'exploiter tout le potentiel de la filiale.

Leyfa Measurement va continuer à consolider ses équipes d'études de tracé / gabarit pour proposer son service de gestion du tracé au plus grand nombre, en priorité au sein du groupe. La société poursuivra par ailleurs le développement d'une collaboration avec Sferis pour laquelle elle réalise des opérations de bourrage mécanique lourd adaptées aux Lignes de Dessertes Fines du Territoire (LDFT).

# 03 – COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE SNCF RÉSEAU

Normes IFRS – en millions d'euros



## SOMMAIRE

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE .....	93	6	AVANTAGES DU PERSONNEL.....	143
COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ .....	94	6.1	DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL .....	143
ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES GAINS ET DES PERTES COMPTABILISÉS DIRECTEMENT EN CAPITAUX PROPRES.....	95	6.2	ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES .....	145
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS.....	96	6.3	CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL .....	147
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS.....	97	6.4	HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS .....	148
NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS .....	98	7	ELEMENTS DU RESULTAT .....	152
1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE.....	98	7.1	PRODUITS DES ACTIVITES ORDINAIRES .....	152
1.1 APPLICATION DES IFRS .....	98	7.2	TABLEAU DE VARIATION DES ACTIFS ET PASSIFS SUR CONTRAT .....	153
1.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES... ..	99	7.3	ACHATS ET CHARGES EXTERNES.....	153
1.3 PRINCIPES DE CONSOLIDATION.....	100	7.4	CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS .....	154
2 FAITS MARQUANTS.....	102	7.5	IMPÔTS ET TAXES .....	154
2.1 PLAN DE RELANCE .....	102	8	INFORMATION SECTORIELLE .....	155
2.2 REPRISE PARTIELLE DE LA DETTE (2ÈME PHASE) .....	102	8.1	DÉTERMINATION DES SECTEURS PRÉSENTÉS .....	155
2.3 CONTENTIEUX CDG EXPRESS.....	102	8.2	INDICATEURS SECTORIELS.....	155
2.4 PERTE DE VALEUR.....	102	8.3	INFORMATION PAR SECTEUR .....	155
2.5 ÉVOLUTION DE L'ACCORD D'INTÉRESSEMENT SNCF RÉSEAU ET MESURES SALARIALES .....	102	9	IMPÔTS SUR LES RESULTATS .....	156
2.6 PROJET D'AMÉNAGEMENT PARIS AUSTERLITZ .....	102	9.1	ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT.....	156
3 AUTRES ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE .....	103	9.2	PREUVE D'IMPÔT.....	156
4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS .....	104	9.3	IMPÔTS DIFFÉRÉS.....	156
4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION .....	104	10	RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES .....	157
4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT .....	110	10.1	RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC UNIFIÉ .....	157
4.3 PASSIFS LIÉS À DES IMMOBILISATIONS DE CONCESSION HORS CHAMPS IFRIC 12.....	112	10.2	RELATIONS AVEC L'ÉTAT .....	157
4.4 RÉSULTAT DE CÉSSIONS D'ACTIFS .....	112	10.3	REMUNÉRATION DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS .....	157
4.5 TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS ..	112	11	ENGAGEMENTS HORS BILAN .....	158
4.6 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL.....	116	11.1	GARANTIES FINANCIÈRES DONNÉES À DES TIERS .....	158
4.7 PROVISIONS.....	119	11.2	ENGAGEMENTS D'ACHAT D'IMMOBILISATIONS .....	158
5 CAPITAUX ET FINANCEMENT.....	121	11.3	GARANTIES FINANCIÈRES RECUES .....	158
5.1 CAPITAUX PROPRES.....	121	11.4	LOCATION SIMPLE IMMOBILIÈRE.....	158
5.2 GESTION DE LA TRÉSORERIE ET DU FINANCEMENT .....	121	11.5	ENGAGEMENTS LIÉS AU PÉRIMÈTRE CONSOLIDÉ.....	158
5.3 RÉFORME DES TAUX DE RÉFÉRENCE.....	121	11.6	SUBVENTION À RECEVOIR PLAN DE RELANCE .....	159
5.4 ENDETTEMENT FINANCIER NET .....	121	11.7	SUBVENTION D'INVESTISSEMENT À RECEVOIR .....	159
5.5 SITUATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES LIÉS .....	129	12	PERIMÈTRE DE CONSOLIDATION.....	160
5.6 COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET....	140	12.1	ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS.....	160
5.7 RAPPROCHEMENT AVEC LES FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT .....	141	12.2	PRINCIPALES ENTITES DU PERIMÈTRE .....	160
		13	HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES .....	161

## ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

## ACTIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2022	31/12/2021
Immobilisations incorporelles	4.1.1	440	431
Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location	4.1.2	562	577
Immobilisations corporelles	4.1.3	82 369	78 640
Actifs financiers non courants	5.4.1	35 846	28 568
Titres mis en équivalence		14	7
Impôts différés actifs		2 822	2 845
<b>Actifs non courants</b>		<b>122 054</b>	<b>111 067</b>
Stocks et en-cours	4.6.1	480	475
Créances d'exploitation	4.6.2	2 686	2 807
Subventions à recevoir	4.6.3	2 159	1 839
Actifs financiers courants	5.4.2	4 116	3 760
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5.4.2	117	834
<b>Actifs courants</b>		<b>9 558</b>	<b>9 716</b>
<b>Total de l'actif</b>		<b>131 612</b>	<b>120 783</b>

## PASSIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2022	31/12/2021
Capital	5.1	1 718	1 718
Réserves consolidées		16 500	6 041
Résultat Groupe		567	67
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		19	1
<b>Capitaux Propres totaux</b>		<b>18 803</b>	<b>7 827</b>
Engagements envers le personnel non courants		1 103	974
Provisions non courantes	4.7	227	266
Subventions d'investissement	4.2	40 430	37 623
Passifs financiers non courants	5.4.1	54 626	57 559
Obligations locatives non courantes	4.1.2	417	449
Passifs liés à des immobilisations de concession hors champ IFRIC 12	4.3	2 315	2 363
<b>Passifs non courants</b>		<b>99 117</b>	<b>99 234</b>
Engagements envers le personnel courants		58	63
Provisions courantes	4.7	16	4
Dettes d'exploitation	4.6.4	6 505	6 282
Subventions appelées d'avance	4.2.2	1 487	1 343
Passifs financiers courants	5.4.1	5 475	5 896
Obligations locatives courantes	4.1.2	150	134
<b>Passifs courants</b>		<b>13 691</b>	<b>13 722</b>
<b>Total du passif et des capitaux propres</b>		<b>131 612</b>	<b>120 783</b>

## COMPTES DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2022	31/12/2021
Chiffre d'affaires	7.1	8 257	7 612
Achats et charges externes	7.3	-2 785	-2 586
Charges de personnel	7.4	-2 963	-2 740
Impôts et taxes	7.5	-281	-255
Autres produits et charges opérationnels		23	39
<b>EBITDA</b>		<b>2 250</b>	<b>2 071</b>
Dotations aux amortissements	4.1.5	-2 955	-2 757
Variation nette des provisions	4.7	7	-4
Reprise de subventions d'investissement	4.2.4	1 294	1 205
Résultat de cession d'actifs	4.4	192	27
<b>Résultat opérationnel courant</b>		<b>788</b>	<b>542</b>
Pertes de valeur	4.5	-	-
<b>Résultat opérationnel</b>		<b>788</b>	<b>542</b>
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		4	12
<b>Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence</b>		<b>792</b>	<b>553</b>
Coût de l'endettement financier net et autres	5.4.1	-269	-501
Coût financier net des avantages du personnel		110	34
<b>Résultat financier</b>		<b>-159</b>	<b>-468</b>
<b>Résultat des activités ordinaires avant impôt</b>		<b>633</b>	<b>85</b>
Impôt sur les résultats		-62	-18
<b>Résultat net de l'exercice</b>		<b>571</b>	<b>67</b>

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

en millions d'euros	Notes	31/12/2022	31/12/2021
<b>Résultat net de l'exercice</b>		<b>571</b>	<b>67</b>
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		643	478
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		-	-
Variation de juste valeur des coûts de couverture		3	126
Impôts sur variation de juste valeur des coûts de couverture		-	-
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence		-	-
<b>Total des éléments qui seront reclassés (ou recyclables) ultérieurement en résultat net</b>		<b>646</b>	<b>604</b>
Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies		-212	81
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies		4	-2
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>-208</b>	<b>79</b>
<b>Total des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres</b>		<b>437</b>	<b>683</b>
<b>Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres de l'exercice</b>		<b>1 008</b>	<b>750</b>

# TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

## Réserves recyclables

en millions d'euros	Capital	Réserve s non recyclab les	Couvertur e de flux de trésorerie	Coûts de la couvertur e (R/D et FCBS)	Réserve s accumul ées	Résultat de la période	Capitaux propres - Part du Groupe	Participatio ns ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires )	Capitaux propres totaux
<b>Capitaux propres au 01/01/2021</b>	<b>1 718</b>	<b>-149</b>	<b>-1 399</b>	<b>-131</b>	<b>7 857</b>	<b>-833</b>	<b>7 063</b>	<b>1</b>	<b>7 064</b>
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	67	67	-	67
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	79	478	126	-	-	683	-	683
<b>Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres</b>	<b>-</b>	<b>79</b>	<b>478</b>	<b>126</b>	<b>-</b>	<b>67</b>	<b>750</b>	<b>-</b>	<b>750</b>
Affectation du résultat	-	-	-	-	-833	833	-	-	-
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres variations	-	1	43	-3	-28	-	12	-	12
<b>Capitaux propres au 31/12/2021</b>	<b>1 718</b>	<b>-70</b>	<b>-878</b>	<b>-8</b>	<b>6 996</b>	<b>67</b>	<b>7 826</b>	<b>1</b>	<b>7 827</b>
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	571	567	4	571
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	-208	643	3	-	-	437	-	437
<b>Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres</b>	<b>-</b>	<b>-208</b>	<b>643</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>571</b>	<b>1 004</b>	<b>4</b>	<b>1 008</b>
Affectation du résultat	-	-	-	-	67	-67	-	-	-
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	-	15	15
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	-	-1	-1
Autres variations	-	-	-18	-	9 972	-	9 954	-	9 954
<b>Capitaux propres au 31/12/2022*</b>	<b>1 718</b>	<b>-278</b>	<b>-254</b>	<b>-5</b>	<b>17 036</b>	<b>571</b>	<b>18 785</b>	<b>19</b>	<b>18 803</b>

\*Cf note 5.1



## ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Notes	31/12/2022	31/12/2021
<b>Résultat net de l'exercice</b>		<b>571</b>	<b>67</b>
Eliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées		-4	-12
de la charge (produit) d'impôt différé		-1	-4
des amortissements et provisions(*)		1 519	1 503
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		124	13
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	4.4	-192	-28
<b>CAF après coût de l'endettement financier net et impôt</b>		<b>2 016</b>	<b>1 540</b>
Eliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant		63	23
du coût de l'endettement financier net	5.6	148	535
<b>CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt</b>		<b>2 227</b>	<b>2 097</b>
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	4.6	414	341
Impôts décaissés (encaissés)		-49	-38
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>		<b>2 593</b>	<b>2 400</b>
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise			
		-6	-
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1.4	-6 108	-6 436
Intérêts d'emprunts capitalisés	4.1.4	-230	-228
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		21	82
Variation des prêts et avances consentis	5.4.1	113	-31
Subventions d'investissement reçues	4.2.3	3 880	4 147
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>		<b>-2 328</b>	<b>-2 466</b>
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres			
		15	-
Emission d'emprunts	5.4.1	123	6 469
Remboursements d'emprunts nets des créances CDP	5.4.1	-1 439	-2 854
Remboursement des obligations locatives	5.4.1	-102	-100
Décaissements sur dettes PPP	5.4.1	-134	-282
Encaissements sur créances PPP	5.4.1	134	279
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives	5.4.1	-2	-2
Intérêts financiers nets versés	5.4.1	-445	-562
Variation des dettes de trésorerie	5.4.1	244	927
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>		<b>-1 605</b>	<b>3 873</b>
Incidence des changements de principes comptables			
		-	-2
<b>Variation de trésorerie</b>		<b>-1 341</b>	<b>3 805</b>
Trésorerie d'ouverture			
		796	-3 009
Trésorerie de clôture			
	5.4.1	-545	796

(\*) Il s'agit de :

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

## NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS

Les notes 1 à 13 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

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

## 1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

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 de l'exercice clos le 31 décembre 2022 ont été arrêtés par le conseil d'administration de la Société nationale SNCF du 23 février 2023.

Les termes « le groupe SNCF Réseau », le « Groupe » et « SNCF Réseau » désignent l'ensemble constitué par les entités consolidées.

La « SNCF Réseau SA » désigne la Société nationale SNCF, société tête de groupe.

### 1.1 APPLICATION DES IFRS

Les états financiers consolidés du groupe SNCF Réseau, arrêtés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2022, sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées

par l'IASB (International Accounting Standards Board) et adoptées par l'Union Européenne à cette date. Le référentiel IFRS, tel qu'adopté dans l'Union européenne, peut être consulté sur le site internet de la Commission Européenne ([http://ec.europa.eu/internal\\_market/accounting/ias/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/ias/index_fr.htm)).

La base de préparation des comptes consolidés 2022 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 2022 ; Les modalités d'application de ces textes par le groupe SNCF Réseau sont détaillées dans un encart grisé au début de chaque note annexe ;
- des options retenues et exemptions utilisées telles que prévues par les normes pour l'établissement des comptes de l'exercice 2022. Ces options et exemptions sont décrites dans les notes annexes concernées.

#### 1.1.1 Normes et interprétations applicables aux comptes consolidés annuels ouverts à compter du 1er janvier 2022

Les amendements aux normes et interprétations ainsi que les nouvelles normes publiées et applicables à compter du 1er janvier 2022 qui concernent plus particulièrement les comptes consolidés annuels du Groupe sont les suivants :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts
Amendement IFRS 9, IAS 39 et IFRS 7 « comptabilisation et évaluation dans le cadre de la réforme des taux d'intérêt de référence » - phase 2	Publication par l'IASB : 27 août 2020  Homologation par l'UE : Règlement (UE) 2021/25 du 13 janvier 2021.  La phase 2 des amendements concerne le traitement comptable des impacts consécutifs à la mise à jour des contrats suite à la réforme des taux interbancaires offerts ainsi que les informations spécifiques à publier sur ces impacts possibles jusqu'en 2023, année de fin de publication du LIBOR USD	Cf. note Capitaux et financements
Amendements à la norme IAS 37 "Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels relatifs à la comptabilisation des provisions pour contrats déficitaires	Publication par l'IASB : 14 mai 2020  Homologation par l'UE : règlement (UE) 2021/1080 du 28 juin 2021.  L'IASB a publié des amendements à la norme IAS 37 "Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels" qui précisent les coûts qu'une entreprise doit inclure pour déterminer si un contrat est déficitaire.  Les amendements modifient la norme IAS 37 pour préciser que les coûts d'exécution d'un contrat ne se limitent pas aux seuls coûts marginaux mais incluent également les autres coûts directement liés au contrat tels que les amortissements ou les frais généraux de production.  Les amendements sont applicables aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2022	Aucun impact significatif n'a été relevé au 31 décembre 2022. Les provisions pour contrats déficitaires ne présentent pas un caractère significatif (Cf note Provisions)

Amendement à la norme IAS 16 « Immobilisations corporelles »	Publication par l'IASB : 14 mai 2020 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2021/1080 du 28 juin 2021. L'amendement interdit de déduire du coût de revient des immobilisations corporelles les produits de ventes issues de l'utilisation de l'immobilisation au cours de sa période de préparation. Ces ventes doivent être comptabilisées en produits de l'exercice.	L'amendement ne modifie pas les règles et méthodes comptables du groupe SNCF Réseau relatives à la définition du coût de revient de ses actifs immobilisés.
Amendement à la norme IFRS 9 « Instruments financiers »	Publication par l'IASB : 14 mai 2020 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2021/1080 du 28 juin 2021. L'amendement précise que seuls les honoraires versés au prêteur ou à l'emprunteur doivent être pris en compte lors de la réalisation du test des 10% du paragraphe B3.3.6 relatif à la décomptabilisation d'une dette financière.	Le groupe SNCF Réseau n'a pas été affecté par l'entrée en vigueur de cet amendement.
Amendement à la norme IFRS 3 « Regroupement d'entreprises »	Publication par l'IASB : 14 mai 2020 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2021/1080 du 28 juin 2021. L'amendement oblige les acquéreurs à se référer aux normes IAS 37 et ISA 21 pour les opérations entrant dans le champ de ces normes, non plus directement au cadre conceptuel et interdit explicitement la comptabilisation d'actifs éventuels dans le cadre de regroupement d'entreprises..	Le groupe SNCF Réseau n'a pas été affecté par l'entrée en vigueur de cet amendement
Interprétation IFRIC relative à la comptabilisation des développements connexes d'adaptation ou de personnalisation des programmes mis à disposition dans le cadre d'un contrat de service logiciel (SaaS).	Publication par l'IASB : avril 2021 Les développements connexes d'adaptation ou de personnalisation des programmes mis à disposition dans le cadre d'un contrat de service logiciel (SaaS) sont des charges de l'exercice si l'entreprise ne contrôle pas leur code, en en détenant, par exemple, la propriété intellectuelle. La charge relative à ces développements connexes sera étalée sur la durée du contrat de prestation si elle ne peut être distinguée du service logiciel lui-même.	Le groupe SNCF Réseau a comptabilisé le changement de méthode dans ses comptes au 31 décembre 2022. Il résulte en une diminution non significative des réserves de consolidation à l'ouverture de 9,1 M€. Compte du temps nécessaire pour calculer l'impact de cet amendement, ce dernier a été déterminé en 2022

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation de normes et interprétations d'applications obligatoires à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2022 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

## 1.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les comptes consolidés ne peuvent être précisément évalués. Les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2022 ont été réalisées dans le contexte actuel de difficulté certaine à appréhender les perspectives d'activité. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou à la suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues au 31 décembre 2022 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

### - La détermination des écarts d'acquisition

A l'occasion des regroupements d'entreprises, la direction procède à des estimations de juste valeur des actifs acquis et des passifs repris et réévalue à la juste valeur les participations antérieurement détenues pour les prises de contrôle par étapes. La différence entre le prix d'acquisition augmenté de la valeur des participations antérieurement détenues et la valeur d'entrée des actifs et passifs est constitutive d'un écart d'acquisition.

### - La dépréciation des actifs non financiers

Dans le cadre de la détermination de la valeur recouvrable des actifs pour les tests de dépréciation (IAS 36) conformément au principe décrit dans la note 4.5, les calculs de valeur d'utilité reposent, notamment, sur une estimation des flux de trésorerie futurs attendus de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie (UGT), du taux d'actualisation adéquat à retenir pour calculer la valeur actuelle de ces flux de trésorerie futurs et du taux de croissance retenu. Les calculs de valeur de marché reposent sur une appréciation du prix de transaction qui pourrait résulter de la vente des actifs soumis au test, étant donné l'état d'usure de ces actifs.

### - Les éléments relatifs aux avantages liés au personnel

Considérant que ces avantages sont réglés de nombreuses années après que les membres du personnel ont rendu les services correspondants, la comptabilisation des obligations au titre des régimes à prestations définies et des autres passifs long terme est déterminée à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses financières et démographiques incluant taux d'actualisation, taux d'inflation, taux d'augmentation des salaires et table de mortalité. En raison du caractère long terme des plans, l'évolution de ces hypothèses peut générer des pertes ou gains actuariels et ainsi entraîner une variation significative des engagements comptabilisés.

## - La reconnaissance des impôts différés actifs

Des actifs d'impôt différé sont comptabilisés lorsqu'il est probable que le Groupe disposera de bénéfices imposables futurs sur lesquels les économies d'impôt non utilisées pourront être imputées. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôt est appréciée au travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient.

## - Les provisions pour risques liés à l'environnement

Le Groupe comptabilise une provision pour risques environnementaux dès lors qu'il existe une obligation légale ou implicite envers un tiers qui se traduira par une sortie de ressources et pouvant être estimée de façon fiable.

Les montants comptabilisés au titre de la dépollution des sites reposent sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêté des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours

Les montants comptabilisés au titre du démantèlement du matériel roulant amianté correspondent aux prix estimés du démantèlement au terme de la vie du matériel. Ils sont déterminés à partir des prix facturés par les « ferrailleurs-désamianteurs » et de prix cibles des derniers appels d'offre. Une évolution de ces prix se répercuterait dans les montants comptabilisés.

## - Les instruments financiers dérivés

Le Groupe utilise des hypothèses pour évaluer la juste valeur de ses instruments financiers dérivés. Les principes de comptabilisation et d'évaluation sont décrits en note 5.

## - Les contrats de location

Les principales sources d'incertitude concernent la prise en compte des périodes optionnelles pour l'évaluation des durées de locations. Le Groupe fonde ses estimations sur l'importance des actifs sous-jacents dans la conduite des opérations ainsi que sur un ensemble d'autres hypothèses jugées raisonnables au regard des faits et circonstances.

## - Informations liées au changement climatique

Le changement climatique constitue un risque pour l'activité ferroviaire, par nature confrontée aux aléas météorologiques tels que les épisodes de très forte température, tempêtes, orages violents provoquant chutes d'arbres, inondations, éboulements et glissements de terrain. Ces risques sont cartographiés et suivis par les sociétés du Groupe.

Les principales conséquences financières pour le groupe sont l'augmentation des coûts de maintenance et des pertes d'exploitation liés à une détérioration du service rendu. En effet les infrastructures ferroviaires sont détériorées sous l'effet des températures élevées et les événements météorologiques hors normes peuvent entraîner des coupures de lignes.

Nos travaux d'évaluation des actifs et passifs ont pris en compte les informations disponibles à date concernant nos actions engagées en lien avec le changement climatique. Ces actions entraînent ainsi des investissements spécifiques et /ou des surcoûts qui ont été intégrés dans les tests de valeur des actifs.

Au-delà de ces risques le transport ferroviaire présente face au changement climatique une offre de transports bas carbone, enjeu majeur pour la transition écologique.

Le Groupe s'est ainsi engagé à tenir une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre de son parc de véhicules routiers de 21% d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2015 et de 37% pour son parc immobilier, en cohérence avec la Stratégie Nationale Bas Carbone de la France.

La trajectoire de réduction et de décarbonation des consommations d'énergie s'appuie principalement sur la poursuite de l'électrification des lignes tout en adaptant les niveaux de résistance et de robustesse. Relativement à son patrimoine immobilier, le groupe a également entamé des actions portant notamment sur l'optimisation de l'utilisation de ses locaux.

Les investissements alignés aux critères du règlement (UE) 2019-2088 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables, couramment dénommé « Taxonomie verte », de l'ordre de 1 Md € en 2022 contribuent directement à la performance environnementale du groupe. Il s'agit essentiellement des travaux de régénération du réseau ferroviaire électrifié respectant l'ensemble des critères d'absences d'effets collatéraux du règlement. D'autres investissements pour environ 3 Mds € Ils correspondent à des investissements respectant partiellement les critères du règlement taxonomie.

## 1.3 PRINCIPES DE CONSOLIDATION

### 1.3.1 Entités contrôlées, sous contrôle conjoint ou influence notable

Les sociétés contrôlées par le Groupe directement ou indirectement sont consolidées selon la méthode de l'intégration globale. Le contrôle est défini et apprécié, conformément à IFRS 10, sur la base de trois critères : le pouvoir, l'exposition aux rendements variables et le lien entre le pouvoir et ces rendements.

Toutes les transactions significatives entre les sociétés contrôlées sont éliminées.

La totalité du résultat des filiales est répartie entre le Groupe et les participations ne donnant pas le contrôle en fonction de leur pourcentage d'intérêt même si cela conduit à comptabiliser des participations ne donnant pas le contrôle pour des valeurs négatives.

Sont comptabilisés pour leur quote-part d'actifs et de passifs et d'éléments de résultat, après élimination des opérations réciproques, les partenariats qualifiés d'opérations conjointes (« joint operations ») au sens de la norme IFRS 11.

Sont comptabilisés suivant la méthode de la mise en équivalence :

- Les investissements dans des partenariats qualifiés de co-entreprises (« joint ventures ») au sens de la norme IFRS 11, c'est-à-dire ceux qui donnent uniquement un droit sur l'actif net d'une entité.
- Les entités dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles sans en avoir le contrôle (entreprises associées) selon la norme IAS 28. L'influence notable est présumée lorsque la participation du Groupe est supérieure ou égale à 20%.
- Tous les résultats internes réalisés avec des sociétés mises en équivalence sont éliminés à hauteur du pourcentage de détention. En cas de profit interne réalisé par le groupe sur la participation, si le gain à éliminer excède la valeur comptable de la participation de l'investisseur dans l'entreprise associée ou la joint venture. le montant du gain à éliminer qui excède la valeur de l'investissement est selon les normes du groupe constaté en produit différé.

Les prêts aux sociétés mises en équivalence sont des instruments financiers qui font si nécessaire l'objet d'une dépréciation selon les règles prévues par la norme IFRS 9.

Les résultats des sociétés acquises, ou cédées, au cours de l'exercice sont comptabilisés dans le compte de résultat consolidé du Groupe à compter de la date de prise de contrôle et jusqu'à la date de transfert de ce contrôle en cas de cession.

Les comptes des sociétés du périmètre de consolidation sont retraités pour les mettre en conformité avec les principes comptables du Groupe et arrêtés au 31 décembre 2022.

Une liste des principales filiales, coentreprises, opérations conjointes et entités associées ainsi que les éléments d'appréciation du contrôle dans certaines entités sont présentés en note 12.

### 1.3.2 Conversion des états financiers des filiales étrangères

Les comptes des filiales étrangères dont la monnaie fonctionnelle est différente de l'euro sont convertis en euros selon la méthode du cours de clôture :

- les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la clôture de l'exercice,
- les comptes de résultat sont convertis sur la base des taux de change moyens de l'exercice,

- les écarts de conversion résultant de la variation entre les taux de clôture de l'exercice précédent et ceux de l'exercice en cours sur les éléments de bilan, ainsi que ceux provenant de la différence entre les taux de change moyens et les taux de change à la clôture sur les éléments de résultat, sont portés dans le poste « Ecart de conversion » inclus en autres éléments du résultat global dans les capitaux propres consolidés.

De même, les écarts de change résultant de la conversion de créances ou dettes faisant partie de l'investissement net dans une filiale à l'étranger sont enregistrés dans le poste « Ecart de conversion » dans les capitaux propres. Ils sont comptabilisés en résultat lors de la sortie de l'investissement net.

## 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 2022.

Dans ce contexte et dans le cadre du plan de relance ferroviaire de 4,05 Mds€, l'État a versé 1 761 M€ en 2022 (1 068 M€ le 04/03/2022 et 693 M€ le 31/08/2022) a été affectée pour 1 738 M€ sur les dépenses de régénération, et pour 23 M€ sur les projets régionaux de développement, au titre de l'entretien des lignes de dessertes fines du territoire.

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

### 2.2 REPRISE PARTIELLE DE LA DETTE (2EME PHASE)

La loi de finance initiale (LFI) 2020 a posé le principe d'une reprise de la dette de SNCF Réseau par l'État à hauteur de 35 Md€. Cette reprise de dette, en deux temps, a pour but d'assainir substantiellement la structure financière de l'entreprise.

A la suite d'une 1ere reprise de dette en 2020 pour 25 Md€, une nouvelle reprise de dette a été opérée au 1er janvier 2022.

Comme en 2020, cette opération se réalise en 2 temps, conformément aux mesures de la LFI 2020 :

- Mise en place de dette et créance miroir d'un montant de 10 Mds € de nominal entre SNCF Réseau et la CDP (Caisse de la Dette Publique) prenant effet au 01/01/2022,
- Substitution de l'État au bénéfice de Réseau en tant que débiteur vis-à-vis de la CDP, puis l'abandon de sa créance sur SNCF Réseau par l'État, également au 01/01/2022.

La dette nette de SNCF Réseau est ainsi diminuée de 35 Md€ au 01/01/2022, le prêt CDP et la subvention financière étant des éléments entrant dans sa définition.

Chaque paiement de principal et d'intérêts payé par SNCF Réseau à ses créanciers est partiellement compensé par un flux venu de l'État et transitant par la CDP, de sorte que SNCF Réseau n'a pas à assumer le service de la dette, (remboursement du capital et paiement des intérêts), pour la part de 35 Md€ de dette en valeur nominale (ou en valeur IFRS nette de subvention financière) reprise par l'État.

La subvention financière représente la valorisation de la quote-part de la dette abandonnée, au-delà de sa valeur nominale qui est seule incorporée en réserves. Cette subvention permet de matérialiser la valeur de la compensation financière liée aux conditions de marché à la date de mise en œuvre de la reprise, représentant une valeur de 2,2 Md€ au 1er janvier 2022.

### 2.3 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.

Pour tenir compte du premier décalage de calendrier du projet de fin 2023 à fin 2025, il a été conclu le 13 octobre 2022 un premier avenant aux contrats de conception-construction et de concession.

Ensuite les négociations sont en cours pour l'élaboration d'un deuxième avenant prévu pour 2023, afin de tenir compte du décalage de la mise en service au premier trimestre 2027 et traitant de l'aspect des surcoûts.

### 2.4 PERTE DE VALEUR

La forte hausse de l'inflation affecte sensiblement le coût des charges d'exploitation et des dépenses d'investissements au regard des trajectoires financières inscrites dans les contrats de performance signés en avril 2022 entre SNCF Réseau et l'Etat d'une part et SNCF Gares & Connexions et l'Etat d'autre part.

Le conflit consécutif à l'invasion de l'Ukraine par la Fédération de Russie, débutée le 24 février 2022, n'a pas de conséquence directe sur le groupe SNCF Réseau, ce dernier ne développant aucune activité dans les pays belligérants ou faisant l'objet de sanctions économiques. Le groupe subit néanmoins les conséquences de la hausse des prix des matières premières dont les effets estimés à date ont été prises en compte dans les tests de valeur mentionnés ci-dessous.

Dans ce contexte constitutif d'un indice de perte de valeur, le groupe a réalisé des tests de valeur au 31 décembre 2022 sur les UGTs Infrastructure et Gares & Connexions. Ces derniers n'ont toutefois pas conduit à modifier la valeur des actifs concernés. Une présentation détaillée des analyses et des tests réalisés est faite au paragraphe 4.5.

### 2.5 EVOLUTION DE L'ACCORD D'INTÉRESSEMENT SNCF RÉSEAU ET MESURES SALARIALES

Le 30 juin 2022, un nouvel accord d'intéressement a été signé avec les organisations syndicales signataires de l'accord précédent

La SNCF a organisé, le 6 juillet 2022, une table ronde destinée à faire le point sur l'évolution du contexte économique et ses conséquences pour les agents SNCF et pour l'entreprise, avec pour objectif de limiter au maximum les effets de l'inflation sur le pouvoir d'achat des salariés, en favorisant notamment les plus bas revenus.

Les mesures prises se traduisent, avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> avril, par une augmentation salariale moyenne de 3,1%, en favorisant en particulier le pouvoir d'achat des salariés des collèges exécution et début de maîtrise. Par ailleurs, les éléments variables de solde (EVS) de production et les allocations de déplacement sont également revalorisés dès le 1<sup>er</sup> avril.

### 2.6 PROJET D'AMÉNAGEMENT PARIS AUSTERLITZ

Quatre associations ont déposé en février 2021 un recours contre le permis de construire unique délivré le 14 décembre 2019 aux cinq maîtres d'ouvrage du projet (ALTAREA, Kaufmann & Broad, ELOGIE, INDIGO et SNCF Gares & Connexions) par le Préfet de la Région Ile-de-France pour le réaménagement de la gare d'Austerlitz et ses abords.

Ce recours a été rejeté par la Cour Administrative d'Appel de Paris selon arrêt du 18 novembre 2021 et les associations ont formé le 14 janvier 2022 un pourvoi devant le Conseil d'État.

Le permis de construire est depuis lors définitif permettant ainsi la réitération des actes afférents au projet d'aménagement d'Austerlitz.

Selon décision du 19 octobre 2022 le Conseil d'État a rejeté le pourvoi jugeant qu'aucun des moyens n'était de nature à permettre son admission.

### **3 AUTRES ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE**

## 4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

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

## 4.1.1 Immobilisations incorporelles

Les actifs incorporels comprennent les logiciels acquis ou créés, ainsi que les procédés industriels.

Les logiciels acquis à titre onéreux sont enregistrés à leur coût d'acquisition, correspondant au prix d'achat majoré des frais accessoires nécessaires à leur mise en service.

Les logiciels et procédés industriels développés en interne sont inscrits à l'actif pour leur coût de production dès lors qu'ils remplissent les critères définis dans la norme IAS 38.

Les dépenses ultérieures sont immobilisées si elles accroissent les avantages économiques futurs de l'actif spécifique auxquelles elles se rapportent et si ce coût peut être imputé de façon fiable à l'actif. Les coûts associés à la recherche avant conception détaillée de l'application ainsi qu'au maintien en fonctionnement des logiciels sont comptabilisés en charges au fur et à mesure qu'ils sont encourus.

Les montants inscrits au bilan sont diminués du cumul d'amortissements et des pertes de valeur. Lorsqu'elles ont une durée de vie définie, les immobilisations incorporelles sont amorties sur leur durée d'utilité selon les durées présentées en note 4.1.5. Pour celles dont la durée de vie est indéfinie, un test périodique de dépréciation est réalisé comme décrit en note 4.5

La valeur nette des immobilisations incorporelles au 31 décembre 2022 s'analyse comme suit :

en millions d'euros	31/12/2022			31/12/2021		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels	923	-712	211	840	-632	208
Autres immobilisations incorporelles	166	-155	10	147	-143	4
Immobilisations incorporelles en cours	218	0	218	219	0	219
<b>TOTAL</b>	<b>1 307</b>	<b>-867</b>	<b>440</b>	<b>1 206</b>	<b>-776</b>	<b>430</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 01/01/2021</b>	<b>157</b>	<b>2</b>	<b>254</b>
Acquisitions	-	-	84	84
Cessions	-	-	-	-
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-77	-2	-	-79
Pertes de valeur	-	-	-	-
Mise en service et autres variations	129	3	-119	13
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2021</b>	<b>208</b>	<b>4</b>	<b>218</b>	<b>430</b>
Acquisitions	1	0	72	73
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-88	-12	-	-100
Pertes de valeur	-0	-	-	-0
Variations de périmètre	0	0	-0	0
Mise en service et autres variations	91	18	-72	37
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2022</b>	<b>212</b>	<b>10</b>	<b>218</b>	<b>440</b>

Les acquisitions de l'exercice 2022 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 79 M€ pour l'exercice 2022 contre 132 M€ en 2021.



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

Selon la norme IFRS 16, l'existence d'une location dans un contrat repose principalement sur le contrôle exercé par le preneur sur le droit d'utiliser un actif identifié pendant une durée déterminée. Les contrats éligibles sont alors présentés au bilan par l'inscription :

- D'un actif qui correspond au droit d'utilisation de l'actif loué pendant la durée du contrat ;
- D'une dette correspondant à la valeur actualisée des paiements restant dus au bailleur.

Les engagements hors bilan de location portent, d'une part, sur les contrats de location signés mais pour lesquels les biens loués n'ont pas encore été mis à disposition, et d'autre part sur les contrats de locations de faible valeur ou de courte durée.

À la date de prise d'effet d'un contrat de location, le droit d'utilisation est évalué à son coût et comprend :

- Le montant initial de l'obligation locative auquel sont ajoutés, s'il y a lieu, les paiements d'avance faits au bailleur, nets le cas échéant, des avantages incitatifs reçus de celui-ci ;
- Les coûts directs initiaux encourus par le preneur pour la conclusion du contrat ;
- Les coûts estimés de remise en état et de démantèlement du bien loué selon les termes du contrat.

Les droits d'utilisation sont amortis sur la durée de location ou sur la durée d'utilité de l'actif sous-jacent lorsque le contrat prévoit une option d'achat que le preneur a la certitude raisonnable d'exercer.

À la prise d'effet du contrat, l'obligation locative est comptabilisée pour un montant égal à la valeur actualisée des loyers sur la durée du contrat.

Les montants pris en compte dans l'évaluation des obligations locatives sont :

- Les loyers fixes (y compris les loyers fixes en substance, c'est-à-dire que même s'ils contiennent une variabilité dans la forme, ils sont en substance inévitables) ;
- Les loyers variables basés sur un taux ou un index en utilisant le taux ou l'index à la date de prise d'effet du contrat ;
- Les paiements à effectuer par le preneur en vertu d'une garantie de valeur résiduelle ;
- Les pénalités à verser en cas d'exercice d'une option de résiliation ou de non renouvellement du contrat, si la durée du contrat a été déterminée en faisant l'hypothèse que le preneur l'exercerait.

Certains événements peuvent conduire à une ré-estimation des valeurs inscrites au bilan. Il s'agit notamment des situations suivantes :

- Révision de la durée de location, du loyer ou du périmètre des actifs loués ;
- Modification liée à l'évaluation du caractère raisonnablement certain (ou non) de l'exercice d'une option ;
- Ré-estimation relative aux garanties de valeur résiduelle ;
- Révision des taux ou index sur lesquels sont basés les loyers.

En règle générale, le taux implicite du contrat étant difficilement déterminable, c'est le taux d'endettement marginal du preneur qui est utilisé pour le calcul de l'actualisation de la dette locative. Ce taux correspond au taux d'intérêt qu'obtiendrait le preneur, au commencement du contrat de location, pour emprunter sur une durée, avec une garantie et dans un environnement économique similaires, les fonds nécessaires à l'acquisition d'un actif de valeur similaire au droit d'utilisation.

Ce taux marginal d'endettement est obtenu par l'addition du taux des obligations d'État et du spread de crédit. Le taux des obligations d'État est un taux in fine, spécifique à la localisation, la devise et la durée de location. Le cas échéant, une prime additive peut être retenue pour refléter la qualité de l'actif sous jacent.

La durée de location correspond à la durée contractuelle négociée. Les hypothèses de renouvellement ou de résiliation ne sont prises en compte que si un contexte particulier permet au Groupe d'être raisonnablement certain :

- D'exercer une option de renouvellement, par exemple, lorsque l'actif loué est considéré comme "stratégique" ou encore lorsqu'il a fait l'objet d'investissements "significatifs" alors que la durée résiduelle de location est significativement faible.
- D'exercer une option de résiliation prévue contractuellement.

Dans une interprétation du 26/11/2019, l'IFRIC a posé le principe de la prise en compte d'une durée de location "économique" évaluée au-delà de la durée contractuelle. Cette interprétation n'a pas amené le groupe à réviser la durée de ses contrats de location.

En application des mesures de simplification prévues par la norme, le groupe ne capitalise pas les contrats de location de courte durée (durée de 12 mois ou moins) et les contrats de location de biens de faible valeur (en référence à un seuil indicatif de 5 000 €).

en millions d'euros	31/12/2022			31/12/2021		
	Brut	Amortissement et dépréciation n	Net	Brut	Amortissement et dépréciation n	Net
Terrains et constructions	708	-320	387	682	-252	430
Matériel de transport	247	-72	174	209	-62	147
Autres	0	-0	0	0	-0	0
<b>Total</b>	<b>955</b>	<b>-393</b>	<b>562</b>	<b>891</b>	<b>-314</b>	<b>577</b>

## 03 – Comptes Consolidés

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 01/01/2021</b>	<b>457</b>	<b>83</b>	<b>540</b>
Mise en place de nouveaux contrats de location	87	112	199
Effet des fins et résiliations anticipées des contrats de location	-	-	-
Dotations aux amortissements	-51	-48	-99
Pertes de valeur	-	-	-
Variation de périmètre	-	-0	-0
Ecarts de conversion	-	-	-
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses...)	-62	0	-62
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2021</b>	<b>430</b>	<b>147</b>	<b>577</b>
Mise en place de nouveaux contrats de location	36	52	88
Effet des fins et résiliations anticipées des contrats de location	-	-	-
Dotations aux amortissements	-47	-53	-100
Pertes de valeur	-	-	-
Variation de périmètre	-	-27	-28
Ecarts de conversion	-	-	-
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses...)	-31	56	25
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2022</b>	<b>389</b>	<b>174</b>	<b>562</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.

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Loyers court terme	-49	-45	-4
Loyers sur biens de faible valeur	-	-3	3
Loyers variables	-1	-	-1
Locations non éligibles IFRS 16 - autres	-3	-	-3
<b>Loyers non éligibles</b>	<b>-56</b>	<b>-47</b>	<b>-9</b>

### 4.1.3 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont constituées pour l'essentiel des infrastructures du réseau ferré national, propriété de l'Etat, pour lesquels SNCF Réseau et Gares & Connexions sont tributaires depuis le 1er janvier 2020. Les immobilisations corporelles acquises directement figurent à l'actif du bilan consolidé à leur coût d'acquisition, celles produites en interne sont comptabilisées à leur coût de production.

#### Infrastructures ferroviaires

Le coût de production des immobilisations réalisées en maîtrise d'ouvrage comprend les études, le coût des travaux (notamment coût des matières, de la main-d'œuvre et travaux facturés, nécessaires pour la production des immobilisations), les acquisitions et indemnités foncières, ainsi que les frais directs de fonctionnement.

La période d'incorporation des coûts débute à la date à laquelle la direction a pris la décision, justifiée sur les plans technique et financier, de produire l'immobilisation destinée à générer des avantages économiques futurs. Ainsi, les dépenses afférentes à un projet de construction ou de renouvellement d'un actif ferroviaire sont immobilisées à l'actif du bilan à partir de la phase « avant-projet », ou dès lors que les critères de comptabilisation d'un actif sont remplis. Les dépenses encourues préalablement restent comptabilisées en charges. La période d'incorporation des coûts s'achève lorsque le niveau d'utilisation prévu est atteint, soit à l'issue de la " phase réalisation". Le fait générateur de la mise en service comptable des immobilisations ferroviaires est la date du procès-verbal de réception et mise à disposition des ouvrages au mainteneur, à défaut la date de mise en service commerciale peut être retenue.

Les dépenses ultérieures relatives à une immobilisation corporelle sont comptabilisées en immobilisations dès lors que les critères de comptabilisation d'un actif sont remplis.

Le coût de production des travaux réalisés en Partenariats Publics Privés (PPP) ou concession est comptabilisé à l'avancement physique des travaux sur base du pourcentage d'avancement communiqué par les partenaires ou concessionnaire. Il est constitué de la somme des redevances facturées par les partenaires ou concessionnaire augmentée de la valeur actualisée des redevances restant à payer, à laquelle est appliqué le pourcentage d'avancement.

SNCF Réseau comptabilise une dépréciation relative au risque de non aboutissement des projets dits « dormants ». Pour ces projets, une dépréciation forfaitaire progressive est comptabilisée dès lors qu'aucun coût n'a été imputé sur ces projets depuis plus d'un an. Par ailleurs, lorsque qu'un fait générateur remet en cause l'aboutissement d'un projet, alors une dépréciation exceptionnelle à hauteur de 100% des dépenses engagées est comptabilisée. Que ce soit pour la dépréciation forfaitaire ou la dépréciation exceptionnelle, les dépréciations sont calculées nettes de subventions méritées afférentes aux projets concernés.

Lorsque l'abandon d'un projet en cours est avéré, alors l'ensemble des dépenses encourues et subventions méritées relatives au projet sont reconnues en résultat. La dépréciation éventuellement comptabilisée est alors reprise.

#### Immeubles de placement

Les immeubles de placement sont les biens immobiliers détenus par le groupe en vue d'en retirer des loyers ou de valoriser le capital.

Les immeubles de placement sont évalués au coût d'acquisition et amortis linéairement, sur leurs durées d'utilité respectives.

La valeur nette des immobilisations corporelles au 31 décembre 2022 se décompose comme suit :

en millions d'euros	31/12/2022			31/12/2021		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	276	-20	256	280	-21	259
Terrains et constructions	21 057	-8 887	12 170	19 950	-8 399	11 551
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	63 170	-26 466	36 704	59 046	-25 219	33 827
Installations Techniques Matériel et Outillage (ITMO) et autres	9 219	-2 554	6 665	9 036	-2 292	6 744
Electrification, télécommunication, signalisation	18 942	-11 784	7 158	18 102	-11 090	7 012
Matériel de transport	937	-819	118	920	-809	112
Immobilisations corporelles en cours	19 310	-11	19 299	19 145	-10	19 135
<b>TOTAL</b>	<b>132 911</b>	<b>-50 542</b>	<b>82 369</b>	<b>126 478</b>	<b>-47 839</b>	<b>78 640</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 01/01/2021</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	-	0	-	2	-	-	6 458	6 460
Cessions	-18	-13	-	-0	-4	-0	-	-35
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-1	-466	-1 141	-264	-693	-12	5	-2 572
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	-	-
Mise en service et autres variations	-	1 065	2 124	141	787	14	-4 144	-13
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2021</b>	<b>259</b>	<b>11 551</b>	<b>33 827</b>	<b>6 745</b>	<b>7 012</b>	<b>111</b>	<b>19 135</b>	<b>78 640</b>
Acquisitions	-	1	-	3	-	-	6 474	6 478
Cessions	-3	-9	-3	-1	-10	0	49	23
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-0	-499	-1 260	-273	-710	-10	-2	-2 753
Variation de périmètre	-	0	-	19	-	-0	-2	17
Mise en service et autres variations	-	1 126	4 139	171	866	17	-6 356	-36
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2022</b>	<b>256</b>	<b>12 170</b>	<b>36 704</b>	<b>6 665</b>	<b>7 158</b>	<b>118</b>	<b>19 299</b>	<b>82 370</b>

Le détail des dotations aux amortissements est donné en note 4.1.5 ci-après.

Le montant des immobilisations corporelles mises en service s'élève à 6 349 M€ :

- 5 303 M€ de projets ferroviaires ;
- 208 M€ au titre de l'activation des intérêts financiers ;
- 243 M€ de projets divers dont du matériel ferroviaire, de l'outillage et d'autres projets de fonctionnement ;
- 591 M€ de projets liés à l'activité Gare et Connexions.

#### 4.1.4 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Immobilisations corporelles	-6 249	-6 231
Immobilisations incorporelles	-73	-84
Intérêts d'emprunts capitalisés	-230	-228
<b>Total acquisitions</b>	<b>-6 551</b>	<b>-6 544</b>
Variation des dettes sur immobilisations	214	-121
<b>Flux d'investissement corporels et incorporels</b>	<b>-6 337</b>	<b>-6 664</b>

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations incorporelles de l'exercice comprend 73 M€ de production immobilisée sur projets informatiques.

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles pour l'exercice s'élève à 6 249 M€ et comprend 5 928 M€ de production immobilisée.

Ces dépenses d'investissement en immobilisations corporelles comprennent principalement :

- 5 040 M€ de dépenses d'investissement infrastructure qui se décomposent principalement en :
  - o 4 950 M€ de production directe ;
  - o 76 M€ d'opérations de gros entretien ;
  - o 34 M€ d'acquisitions directes ;
  - o -21 M€ d'abandons de projets.
- 247 M€ d'autres investissements (matériels roulants, matériels et outillage) ;
- 946 M€ d'investissements sur les projets de Gares et connexions (902 M€ de production directe, 49 M€ d'acquisitions directes, -5 M€ d'abandons de projets).

Des réclamations ont été reçues par SNCF Réseau au titre des exercices 2015 à 2018 pour les PPP BPL et SEA. Ces réclamations sont, en grande partie, contestées par SNCF Réseau et seule la partie acceptée a fait l'objet d'une comptabilisation.

#### 4.1.5 Dotations aux amortissements

##### Immobilisations incorporelles

Les actifs incorporels, composés essentiellement de logiciels et des procédés industriels, sont amortis en linéaire sur leur durée d'utilité estimée, généralement inférieure à cinq ans.

##### Immobilisations corporelles

SNCF Réseau dispose pour le domaine infrastructure d'une nomenclature comprenant onze familles déclinées en une centaine de composants. Les voies font notamment l'objet d'une approche détaillée par groupe UIC (indicateur international de trafic de ligne).

SNCF Réseau a défini une durée d'amortissement pour chaque composant de sa nomenclature. Les amortissements sont calculés de manière linéaire. Les agencements et installations indissociables d'un bien loué sont amorties selon les mêmes hypothèses retenues pour la détermination de la durée des contrats de locations concernés. Les durées sont définies sur la base de préconisations des experts techniques de chaque domaine étudié. En résumé, les durées retenues sont les suivantes :

Terrains	Non amortis
Aménagement des terrains	20 à 30 ans
Constructions	15 à 50 ans
Aménagement des constructions	10 ans
Terrassements	10 ans
Voies	20 à 100 ans
Installations d'énergie électrique	10 à 75 ans
Signalisation	15 à 50 ans
Télécommunications	5 à 30 ans
Passages à niveaux	15 ans
Ouvrages d'art	30 à 70 ans
Locomotives	30 ans
Agencements, installations générales	10 à 15 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 à 7 ans
Informatique et télécommunications	3 à 5 ans
Véhicules automobiles	5 ans

## 03 – Comptes Consolidés

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Dotations aux amortissements incorporels	-100	-79	-21
Dotations aux amortissements corporels	-2 755	-2 577	-177
Dot./Amt des droits d'utilisation	-101	-100	-1
<b>Dotations aux amortissements</b>	<b>-2 956</b>	<b>-2 757</b>	<b>-199</b>

### 4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT

Afin de financer ses projets d'investissement, le groupe SNCF Réseau reçoit des subventions en vertu de conventions de financement conclues avec des tiers (État, Collectivités locales, Régions...) et également via le fonds de concours de l'Etat.

Les subventions sont comptabilisées selon le même rythme que les dépenses qu'elles financent :

- elles sont comptabilisées au compte de résultat dans un compte de produit spécifique « subventions d'exploitation », présentées en "achats et charges externes", lorsqu'elles visent à compenser des dépenses d'exploitation (études générales, études préliminaires),

- elles sont comptabilisées au bilan en passifs non courants lorsqu'elles couvrent des dépenses immobilisées. Ces subventions sont ensuite virées au compte de résultat selon le même rythme d'amortissements des immobilisations qu'elles financent. Pour les terrains non amortissables, le groupe SNCF Réseau retient la durée moyenne d'amortissement des actifs attachés à ces terrains.

La variation des dotations nettes aux amortissements est en partie due aux projets mis en service en 2022.

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

La dotation aux amortissements des actifs SEA s'élève à 119 M€ au 31 décembre 2022.

Les modalités de paiement de ces subventions diffèrent selon les projets d'investissements et l'identité du payeur. Elles sont versées selon un échéancier prévu dans la convention de financement ou selon l'avancement réel des travaux.

A chaque arrêté comptable et pour chaque projet, les appels de subventions réalisés sont rapprochés du montant des dépenses comptabilisées. Des ajustements sont alors réalisés et enregistrés soit à l'actif en « subventions à appeler », soit au poste « subventions » des passifs courants pour les « subventions appelées d'avance ». Ces ajustements ont pour objectif de reconnaître le montant de la « subvention méritée ».

Les « subventions méritées » relatives aux contrats de PPP ou concession sont comptabilisées en fonction du pourcentage d'avancement des travaux, parallèlement à la production en cours.

#### 4.2.1 Synthèse des subventions non courantes

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Subventions de développement sur immobilisations en cours	10 010	9 310
Subventions de développement sur immobilisations en service*	22 798	22 219
Subventions de régénération sur immobilisations en service*	5 883	4 478
Subvention de régénération	1 738	1 616
<b>Total</b>	<b>40 429</b>	<b>37 623</b>

(\*) Nettes de reprises

Les subventions de régénérations concernent les crédits issus du Plan de Relance tel qu'intégrés dans la trajectoire du contrat de performance signé avec l'Etat Français le 27 Avril 2022 et versés sur l'exercice hors 23 M€ affectés sur les projets

#### Subventions de développement sur immobilisations en cours

Les subventions au 31 décembre 2022 s'élèvent à 10 010 M€.

Les mouvements de la période se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Montant Brut au 31/12/2021	Augmentation	Mise en service	Reclassement	Montant Brut au 31/12/2022
Subventions sur immobilisations en cours	9 310	2 431	-1 618	-113	10 010

Dont 120 M€ de subvention d'encours à destination de Gare & Connexions (cf faits marquants – Plan de relance)

régionaux de développement, au titre de l'entretien des lignes de dessertes fines du territoire.. Les versements prévus pour les années suivantes sont présentés en engagements hors bilan.

### 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
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2021</b>	<b>1</b>	<b>3 195</b>	<b>15 443</b>	<b>3 580</b>	<b>22 219</b>
Mises en service de subventions sur l'exercice	-	447	877	294	1 618
Variation de périmètre	-	-	-	-	-
Cession/Mise au Rebus	-	-1	-	-5	-6
Quote part de subvention virée au résultat	-1	-259	-368	-404	-1 033
Autres	-	-	-	-	-
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2022</b>	<b>0</b>	<b>3 382</b>	<b>15 951</b>	<b>3 464</b>	<b>22 798</b>

### Subventions de régénération

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

en millions d'euros

Année de mise en service	Date de mise en service	Durée de reprise	Montant en service	Cumul reprise	Montant net au 31/12/2022
2004	01/07/2004	38	675	-328	347
2005	25/03/2005	42	574	-242	332
2006	09/05/2006	42	878	-347	531
2007	21/03/2007	35	734	-330	404
2008	17/04/2008	33	69	-38	31
2009	17/01/2009	42	844	-313	531
2010	22/01/2010	38	436	-187	249
2011	01/01/2011	51	20	-15	5
2012	01/01/2012	28	255	-131	124
2013	01/01/2013	41	75	-27	48
2016	01/01/2017	38	126	-20	106
2017	01/01/2018	38	170	-22	148
2018	01/01/2019	38	274	-29	245
2019	01/01/2020	38	537	-42	495
2020	01/01/2021	36	762	-42	720
2021	01/01/2022	34	1 616	-48	1 568
<b>Total</b>			<b>8 045</b>	<b>-2 161</b>	<b>5 883</b>

#### 4.2.2 Synthèse des subventions courantes

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

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Subventions d'exploitation appelées d'avance	231	194
Subventions d'investissement appelées d'avance	1 256	1 149
<b>Total</b>	<b>1 487</b>	<b>1 343</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	31/12/2022	31/12/2021
Appels de subventions	4 169	4 619
Variation des créances sur subventions	-289	-472
<b>Subventions d'investissement reçues</b>	<b>3 880</b>	<b>4 147</b>

## 4.2.4 Reprises de subventions d'investissement

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Reprises de subventions d'investissement de développement	1 083	1 042	41
Reprises de subv. de renouvellement et mises aux normes	211	163	48
Reprises de subventions d'investissement	1 294	1 205	89

Les reprises de subventions d'investissement correspondent à hauteur de 1 083 M€ aux subventions de développement en service et 211 M€ au titre des subventions de régénération en service.

## 4.3 PASSIFS LIÉS A DES IMMOBILISATIONS DE CONCESSION HORS CHAMPS IFRIC 12

Dans le cadre du contrat de concession SEA, un passif appelé « Passif liés à des immobilisations de concession hors champs IFRIC 12 » a été comptabilisé pour un montant de 2 315 M€ au 31 décembre 2022 contre 2 363 M€ au 31 décembre 2021. Il représente la quote-part de l'investissement financé par le concessionnaire. Il est amorti sur la durée de la concession, augmentée de la durée de vie résiduelle des actifs concernés, soit 54 ans, pour un montant de 48 M€ en 2022.

## 4.5 TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

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

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

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

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

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

## 4.4 RÉSULTAT DE CESSIONS D'ACTIFS

Les cessions immobilières et cessions d'actifs non directement liées à l'activité font partie des opérations isolées en dessous du résultat opérationnel courant du fait de leur caractère inhabituel, tant par leur occurrence que par leur montant. Cette présentation est motivée par le souci de fournir l'image la plus fidèle possible de la performance récurrente du Groupe.

Le résultat de cessions correspond à la différence entre le prix de vente (net des frais directement attribuables à l'opération) et la valeur nette comptable de l'immobilisations et les éventuels coûts de libération des terrains cédés.

Au 31 décembre 2022, les résultats de cession d'actifs se détaillent de la façon suivante :

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Cession d'actifs incorporels	0	0	-0
Cession d'actifs corporels	193	27	166
Cession d'actifs financiers	-1	-0	-1
<b>Résultat de cession d'actifs</b>	<b>192</b>	<b>27</b>	<b>165</b>

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

### UGT INFRASTRUCTURE

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

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

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

- évolution du modèle économique ou du contrat de performance avec l'Etat,
- définition d'une nouvelle trajectoire de dépenses de maintenance et notamment de régénération,
- évolution significative du système de tarification du réseau,
- modification importante du modèle de financement de l'entreprise, ou de projets significatifs,



- réforme sociale au sein de l'entreprise,
- obsolescence ou dégradation physique des actifs non prévue par les plans d'amortissement,
- changements importants dans le degré ou le mode d'utilisation de l'actif,
- évolution des taux d'intérêt de marché.

#### UGT PATRIMOINE (VALORISATION DES IMMEUBLES DE PLACEMENT)

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

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

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

- de leur situation dans une zone géographique,
- d'une valeur de marché au m<sup>2</sup>, prenant en compte l'usage probable du terrain après cession.

#### UGT GARES & CONNEXIONS

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

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

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

#### 4.5.1 Éléments de contexte

La crise sanitaire internationale, qui avait produit ses premiers effets en mars 2020 et s'était poursuivie en 2021, s'était traduite par une baisse d'activité de l'UGT Infrastructure et une révision à la baisse de ses prévisions d'activité telle que reflétée dans la trajectoire financière du contrat de performance de SNCF Réseau.

Ce nouveau contrat de performance, présenté au Conseil d'Administration de SNCF Réseau le 4 novembre 2021, en cours de signature avec l'État en 2021, a figé la trajectoire financière de 2021 à 2030.

Ces éléments, constitutifs d'indices de variation de valeur, avaient conduit à la mise en œuvre d'un test de valeur des actifs 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 contrats de performance liant SNCF Réseau et l'Etat, ainsi que SNCF Gares & Connexions et l'Etat, ont été signé par l'Etat,

respectivement les 6 et 27 avril 2022. Présentés dès 2021 au Conseil d'Administration de SNCF Réseau, ces contrats de performance figent la trajectoire financière du groupe de 2022 à 2030.

Le contexte de forte inflation de l'exercice 2022 et de forte hausse des taux de marché constitue un indice de variation de valeur, ce qui a conduit le Groupe à réaliser des tests de valeur dans le cadre de l'arrêté des comptes au 31 décembre 2022.

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

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

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

#### 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. Dans le cadre de l'arrêté des comptes semestriels 2018, sur la base des informations issues du cadre de référence de la trajectoire économique et financière du Groupe Public Ferroviaire et de sa déclinaison pour SNCF Réseau, présentée pour information au Conseil d'administration du 25 juillet 2018, le test de valeur réalisé avait conduit à la comptabilisation d'une dépréciation complémentaire de 3,4 Mds€.

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

- Ouverture progressive à la concurrence des trafics voyageurs ;
- Alignement des volumes et des tarifs des redevances d'infrastructure sur le plan stratégique du groupe SNCF ;
- Maintien d'un niveau d'investissements nécessaires à la restauration de la consistance du réseau conforme au pacte ferroviaire ;
- Révision de la trajectoire de subventions de régénération perçues via le fonds de concours de l'Etat, en intégrant les subventions provenant du plan de relance de l'Etat pour 4,05 Mds€ à partir de 2021, ainsi que les versements provenant de produits de cessions du Groupe (480 M€) ;
- Equilibre des cash-flows en 2024, niveau d'endettement inférieur à six fois la marge opérationnelle en 2026, conformément aux engagements du pacte ferroviaire, les subventions d'investissement issues de l'affectation par l'Etat de tout ou partie des dividendes perçus par la société nationale SNCF.

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

Concernant le niveau des péages :

- L'augmentation des péages des trains aptes à la grande vitesse et des trains fret a été limitée à l'Indice des Prix à la Consommation (IPC), et parallèlement l'indexation des tarifs de péages conventionnés (redevances d'accès TER et TET) a été alignée sur l'avis de l'ART rendu le 9 février 2021 pour les années 2022 (2,2%) et 2023 (2,4%), puis établie à 3,6% par an à partir de 2024.
- Par ailleurs, le mécanisme de compensation par l'État de l'activité fret (dit « compensation fret »), dont le montant est révisé annuellement pour prendre en compte l'évolution de l'indexation et le passage au nouveau modèle du coût directement imputable (CDI) à compter de la tarification 2019, est présumé maintenu sur toute la période.
- Enfin, les prévisions de trafic d'ici 2030 concernant les activités voyageurs et fret des transporteurs du groupe SNCF ont été arrêtées dans le cadre du plan stratégique groupe assurant leur réciprocité avec les entités concernées, ainsi qu'une valorisation actualisée des hypothèses d'ouverture à la concurrence, notamment sur la fin du plan.

Concernant le niveau de performance :

- L'ambition de performance a été revue à 1,5 Mds€ courants entre 2017 et 2026, avec une accélération des économies entre 2021 et 2024, puis une poursuite des actions de performance sans mobiliser de nouveaux leviers à partir de 2025. Cette trajectoire de performance est conforme aux objectifs poursuivis dans les programmes opérationnels.
- Cette performance contribue à atteindre un taux de rentabilité normatif de 46 % (EBITDA / CA) en 2030, tel que pris en compte dans le calcul de la valeur terminale.

Concernant le niveau des investissements :

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

Concernant les concours publics :

- La chronique des montants des subventions d'investissement de régénération (issues de l'affectation par l'État de tout ou partie des dividendes perçus de la société nationale SNCF SA sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du Groupe Public Unifié) est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF et sur sa capacité distributive. Le montant normatif de ces subventions d'investissement est évalué à 0,9 Md€ à partir de 2030.
- Les subventions d'investissement consécutives à la mise en œuvre du plan de relance du ferroviaire, qui seront versées par le fonds de concours de l'État, portent sur un montant résiduel de 0,6 Md€ compte tenu des 1,6 Md€ perçus en 2021 et 1,8 Md€ en 2022. Ces subventions seront affectées au financement des investissements de régénération du réseau. Les produits de cession versés dans le cadre du plan de relance ont été intégrés pour la part relative aux investissements retenus dans le test (investissements de mise en conformité).
- Les mesures relatives au nouveau régime de retraite et plus largement au nouveau cadre social issu des accords de branche pour l'activité ferroviaire étaient en cours de négociation lors de l'élaboration de la trajectoire.

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

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

- Une trajectoire financière intégralement reconstruite au cours de l'année 2021 sur des hypothèses complètes et actualisées, issues du nouveau contrat de performance ;
- Les flux prévisionnels actualisés sont calculés sur les années de la nouvelle trajectoire économique 2021-2030, mis à jour des nouveaux éléments d'information disponibles ; l'année 2030 demeure l'année normative, le réseau étant alors considéré comme stabilisé à un niveau de performance ou de régénération permettant d'optimiser le montant de la maintenance ;
- Le test de dépréciation intègre des actifs et des flux correspondant à des petites lignes d'intérêt local ou régional pouvant faire l'objet d'une demande transfert de gestion par les Autorités Organisatrices de Transport. A ce stade, aucun transfert de ces lignes n'est anticipé.
- S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 ; l'actualisation des données connues (taux d'impôt, WACC, inflation), et l'application d'une décote sur les flux futurs correspondant au caractère incertain de ces projections lointaines ne font pas varier la valeur normative calculée historiquement dans les cash-flows.
- La valeur terminale, qui représente 91% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un taux de croissance à long terme de 1,4% les valeurs de l'année normative 2030 ;
- Les flux de trésorerie projetés sont après IS, l'IS retenu étant un IS théorique aux taux connus aux différentes dates et appliqué au résultat opérationnel courant prévisionnel ;
- Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 4,9 % (vs. 5,6% au 31 décembre 2020). L'utilisation d'un taux de WACC proche du taux plancher issu du rapport d'évaluation de l'expert externe (entre 4,7% et 5,5%) est éclairée par les éléments de contexte suivants :

- 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 abaissé à 1,4%/an à partir de 2024, qui repose sur une hypothèse de croissance long terme produite par le FMI, jugée conservatrice,
- o Un plan de performance à 1,5 Mds€ entre 2017 et 2026 (contre 1,6 Mds€ au 31 décembre 2020) faisant l'objet d'un dispositif dédié de pilotage par le Comité de direction de SNCF Réseau,
- o Un mécanisme de sécurisation de la trajectoire conclu avec l'État (clauses de revoyure tous les 3 ans avec ajustement des dépenses de régénération pour préserver les cash-flows).

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

### Mise à jour au 31 décembre 2022

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

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

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

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

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

- Une trajectoire de péages rebasée à partir de la nouvelle tarification 2024-2026 (projet de Document de Référence du Réseau 2024-2026 soumise à avis de l'ART);
- Un niveau de charges d'exploitation et d'investissements nets révisé pour tenir compte de l'impact estimé de l'inflation.
- La trajectoire ajustée intègre également la suppression progressive de la CVAE d'ici 2024 (article 55 de la loi n° 2022-1726 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023).
- L'année 2030 demeure l'année normative, le réseau étant alors considéré comme stabilisé à un niveau de performance ou de régénération permettant d'optimiser le montant de la maintenance,
- S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 ; l'actualisation des données connues a été faite (taux d'impôt, WACC, inflation) ;
- La valeur terminale, qui représente 93% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un taux de croissance à long terme de 1,8% les valeurs de l'année normative 2030 ;
- Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 5,4% (vs. 4,9% au 31 décembre 2021). Ce taux de WACC est issu du rapport d'évaluation de l'expert externe (taux entre 5,1% et 5,8%).

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure s'élève au 31 décembre 2022 à 34,13 Mds€ contre 33,16 Mds € au 31 décembre 2021. 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 2022, dans un contexte économique évolutif et incertain notamment en raison de difficultés de prévisions du niveau d'inflation à moyen/long termes, est proche de cette valeur nette comptable.

Les autres immobilisations en cours (2,3 Mds€ au 31 décembre 2022 ainsi qu'au 31 décembre 2021) 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 :

	2022	2021
Secteur	SNCF Réseau	SNCF Réseau
UGT	Infrastructure	Infrastructure
Actif testé	34,1 Mds€	33,2 Mds€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	(1)	(1)
Taux d'actualisation	5,1% - 5,8 %	4,7% - 5,5 %
Taux de croissance long terme	1,6%-1,8%	1,4%

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

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

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

Une variation de  $\pm 10$  points de base du taux de croissance à l'infini entraînerait une variation de  $+ 0,9$  Md€.

Une variation de  $\pm 100$  M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représenterait une variation de  $\pm 1,4$  Mds € de la valeur recouvrable. Cette valeur est fournie à titre indicatif car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur recouvrable des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages.

Une variation de  $\pm 100$  M€ par an des péages ou des concours de l'Etat représenterait une variation de  $\pm 1,4$  Md€ de la valeur recouvrable.

#### 4.5.3 UGT Gares & Connexions

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

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

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

## Mise à jour au 31 décembre 2022

La trajectoire financière de SNCF Gares & Connexions, telle qu'intégrée dans le contrat de performance avec l'Etat signé le 27 avril 2022 et prise en compte dans le test de valeur à fin 2021, est aujourd'hui remise en cause par la très forte hausse de l'inflation désormais prévue à un niveau largement supérieur aux hypothèses retenues lors de l'élaboration du plan stratégique et du contrat de performance en 2021. SNCF Gares & Connexions estime désormais que ce niveau d'inflation constitue un indice de perte de valeur, compte tenu de son impact notamment sur :

- les flux de trésorerie, via la hausse des indices de coût (indice des prix à la consommation, coûts salariaux, coûts de l'énergie, coûts des travaux) ; une partie de ces surcoûts peut néanmoins être répercutée aux clients et l'inflation devrait générer en outre une hausse de certaines recettes (via la hausse du CMPC régulé et l'indexation des loyers) ;
- le taux d'actualisation retenu par SNCF Gares & Connexions pour valoriser ses flux de trésorerie futurs, en raison de la hausse des taux mise en œuvre par les banques centrales en réponse à l'inflation.

Dans ce contexte, un test de valeur a donc été réalisé au 31 décembre 2022. Dans l'attente de la mise à jour du plan stratégique prévue dans les prochains mois, le test de valeur continue de reposer sur la trajectoire financière du contrat de performance, ajustée sur la base du budget 2023 et de la meilleure estimation à date de l'impact prévisionnel de l'inflation pour les années suivantes. La trajectoire ajustée intègre également la suppression progressive de la CVAE d'ici 2024 (article 55 de la loi n° 2022-1726 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023).

SNCF Gares & Connexions a également revu certains paramètres de marché, tels que les taux d'actualisation et de croissance normatif, en fonction des dernières données disponibles.

La méthodologie du test est rappelée ci-après :

	2022	2021
Secteur	SNCF Gares & Connexions	SNCF Gares & Connexions
UGT	Gares & Connexions	Gares & Connexions
Actif testé	3,6 Md€	3,2 Md€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité Plan 8 ans + année normative actualisée à l'infini	Valeur d'utilité Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation	4,9 % - 5,6 %	4,3 % - 5,1 %
Taux de croissance long terme	1,6 % - 2,0%	1,4%

## 4.6 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Stocks et en-cours	23	-8
Créances d'exploitation	399	-55
Dettes d'exploitation	-8	404
<b>Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés</b>	<b>414</b>	<b>341</b>

Sur la base d'un taux d'actualisation de 5,37% et d'un taux de croissance à long-terme de 1,8%, le test de valeur mis en œuvre au 31 décembre 2022 dans un contexte économique évolutif et incertain, notamment en raison de difficulté de prévisions du niveau d'inflation à moyen et long termes et d'évolution de certains paramètres clés comme le taux de rémunération de la base d'actifs régulés soumis à avis de l'ART (CMPC régulé), ne fait pas ressortir de variation significative de valeur des actifs de l'UGT Gares & Connexions. Les tests de sensibilité réalisés sur la valeur de l'actif économique au 31 décembre 2022 font ressortir les résultats suivants :

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

Une variation de  $\pm 10$  points de base du niveau cible de CMPC régulé aurait un effet de  $\pm 53$  M€ sur la valeur recouvrable.

### 4.6.1 Stocks et en-cours

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier comprend tous les coûts d'acquisition, coûts de transformation et autres coûts encourus pour amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent.

Les stocks sont calculés selon la méthode du coût moyen pondéré.

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur ancienneté, taux de rotation, nature et durée de vie économique.

Au 31 décembre 2022, les stocks se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Brut	31/12/2022		31/12/2021	
		Dépréciation	Net	Net	Variation
Matières premières	455	-74	381	378	3
Produits finis	86	-	86	89	-3
En-cours de production	13	-	13	8	4
<b>Stocks et en-cours</b>	<b>554</b>	<b>-74</b>	<b>480</b>	<b>475</b>	<b>5</b>

en millions d'euros	31/12/2021	Dotation	Reprise	31/12/2022
Matières premières et fournitures - dépréciation	96	5	28	74
<b>Dépréciations de stocks</b>	<b>96</b>	<b>5</b>	<b>28</b>	<b>74</b>

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

Lors de leur émission, les créances sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des créances dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif.

Par ailleurs, une dépréciation est constituée lorsqu'un risque de non recouvrement apparaît (importants retards de paiement, litiges, contentieux, procédures collectives...). Cette dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non recouvrement déterminé sur la base de données historiques.

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Brut	31/12/2022		31/12/2021	
		Dépréciation	Net	Net	Variation
Clients et comptes rattachés	1 452	-43	1 409	1 611	-202
Créances sur l'Etat et les collectivités	790	-	790	770	20
Autres créances d'exploitation	488	-2	486	425	62
<i>Dont Fournisseurs avoirs à recevoir et avances</i>	<i>193</i>	<i>-</i>	<i>193</i>	<i>66</i>	<i>127</i>
<b>Montant net des créances d'exploitation</b>	<b>2 730</b>	<b>-44</b>	<b>2 686</b>	<b>2 807</b>	<b>-121</b>

Les créances clients et comptes rattachés se composent essentiellement des créances sur péages pour 978 M€ au 31 décembre 2022.

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

Les dépréciations des créances clients et des autres créances d'exploitation ont varié comme suit sur 2022 et 2021 :

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

en millions d'euros	31/12/2020	Dotation	Reprise	31/12/2021
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-58	-30	39	-49
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-3	-1	3	-1
<b>Total</b>	<b>-61</b>	<b>-31</b>	<b>42</b>	<b>-50</b>

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

en millions d'euros	Non échus	Dépréciés	Echus non dépréciés				Total
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
31/12/2022	788	36	411	8	32	177	1 452
31/12/2021	1 318	20	327	-16	7	5	1 661

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

### 4.6.3 Subventions à recevoir

Pour les projets subventionnés, lorsque la part appelée des fonds est inférieure au pourcentage d'avancement du projet à la date de clôture des comptes, une subvention à recevoir est comptabilisée, conformément aux conventions de financement signées.

Les subventions à recevoir se décomposent ainsi :

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Subventions à encaisser	536	752
Subventions à appeler	1 624	1 093
Provisions pour dépréciations	-1	-5
<b>Subventions à recevoir</b>	<b>2 159</b>	<b>1 839</b>

Les subventions à encaisser se détaillent de la façon suivante (en valeur brute) :

en millions d'euros	Non échus	Dépréciés	Echus non dépréciés				Total
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Au 31 décembre 2022	156	3	232	60	12	73	536
Au 31 décembre 2021	174	5	353	35	71	113	752

Les subventions échues non dépréciées à plus de 12 mois au 31 décembre 2022 concernent principalement les Collectivités territoriales pour 8 M€ et l'Etat pour 59 M€.

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit :

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

Les dettes d'exploitation sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des dettes dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif.

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	3 397	3 265	131
<i>dont dettes sur acquisitions d'immobilisations</i>	<i>957</i>	<i>701</i>	<i>256</i>
Avances et acomptes reçus sur commande	423	503	-79
<i>dont avances reçues sur cession d'immobilisations</i>	<i>38</i>	<i>142</i>	<i>-104</i>
Dettes sociales	797	698	99
Dettes sur l'Etat et les collectivités	582	594	-12
Autres dettes d'exploitation	1 548	1 383	164
Produits constatés d'avance	1 014	988	26
<b>Total des dettes d'exploitation</b>	<b>7 760</b>	<b>7 431</b>	<b>329</b>

#### 4.7 PROVISIONS

Des provisions sont comptabilisées lorsque, à la clôture de l'exercice, il existe une obligation du groupe SNCF Réseau à l'égard d'un tiers résultant d'un événement passé dont le règlement devrait se traduire par une sortie de ressources sans contrepartie pour le Groupe.

Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire ou contractuel. Elle peut également découler de pratiques ou d'engagements externes ayant créé une attente légitime des tiers concernés sur le fait que SNCF Réseau assumera certaines responsabilités.

L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que SNCF Réseau doit supporter pour éteindre son obligation. Si aucune évaluation fiable de ce montant ne peut être réalisée, aucune provision n'est comptabilisée. Une information en annexe est alors fournie.

Les provisions sont actualisées lorsque l'effet de la valeur temps de l'argent est jugé significatif. Le taux d'actualisation utilisé est déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à l'échéance estimée de la provision.

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de SNCF Réseau ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. A l'exception de ceux éventuellement reconnus dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe.

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

en millions d'euros	01/01/2022	Variation de périmètre	Dotations	Reprise utilisée	Reprise non utilisée	Autres variations	31/12/2022	dont courant	dont non courant
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	28	-	9	-3	-8	-	27	0	26
Risques environnementaux	157	-	37	-22	-29	-3	141	-	141
Litiges et risques contractuels	67	-	14	-4	-14	-0	62	9	54
Autres	18	2	5	-11	-1	0	14	7	7
<b>Total provisions</b>	<b>270</b>	<b>2</b>	<b>65</b>	<b>-40</b>	<b>-52</b>	<b>-3</b>	<b>243</b>	<b>16</b>	<b>227</b>

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

Le groupe SNCF Réseau comptabilise des provisions pour risques fiscaux, sociaux ou douaniers quand il se retrouve obligé au titre d'un événement passé à l'égard respectivement des instances fiscales, du personnel et des organismes sociaux ou des douanes. SNCF Réseau provisionne les redressements fiscaux s'il juge que la sortie de ressources est probable.

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

##### 4.7.2 Provisions à caractère environnemental

Ces provisions couvrent les charges liées à la protection de l'environnement, à la remise en état des sites et au démantèlement du matériel. Elle comprend notamment :

- une provision pour risque liée à l'élimination des traverses créosotées et des appareils contenant du polychlorobiphényle: l'obligation de destruction des traverses créosotées du réseau dans des installations classées résulte d'un engagement pris par SNCF Réseau. L'obligation à ce titre a été reconnue intégralement au passif et actualisée en fonction de la programmation des déposes des traverses en bois.

- une provision pour dépollution des sites : elle repose sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêté des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours.

- une provision pour risque au titre de la responsabilité juridique du Groupe relative à l'amiante et au désamiantage : une obligation de désamiantage du matériel roulant démantelé pèse sur le groupe SNCF Réseau, ainsi que dans certains cas une obligation de désamiantage des bâtiments. Au titre du matériel contenant de l'amiante, cette obligation est actuelle dès la détection de l'amiante. Au titre du matériel contenant de l'amiante, cette obligation est actuelle dès la détection de l'amiante. Toute révision à la hausse de la provision pour démantèlement est comptabilisée en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan pour les matériels non totalement amortis et en résultat pour les matériels arrivés à la fin de leur durée d'utilité. Une perte de valeur est constatée lorsque la nouvelle valeur comptable de l'actif dépasse sa valeur recouvrable. Le coût de démantèlement est amorti sur la durée restante d'utilisation du bien. En cas de diminution de la sortie probable de ressources estimée, la provision est reprise en contrepartie de l'actif correspondant et en résultat pour la partie excédant la valeur nette comptable de cet actif. La provision s'éteint progressivement en résultat au fur et à mesure de la réalisation des travaux de démantèlement

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

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

### 4.7.3 Provisions pour litiges et risques contractuels

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

SNCF Réseau est impliqué dans plusieurs procédures juridiques et contentieuses non résolues dans le cadre de ses activités courantes.

#### - Litige LGV BPL

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

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

#### - Accident Eckwersheim LGV

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai d'un TGV a fait 11 victimes et 42 blessés, à Eckwersheim en Alsace, sur la future ligne nouvelle Est Européenne.

Une provision au titre de la franchise « responsabilité civile » est constatée dans les comptes depuis l'accident.

Les personnes morales SNCF et SNCF Réseau ont été mises en examen pour homicides et blessures involontaires. L'information judiciaire est toujours en cours au pôle accidents collectifs du tribunal judiciaire de Paris.

#### - Tunnel des Montets

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

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

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

La procédure est toujours en cours.

Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru et de sa probabilité de réalisation.

Les reprises non utilisées proviennent principalement de l'extinction des risques liés à des litiges existants ou de l'ajustement de leur évaluation.

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

#### - Résiliation du contrat de concession Gare du Nord

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

En parallèle, le Concessionnaire en date du 24 décembre 2021 a notifié l'Autorité Concédante d'une Demande Indemnitaires Préalable, laquelle a été reprise dans le dépôt d'un recours indemnitaire le 6 janvier 2022 devant le tribunal administratif de Paris. Concernant le recours indemnitaire déposé par SNCF G&Co, un mémoire en défense a été déposé par Gare Du Nord le 24 juin 2022 sollicitant le rejet de la demande, cette affaire a été renvoyée à une date ultérieure. La position de la direction demeure inchangée au 31 décembre 2022.

#### - Litige ART

L'ART a saisi la commission des sanctions de l'ART par décision de son collège n° 2022-078 du 20 octobre 2022 (notifiée à SNCF Réseau le 14/11/2022).

Sur les procédures d'attribution des capacités d'infrastructure définie dans le document de référence du réseau relative aux conditions d'allocation des

sillons travaux, l'ART a clos ces 2 procédures à l'encontre de SNCF Réseau (décisions du 15 décembre 2022).

Quand à la procédure relative aux conditions d'allocation des sillons commerciaux, le collège de l'ART a notifié sa décision de saisir la commission des sanctions le 14/11/2022 à SNCF Réseau. Le prononcé d'une éventuelle sanction devrait intervenir d'ici la fin du premier semestre 2023.

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



## 5 CAPITAUX ET FINANCEMENT

### 5.1 CAPITAUX PROPRES

Au 31 décembre 2022, le capital de SNCF Réseau est d'un montant de 1 718 M€.

### 5.2 GESTION DE LA TRESORERIE 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 31 décembre 2022, le Groupe dispose d'une trésorerie disponible de 117 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 31 décembre 2022.

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 31 décembre 2022.

### 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 31 décembre 2022, 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. L'arrêt de la publication de l'EONIA est intervenu le 3 janvier 2022.

Les amendements Phase 2 IFRS 9, IAS 39, IFRS 7 n'ont donc pas d'impact sur les comptes au 31 décembre 2022.

### 5.4 ENDETTEMENT FINANCIER NET

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

La dette nette en normes IFRS de SNCF Réseau ou EFN se définit par la somme des emprunts courants et non courants,

#### - Augmentée :

- o Des dépôts de garantie reçus relatifs à des opérations de couverture de la dette,
- o De la juste valeur des dérivés passifs de couverture de la dette ou de trading («Juste valeur négative des dérivés passifs»),
- o Des dettes issues des contrats de partenariat public privé («Passifs PPP»),
- o Des dépôts de garantie reçus des contrats de location.

#### - Diminuée :

- o Des dépôts de garantie versés relatifs à des opérations de couverture de la dette,
- o De la juste valeur des dérivés actifs de couverture de la dette ou de trading («Juste valeur positive des dérivés»),
- o Des actifs financiers au coût amorti et à la juste valeur par résultat,
- o Des créances financières issues des conventions de financement des contrats de partenariat public et privé, ou liées au financement des grands projets d'investissement ferroviaire («Actifs PPP»),
- o De la trésorerie et des équivalents de trésorerie.
- o Des dépôts de garantie versés des contrats de location.

La dette nette IFRS exclut les éléments suivants :

- Les titres de participation du Groupe dans le capital des sociétés non consolidées,
- Les actifs et passifs de retraite qui relèvent de la norme IAS 19
- Les dettes issues des contrats de location sous IFRS 16.

Les instruments actifs ou passifs financiers sont classés en courant ou non courant selon l'échéance finale.

Les actifs ou passifs financiers dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de clôture sont classés en courant.

La dette nette en valeur comptable IFRS s'élève à 20,0 Mds € contre 30,3 Mds € au 31 décembre 2021, soit une diminution de - 10,3 Mds €.

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

31/12/2022

en millions d'euros	Qualification comptable								Juste valeur de la classe			
	Courant	Non courant	Total	Dette nette IFRS	A la juste valeur par capitaux propres	Au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Prêts, créances et placements	661	658	1 319	1 319	-	1 319	-	-	1 319	-	1 319	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	2 847	32 899	35 746	35 746	-	35 746	-	-	30 042	-	30 042	-
Dérivés actifs	340	497	838	838	-	-	6	832	838	-	838	-
Créances PPP	268	1 791	2 059	2 059	-	2 059	-	-	2 059	-	2 059	-
<b>Actifs financiers</b>	<b>4 116</b>	<b>35 846</b>	<b>39 962</b>	<b>39 961</b>	<b>-</b>	<b>39 124</b>	<b>6</b>	<b>832</b>	<b>34 258</b>	<b>-</b>	<b>34 258</b>	<b>-</b>
Valeurs mobilières de placement	20	-	20	20	-	-	20	-	20	20	-	-
Disponibilités	98	-	98	98	-	-	98	-	98	98	-	-
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>117</b>	<b>-</b>	<b>117</b>	<b>117</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>117</b>	<b>-</b>	<b>117</b>	<b>117</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Emprunts obligataires	3 528	38 623	42 151	42 151	-	42 151	-	-	41 527	-	41 527	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	22	490	512	512	-	512	-	-	1 150	-	1 150	-
Emprunts SNCF	752	5 666	6 418	6 418	-	6 418	-	-	5 271	-	5 271	-
Autres emprunts	4	374	379	379	-	379	-	-	379	-	379	-
<b>Emprunts, dont</b>	<b>4 307</b>	<b>45 153</b>	<b>49 460</b>	<b>49 460</b>	<b>-</b>	<b>49 460</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>48 327</b>	<b>-</b>	<b>48 327</b>	<b>-</b>
Emprunts non couverts	2 659	38 730	41 388	41 388	-	41 388	-	-	40 285	-	40 285	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	1 634	5 479	7 112	7 112	-	7 112	-	-	7 112	-	7 112	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	14	947	961	961	-	961	-	-	925	-	925	-
Dérivés passifs	35	1 340	1 375	1 375	-	-	7	1 368	1 375	-	1 375	-
Trésorerie passive	662	-	662	662	-	662	-	-	662	662	-	-
Dettes de trésorerie non couvertes	193	-	193	193	-	193	-	-	193	187	5	-
Dettes PPP	279	1 848	2 126	2 126	-	2 126	-	-	2 126	-	2 126	-
<b>Passifs financiers</b>	<b>5 475</b>	<b>54 626</b>	<b>60 101</b>	<b>60 101</b>	<b>-</b>	<b>52 441</b>	<b>7</b>	<b>1 368</b>	<b>52 683</b>	<b>849</b>	<b>51 834</b>	<b>-</b>
Subvention financière	-	6 285	6 285	6 285	-	6 285	-	-	6 285	-	6 285	-
<b>Dette nette IFRS</b>	<b>1 242</b>	<b>18 780</b>	<b>-</b>	<b>20 022</b>	<b>-</b>	<b>13 318</b>	<b>-117</b>	<b>537</b>	<b>18 308</b>	<b>732</b>	<b>17 576</b>	<b>-</b>

31/12/2021

					Qualification comptable				Juste valeur de la classe			
	Courant	Non courant	Total	Dette nette IFRS	A la juste valeur par capitaux propres	Au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
<b>en millions d'euros</b>												
Prêts, créances et placements	985	835	1 820	1 820	-	1 820	-	-	1 820	-	1 820	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	2 477	24 751	27 227	27 227	-	27 227	-	-	33 647	-	33 647	-
Dérivés actifs	30	1 026	1 056	1 056	-	-	1	1 055	1 056	-	1 056	-
Actifs financiers de concession (Dépréciation)	268	1 956	2 224	2 224	-	2 224	-	-	2 224	-	2 224	-
<b>Actifs financiers</b>	<b>3 760</b>	<b>28 568</b>	<b>32 328</b>	<b>32 327</b>	<b>-</b>	<b>31 271</b>	<b>1</b>	<b>1 055</b>	<b>38 748</b>	<b>-</b>	<b>38 747</b>	<b>-</b>
Valeurs mobilières de placement	770	-	770	770	-	-	770	-	770	770	-	-
Disponibilités	64	-	64	64	-	-	64	-	64	64	-	-
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>834</b>	<b>-</b>	<b>834</b>	<b>834</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>834</b>	<b>-</b>	<b>834</b>	<b>834</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Emprunts obligataires	5 160	41 710	46 870	46 870	-	46 870	-	-	56 029	-	56 029	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	21	487	508	508	-	508	-	-	1 085	0	1 085	-
Emprunts SNCF	52	6 265	6 316	6 316	-	6 316	-	-	6 449	-	6 449	-
Autres emprunts	4	244	248	248	-	248	-	-	248	0	248	-
<b>Emprunts, dont</b>	<b>5 237</b>	<b>48 706</b>	<b>53 943</b>	<b>53 943</b>	<b>-</b>	<b>53 943</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>63 812</b>	<b>0</b>	<b>63 812</b>	<b>-</b>
Emprunts non couverts	3 705	40 468	44 173	44 173	-	44 173	-	-	54 043	-	54 043	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	1 361	7 098	8 459	8 459	-	8 459	-	-	8 459	-	8 459	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	170	1 140	1 310	1 310	-	1 310	-	-	1 310	-	1 310	-
Dérivés passifs	20	1 959	1 979	1 979	-	0	10	1 969	1 979	0	1 979	-
Trésorerie passive	38	-	38	38	-	38	-	-	38	38	-	-
Dettes de trésorerie non couvertes	322	-	322	322	-	322	-	-	322	-	322	-
Dettes PPP	279	2 008	2 287	2 287	-	2 287	-	-	2 287	-	2 287	-
Passifs financiers	5 896	57 559	63 455	63 455	-	56 589	10	1 969	68 438	38	68 400	-
Subvention financière	-	4 886	4 886	4 886	-	4 886	-	-	4 886	-	4 886	-
<b>Dette nette IFRS</b>			<b>-</b>	<b>30 293</b>								

La juste valeur des dérivés est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Le niveau de la hiérarchie de juste valeur est indiqué par catégorie, trois différents niveaux étant prévus par la norme IFRS 13 :

- Niveau 1 : juste valeur évaluée à partir de cours cotés par référence au cours de bourse à la date de clôture pour les instruments financiers cotés.
- Niveau 2 : juste valeur évaluée à partir de données observables directement ou indirectement sur le marché mais qui ne sont pas des cours cotés. Il est utilisé pour les instruments financiers non cotés pour lesquels il existe des instruments cotés similaires en nature et maturité et par référence au cours de bourse de ces instruments.
- Niveau 3 : juste valeur déterminée à partir de techniques de valorisation non basées sur des données observables de marché. Il est utilisé pour les autres instruments non cotés. La juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que l'actif net réévalué, les flux de trésorerie actualisés ou les modèles d'évaluation retenus pour les options.

## 5.4.2 Actifs et Passifs financiers

La norme IFRS 9 a défini les modèles de classification et d'évaluation des actifs financiers selon un modèle comprenant uniquement trois catégories comptables :

- Actifs évalués au coût amorti,
- Actifs évalués à la juste valeur en contrepartie des autres éléments du résultat global (OCI),
- Actifs évalués à la juste valeur par résultat.

La classification dans chacune de ces catégories d'actifs dépend de l'analyse de deux critères :

- Les caractéristiques intrinsèques de l'instrument financier, c'est-à-dire les caractéristiques de ses flux de trésorerie contractuels (critères SPPI – Solely Payments of Principal and Interests),
- Le modèle de gestion mis en œuvre.

Les dispositions d'IAS 39 relatives au classement des passifs financiers n'ont pas été modifiées, les deux catégories de passifs subsistent :

- Passifs financiers évalués au coût amorti,
- Passifs évalués à la juste valeur par résultat.

### 5.4.2.1 Actifs financiers

Les créances issues de l'activité opérationnelle sont présentées en paragraphe 4.5

#### 5.4.2.1.1 Actifs au coût amorti

Selon IFRS 9, un actif financier doit être évalué au coût amorti si les deux conditions suivantes sont réunies :

- La détention de l'actif financier s'inscrit dans un modèle économique dont l'objectif est de détenir des actifs financiers afin de percevoir les flux de trésorerie contractuels,
- Les conditions contractuelles de l'actif financier donnent lieu, à des dates spécifiées, à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant dû (critère SPPI).

Lors de leur comptabilisation initiale, ces actifs sont évalués au coût amorti en appliquant la méthode dite du taux d'intérêt effectif.

Chez SNCF Réseau, la catégorie « Actifs au coût amorti » comprend principalement des créances rattachées à des participations, des avances en compte courant consenties à des entités associées ou non consolidées, et des dépôts de garantie provenant des contrats de location.

Elle comprend également des avances accordées aux financeurs du projet EOLE, une catégorie d'actifs de trésorerie correspondant aux versements d'appel de marge sur les contrats de couverture ainsi que des TCN qui sont détenus selon un modèle de collecte sans revente respectant le critère SPPI.

Compte tenu de leur durée résiduelle à la clôture, le groupe considère que la valeur nominale des titres de créances négociables constitue une approximation raisonnable de leur coût amorti.

Les actifs liés aux PPP, correspondant à des décalages de paiements contractuels vis-à-vis des financeurs au titre de subventions à appeler sur les projets PPP, entrent également dans cette catégorie.

Ces subventions à recevoir de l'État et des collectivités territoriales permettent à SNCF Réseau de rembourser ses dettes vis-à-vis d'Eiffage, Oc'Via et Synerail pour respectivement BPL, CNM et GSM-R.

Concernant BPL et CNM, SNCF Réseau reçoit des subventions et rembourse les dettes financières associées (mêmes montants que les subventions) depuis 2017, date d'achèvement des projets. Concernant GSM-R, le projet n'étant pas financé à 100%, le montant de la subvention à recevoir est inférieur à la dette financière associée.

Les subventions à recevoir sont d'un montant de 979 M€ pour BPL, 962M€ pour CNM et 119 M€ pour GSM-R au 31/12/2022.

#### 5.4.2.1.2 Actifs à la juste valeur par OCI

Aucun actif n'est classé dans cette catégorie tant en 2021 qu'en 2022.

#### 5.4.2.1.3 Actifs évalués à la juste valeur par le résultat

Selon IFRS 9, les actifs sont évalués à la juste valeur par résultat s'ils n'appartiennent pas aux deux catégories précédemment citées (actifs évalués au coût amorti ou à la juste valeur par OCI). Ils sont valorisés à la juste valeur à la date de clôture et les variations de valeur sont inscrites en résultat financier.

Pour SNCF Réseau, cette catégorie comprend les parts de SICAV et d'OPCVM, ainsi que les justes valeurs positives des instruments financiers dérivés (de transaction et de couverture).

Les caractéristiques d'OPCVM en font un instrument exigible à tout moment à la demande de l'investisseur. Ils ne répondent pas à la définition d'un instrument de capitaux propres et ne peuvent être évalués à la juste valeur par OCI. Par ailleurs, ils ne respectent pas le test SPPI et ne peuvent être évalués au coût amorti. La juste valeur retenue est leur valeur liquidative. Elle relève du niveau 1 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 7.2 d'IFRS 13.

Les actifs de transaction correspondent à des instruments dérivés non qualifiés de couverture. Les montants des instruments dérivés non qualifiés de couverture sont présentés dans le tableau en 5.2.1.2.2.

La situation des instruments dérivés de couverture et la gestion des risques qu'ils couvrent sont présentées dans le chapitre 5.3.

Compte tenu de leur durée résiduelle, de leur caractère facilement convertible en un montant de trésorerie connu et soumis à un risque négligeable de changement de valeur, les placements en SICAV et Fonds Communs de Placement monétaires sont présentés en Trésorerie et Equivalents de trésorerie.

Pour l'année 2022, le montant de Trésorerie et Equivalents de trésorerie s'élève à :

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à 3 mois (*)	20	770	-751
Disponibilités	98	64	34
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière</b>	<b>117</b>	<b>834</b>	<b>-717</b>
Concours bancaires courants	662	38	624
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie</b>	<b>-545</b>	<b>796</b>	<b>-1 341</b>

(\*) y compris dépôts et billets de trésorerie

#### 5.4.2.2 Passifs financiers

Les passifs financiers chez SNCF Réseau comprennent :

- Les emprunts à long terme (emprunts obligataires, emprunts auprès d'établissement de crédit et autres emprunts),
- Les dettes à court terme, BT et ECP (Billets de trésorerie et European Commercial Papers),
- Les dérivés (dérivés de couverture de la dette, achats à terme de devises, dérivés de transaction).

Ces passifs sont distingués dans deux catégories selon leur évaluation :

- Les passifs évalués au coût amorti,
- Les passifs évalués à la juste valeur par résultat.

##### 5.4.2.2.1 Passifs financiers évalués au coût amorti

Les emprunts à long terme et les dettes à court terme sont comptabilisés au coût amorti, calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les passifs liés aux PPP entrent également dans cette catégorie.

Les lignes d'emprunt BPL, CNM et GSMR concernent les PPP Bretagne Pays de Loire, Contournement Nimes Montpellier et Global System for Mobile communication for Railways. Elles représentent la dette de SNCF Réseau vis-à-vis de ses partenaires qui pré-financent une partie des projets. SNCF Réseau rembourse les dettes BPL et CNM depuis 2017, date d'achèvement des projets.

L'option d'enregistrement de dettes à la juste valeur par le biais du compte de résultat est utilisée lorsque les dettes en cause comportent un dérivé incorporé modifiant de manière significative les flux de trésorerie qui seraient autrement exigés par le contrat ou lorsque le Groupe est dans l'incapacité d'évaluer séparément le dérivé incorporé.

Depuis le 01/01/2020, SNCF SA maison mère du nouveau groupe public unifié, en assure le pilotage stratégique et financier, dans le respect des règles d'indépendance applicable aux gestionnaires d'infrastructure. Dans ce cadre, SNCF SA centralise les activités de financement et de trésorerie du groupe.

SNCF Réseau n'a plus recours directement aux marchés internationaux de capitaux mais conserve dans son portefeuille jusqu'à

leur échéance les émissions obligataires, les instruments financiers, les emprunts contractuels auprès d'établissements de crédit et/ou de collectivités locales qu'il a contracté avant le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

#### Dettes qualifiées de dette d'Etat :

Dans un communiqué de presse publié le 06 septembre 2018, l'INSEE a indiqué qu'elle avait décidé, en accord avec EUROSTAT, de reclasser SNCF Réseau en administration publique à compter de l'année 2016, en considérant désormais, que cet opérateur est un organisme divers d'administration centrale (ODAC).

De ce fait, le déficit d'exploitation de SNCF Réseau a été intégré à celui de l'Etat français et l'intégralité de sa dette est, depuis 2016, intégrée au calcul de la dette publique.

Cette requalification n'entraîne pas de modification des comptes SNCF Réseau. La gestion opérationnelle de la dette demeure assurée par SNCF Réseau, sans changement par rapport aux pratiques actuelles.

En application de l'article 2111-17-1 de la loi ferroviaire, SNCF Réseau publie chaque année le montant de la dette reclassée dans la dette des administrations publiques ainsi que les perspectives d'évolution associées.

#### Passifs liés aux PPP :

Les montants de remboursement réalisés au titre des passifs liés aux PPP sont de 102 M€ pour BPL, 90 M€ pour CNM et 83 M€ pour GSM-R au 31/12/2022.

##### 5.4.2.2.1.1 Emprunts à long terme

Certains emprunts à long terme font l'objet :

- D'une couverture de juste valeur (Fair Value Hedge) permettant de se protéger contre une exposition à la variation de leur juste valeur (par exemple couverture d'un emprunt à taux fixe par un dérivé échangeant du taux fixe contre du taux variable). La valeur comptable de l'emprunt est ainsi ajustée de la variation de sa juste valeur imputable au risque couvert, en contrepartie du résultat.

- D'une couverture de flux de trésorerie (Cashflow Hedge) permettant de se prémunir contre la variabilité des flux de trésorerie futurs (par exemple couverture d'une dette en devise à taux variable par un dérivé échangeant du taux variable en devise contre du taux fixe en Euro). Dans ce cas, l'emprunt ne fait l'objet d'aucune évaluation supplémentaire que celle appliquée si elle était non couverte.

Les emprunts libellés en monnaies étrangères, couverts par des Cross Currency Swaps dès leur origine, sont convertis en Euro au cours de couverture à la date de transaction. Ils sont ensuite réévalués au cours spot de clôture par le biais du résultat.

## 5.4.2.2.1.1.1 Stock des emprunts obligataires

en millions	Nominal en devises	Devise	Echéance	Taux
<b>Emprunts obligataires</b>				
EMTN RFF AUD 3,724% 26-04-2027	90	AUD	26/04/2027	3,724%
EMTN CAD 4,70% 01-06-2035	277	CAD	01/06/2035	4,700%
EMTN RFF 2% 12-11-2026 CHF	150	CHF	12/11/2026	2,000%
EMTN RFF 2,239% CHF 27-07-2029	143	CHF	27/07/2029	2,240%
EMTN RFF CHF 2,625% 10-03-2031	125	CHF	10/03/2031	2,625%
EMTN RFF CHF 3,25% 30-06-2032	250	CHF	30/06/2032	3,250%
EMTN RFF CHF 2% 24-11-2034	100	CHF	24/11/2034	2,000%
EMTN RFF CHF 2,625% 11-03-37	130	CHF	11/03/2037	2,625%
EMTN FF OAT IPCH 28-02-2023	2 000	EUR	28/02/2023	2,450%
EMTN RFF EUR 2,50% 24-10-2023	50	EUR	24/10/2023	2,500%
EMTN RFF 4,50% 30-01-2024	3 850	EUR	30/01/2024	4,500%
EMTN RFF EUR6+0,52% 29-07-24	48	EUR	29/07/2024	0,520%
EMTN RFF 3,421% 25-11-2024 EUR	100	EUR	25/11/2024	3,421%
EMTN RFF 2,625% 29-12-2025	1 500	EUR	29/12/2025	2,625%
EMTN RFF 4,25% 07-10-2026	3 600	EUR	07/10/2026	4,250%
EMTN SNCFR 1,125 % 19-05-2027	650	EUR	19/05/2027	1,125%
EMTN RFF 3,125% EUR 25-10-2028	2 075	EUR	25/10/2028	3,125%
EMTN RFF EUR 0,875% 22-01-2029	850	EUR	22/01/2029	0,875%
EMTN RFF EURIB 3M+0,33% 27-07-2029 EUR	43	EUR	27/07/2029	0,330%
EMTN RFF EUR3M+0,41% 25-01-2030	75	EUR	25/01/2030	0,410%
EMTN RFF 4,18% 01-04-2030 EUR	50	EUR	01/04/2030	4,180%
EMTN RFF 1,125% 25-05-2030 EUR	1 950	EUR	25/05/2030	1,125%
EMTN RFF ZERO COUPON 10-02-2031	50	EUR	10/02/2031	1,000%
EMTN RFF 1% 09-11-2031	900	EUR	09/11/2031	1,000%
EMTN RFF EUR3M + 0,74 26-12-31	40	EUR	26/12/2031	4,548%
EMTN RFF CMS20Y+0,70% CAP/ FLOOR 23-04-2032	100	EUR	23/04/2032	0,700%
EMTN RFF 4,548% 24-05-2032	50	EUR	24/05/2032	4,548%
EMTN RFF CMS10Y+1,22% CAP/FLOOR 07-06-2032	100	EUR	07/06/2032	1,220%
EMTN RFF 5% 10-10-2033	3 650	EUR	10/10/2033	5,000%
EMTN RFF 3,25% PUIS CMS10Y C/F EUR - 09-12-33	120	EUR	09/12/2033	3,250%
EMTN RFF EUR 4,255% 16-03-2034	150	EUR	16/03/2034	4,255%
EMTN RFF EUR 1,875% 30-03-2034	1 000	EUR	30/03/2034	1,875%
EMTN 2,5750% PUIS CMS20Y C/F EUR 04-06-2034	56	EUR	04/06/2034	2,575%
EMTN RFF 2,195% EUR 22-10-2035	60	EUR	22/10/2035	2,195%
EMTN SNCF RESEAU 0,75% 25-05-2036	1 500	EUR	25/05/2036	0,750%
EMTN RFF ZERO COUPON 01-07-2036	50	EUR	01/07/2036	0,010%
EMTN RFF 1,1% 27-10-2036	45	EUR	27/10/2036	1,100%
EMTN SNCFR 1,50 % 29-05-2037	1 450	EUR	29/05/2037	1,500%
EMTN RFF CMS20Y+0,235% 25-02-2041	50	EUR	25/02/2041	0,235%
EMTN RFF CMS10Y+0,65% CAP/FLOOR 28-10-2041	200	EUR	28/10/2041	0,650%
EMTN RFF CMS10Y +1,14% CAP/FLOOR 13-02-2042	200	EUR	13/02/2042	1,140%
EMTN RFF 3,30% 18-12-2042 EUR	1 825	EUR	18/12/2042	3,300%
EMTN RFF 2,00% PUIS CMS10Y C/F 19-09-44	100	EUR	19/09/2044	2,000%
EMTN RFF EUR 3,221% 25-04-2045	93	EUR	25/04/2045	3,221%
EMTN RFF EUR 3,234% 25-04-2047	93	EUR	25/04/2047	3,234%
EMTN RFF IPCH+0,35% 25-07-2047	400	EUR	25/07/2047	0,350%
EMTN RFF IPCH+0,542% 25-07-2047	457	EUR	25/07/2047	0,542%
EMTN RFF 2,25% 20-12-2047	1 350	EUR	20/12/2047	2,250%
EMTN SNCF RESEAU EUR 2,029% 22-01-2048	65	EUR	22/01/2048	2,029%
EMTN SNCF RESEAU EUR 2 % 05-02-2048	1 225	EUR	05/02/2048	2,000%
EMTN RFF IPCH+2,384% 17-03-2048	350	EUR	17/03/2048	2,380%
EMTN RFF 3,54% 01-02-53	50	EUR	01/02/2053	3,540%
EMTN RFF 4,055% 23-06-2060	50	EUR	23/06/2060	4,060%
EMTN RFF 4,08% 16-01-2062 EUR	50	EUR	16/01/2062	4,080%

EMTN RFF 4,125% 22-03-2062 EUR	1 250	EUR	22/03/2062	4,125%
EMTN RFF 3,38% 04-06-2063 EUR	200	EUR	04/06/2063	3,380%
EMTN RFF EUR 3,50% 12-02-2064	50	EUR	12/02/2064	3,500%
EMTN RFF EUR 3,50% 01-04-2064	50	EUR	01/04/2064	3,500%
EMTN SNCFR 1,475% 30-03-2065	50	EUR	30/03/2065	1,475%
EMTN SNCF RESEAU EUR 2,303% 11-07-2067	50	EUR	11/07/2067	2,303%
EMTN SNCFR 2,777 % 29-07-2115 EUR	65	EUR	29/07/2115	2,777%
EMTN SNCF RESEAU 1,425% 14-08-2119	100	EUR	14/08/2119	1,425%
EMTN - RFF 5.25% 07-12-2028 £	650	GBP	07/12/2028	5,250%
EMTN - RFF 5,35% 12-07-2029	326	GBP	12/07/2029	5,350%
EMTN - RFF RPI UK 22-07-2030 £	50	GBP	22/07/2030	0,000%
EMTN - RFF 5,25% 31-01-2035 £	475	GBP	31/01/2035	5,250%
EMTN - RFF Zcpn 14-04-2038 £	230	GBP	14/04/2038	0,000%
EMTN RFF 5% 11-03-2052 £	550	GBP	11/03/2052	5,000%
EMTN RFF 4,83% 25-03-2060 £	550	GBP	25/03/2060	4,830%
EMTN RFF HKD 2,77% 13-10-2025	937	HKD	13/02/2025	2,770%
EMTN RFF 1,91% 27-04-2027 JPY	6 000	JPY	27/04/2027	1,910%
EMTN DUAL CUR JP/US 26-11-2027	3 500	JPY	26/11/2027	2,411%
EMTN DUAL CUR JP/US 20-12-2027	3 500	JPY	20/12/2027	2,390%
EMTN SNCF RESEAU ZC 0% 19-05-2047	10 000	JPY	19/05/2047	0,000%
EMTN RFF 5% 30-03-2032 NOK	500	NOK	30/03/2032	5,000%
EMTN RFF SEK 2,83% 28-04-2047	500	SEK	28/04/2047	2,830%
EMTN SNCF RESEAU SEK 2,49% 12-06-2047	510	SEK	12/06/2047	2,490%
EMTN SNCF RESEAU SEK 2,425% 22-06-2047	440	SEK	22/06/2047	2,455%
EMTN SNCF RESEAU SEK 2,455% 22-06-2047	440	SEK	22/06/2047	2,455%
EMTN SNCF RESEAU SEK 2,581% 30-10-2047	400	SEK	30/10/2047	2,581%
EMTN RFF 4,20% 19-05-2044 USD	120	USD	19/05/2044	4,200%
EMTN SNCF RESEAU 2,622% 24-09-2049 USD	60	USD	24/09/2049	2,620%

#### 5.4.2.2.1.1.2 Emprunts issus de la SNCF

Lors de la création de RFF au 1er janvier 1997, une dette de 20,5 Mds€ vis-à-vis de la SNCF a été transférée et inscrite au passif du bilan. Depuis la mise en œuvre au 1er juillet 2015 de la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire, cette dette est inscrite au passif du bilan de SNCF Réseau.

Le montant en coût amorti de la dette long terme vis-à-vis de SNCF se décompose comme suit :

31/12/2022				31/12/2021			
en millions	Nominal en devises	Devise	Valeur IFRS en euros	en millions	Nominal en devises	Devise	Valeur IFRS en euros
<b>Emprunts SNCF</b>			<b>6 418</b>	<b>Emprunts SNCF</b>			<b>6 316</b>
Fixe	5 248	EUR	6 287	Fixe	6 180	EUR	6 183
Variable	1	EUR	131	Variable	134	EUR	134

## 5.4.2.2.1.1.3 Emprunts aux établissements de crédit et autres emprunts

31/12/2022

en millions	Nominal	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros
<b>Emprunts aux établissements de crédit, dont</b>				<b>512</b>
Emprunt BEI 2007	75	EUR	18/07/2033	75
Emprunt BEI 2016-1	200	EUR	04/06/2038	204
Emprunt BEI 2016-2	150	EUR	22/10/2038	152
EMLT EUR3M+0.75% 31-03-2026	133	EUR	31/03/2026	81
<b>Autres emprunts, dont</b>				
Emprunt auprès de la région IDF, dettes PPP et autres	17	EUR	2029	16
Dépôts et cautionnements				363

31/12/2021

en millions	Nominal	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros
<b>Emprunts aux établissements de crédit</b>				<b>508</b>
Emprunt BEI 2007	75	EUR	18/07/2033	75
Emprunt BEI 2016-1	200	EUR	04/06/2038	202
Emprunt BEI 2016-2	150	EUR	22/10/2038	150
EMLT EUR3M+0.75% 31-03-2026	133	EUR	31/03/2026	81
<b>Autres emprunts, dont</b>				
Emprunt auprès de la région IDF, dettes PPP et autres	20	EUR	2029	169
Dépôts et cautionnements	-			79



#### 5.4.2.2.1.2 Dettes de trésorerie et trésorerie passive

Les dettes à court terme en devise sont enregistrées pour leur montant converti en Euro à la date de transaction, et réévaluées au cours spot de clôture par le biais du résultat. Elles font l'objet d'une couverture économique par des achats à terme en devise.

Les dettes de trésorerie sont constituées de :

- Dettes court terme à plus de 3 mois et moins d'un an libellées en Euros : 0 M€ au 31/12/2022 vs 1 M€ au 31/12/2021
- Cash collatéraux passifs couvrant des instruments financiers dérivés actifs (187 M€ au 31/12/2022 vs 316 M€ au 31/12/2021).

La trésorerie passive (662 M€ au 31/12/2022 contre 38 M€ au 31/12/2021) est principalement constituée de comptes courants et de concours bancaires.

#### 5.4.2.2.2 Passifs financiers évalués à la juste valeur par résultat

Cette catégorie se compose :

- Des instruments dérivés passifs contractés par le groupe pour gérer ses risques de taux et de change
- Des instruments dérivés passifs non qualifiés de couverture

Le portefeuille de dérivés de SNCF Réseau est composé d'instruments dérivés de couverture de la dette, et dans une moindre mesure d'instruments dérivés de transaction. Les principaux dérivés utilisés sont des contrats d'échange de taux d'intérêts, des contrats de change à terme et des contrats d'échange de devises.

Les dérivés sont initialement comptabilisés à leur juste valeur à la date à laquelle le contrat est conclu et réévalués par la suite à leur juste valeur à la clôture.

Les variations de valeur enregistrées en résultat sur les dérivés de couverture de juste valeur (Fair Value Hedge) se compensent avec celles des emprunts couverts en FVH, à l'inefficacité près de la couverture.

Les variations de valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie (Cashflow Hedge) sont comptabilisées en capitaux propres pour la part efficace de la couverture et en résultat pour la part inefficace. Les montants différés en capitaux propres sont rapportés en résultat lorsque les flux de trésorerie prévus couverts affectent ce dernier.

La variation de valeur des dérivés non qualifiés de couverture est comptabilisée en résultat de la période au sein du résultat financier.

La situation des instruments dérivés de couverture et la gestion des risques qu'ils couvrent sont présentées dans le chapitre 5.3. Les montants des instruments dérivés non qualifiés de couverture sont présentés dans le tableau ci-dessous :

en millions	31/12/2022				31/12/2021			
	Juste valeur en euros		Montant notionnel en devises		Juste valeur en euros		Montant notionnel en devises	
	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif
Instruments dérivés de change	-	-			-	-		
Instruments dérivés de taux (euros)	1	6	20	80	0	10	-	100
Dérivés incorporés (euros)	6	1	50	-	1	0	50	-
<b>Total des dérivés non qualifiés de couverture</b>	<b>6</b>	<b>7</b>			<b>1</b>	<b>10</b>		

### 5.5 SITUATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES LIES

Le Groupe désigne certains dérivés comme instruments de couverture du risque de change et du risque de taux d'intérêt, dans des couvertures de juste valeur ou des couvertures de flux de trésorerie.

Ainsi, le groupe documente au moment de la mise en place de la couverture :

- La relation économique entre l'élément de couverture et l'élément couvert (dérivé et emprunt couvert)
- Son objectif en matière de gestion des risques
- Et sa stratégie de couverture à l'origine de chaque relation de couverture.

IFRS 9 permet d'exclure de la relation de couverture :

- La composante « Foreign Currency Basis Spread » relative aux instruments de type Cross Currency dont la variation de juste valeur peut sur option être comptabilisée en OCI

- La composante « report/déport » d'un contrat à terme dont la variation de juste valeur peut sur option être comptabilisée en OCI

Conformément à l'option offerte par la norme, SNCF Réseau exclut ces éléments et les comptabilise en OCI afin de limiter l'inefficacité de la couverture et la volatilité en résultat. Les éléments comptabilisés en OCI seront « recyclés » en résultat sur la durée de la couverture selon la méthode Time Related.

Le groupe utilise aussi la possibilité de couvrir une exposition agrégée (emprunt déjà couvert par un dérivé) par un second dérivé dans une seconde relation de couverture pour toute relation respectant toutes les conditions requises par IFRS 9 à compter du 01 Janvier 2018.

Par convention, les dettes faisant partie d'une exposition agrégée sont présentées dans les tableaux correspondant à la deuxième qualification de couverture dont elles font l'objet.

## 5.5.1 Politique globale de gestion des risques

Depuis le 01/01/2020, tous les risques financiers au sein du groupe SNCF, y compris ceux auxquels SNCF Réseau est exposé, sont gérés par SNCF SA. Cette gestion est strictement encadrée par un document approuvé par le Conseil d'administration de SNCF SA intitulé le cadre de gestion des risques financiers.

Ce cadre de gestion rappelle le rôle central, au sein du groupe, de SNCF SA qui a pour vocation d'en assurer le pilotage stratégique et financier. Emetteur unique sur les marchés financiers, SNCF SA a la charge d'assurer le financement de l'ensemble du groupe. Les filiales peuvent être financées à court terme par le biais d'avances en compte-courant ou à long terme par des prêts octroyés par SNCF SA. Le groupe a également mis en place un mécanisme d'équilibrage (cash pooling) des soldes bancaires de certaines entités du groupe.

Le cadre de gestion approuvé par le conseil d'administration définit les modalités de gestion des risques financiers et précise les instruments autorisés et les limites d'intervention des métiers.

SNCF SA veille au respect quotidien du cadre de gestion des risques financiers par l'élaboration de reportings journaliers pour l'ensemble des filiales gérées par SNCF SA, et donc y compris SNCF Réseau.

SNCF Réseau, du fait de son activité financière est exposé aux risques suivants :

- Risques de taux d'intérêt : risque que fait courir au porteur d'une créance ou d'une dette à taux fixe ou variable l'évolution ultérieure des taux
- Risques de change : risque que fait courir au porteur d'une créance ou d'une dette l'évolution ultérieure des taux de change
- Risques de liquidité : risque de ne pas disposer des fonds nécessaires pour faire face à ses engagements
- Risques de crédit et de contrepartie : risque résultant pour un créancier de l'incapacité de son débiteur à honorer tout ou partie de sa dette à échéance

## 5.5.2 Gestion du risque de taux d'intérêt

La politique de gestion du risque de taux auquel SNCF Réseau est exposé s'insère dans la politique globale de gestion des risques du Groupe SNCF, assurée par SNCF SA.

La direction financements et trésorerie de SNCF SA a mandat pour gérer le risque de taux de SNCF Réseau. Elle peut intervenir, pour se faire, sur la répartition par type de taux de la dette de SNCF Réseau en utilisant des instruments fermes et optionnels d'échange de taux d'intérêts dans les limites définies par le cadre général.

Le niveau historiquement bas des taux d'intérêt actuels et la volonté de préserver les équilibres économiques à moyen et long terme, ont conduit le Conseil d'Administration de SNCF SA à opter pour une structure cible de l'endettement brut long terme de SNCF SA et de ses filiales à 90% à taux fixe minimum. Un intervalle limité de +/-10 points autour de cette cible reste cependant autorisé.

Dans le cadre de la gestion de son risque de taux, SNCF SA est autorisée à réaliser également des opérations de pré-couverture d'émissions futures.

La part à taux fixe de l'endettement financier long terme brut déduction faite des créances CDP des deux plus gros contributeurs du Groupe (SNCF SA et SNCF Réseau) au 31 décembre 2022 est de 88,18 % (reste stable par rapport au 31 décembre 2021). Le respect de cette répartition est contrôlé quotidiennement.

La part à taux fixe de l'endettement financier long terme brut déduction faite des créances CDP de SNCF Réseau au 31 décembre 2022 est de 89,24% comparée à 90,70% au 31 décembre 2021.

### 5.5.2.1 Structure de la dette avant et après couverture

La ventilation par taux des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés, se présente comme suit :

Structure de la dette en millions d'euros	Avant couverture		Après couverture	
	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2022	31/12/2021
Taux fixe	43 537	48 933	45 245	50 091
Taux variable	1 796	1 119	1 907	1 619
Taux inflation	4 127	3 891	2 309	2 233
<b>Total des emprunts LT</b>	<b>49 460</b>	<b>53 943</b>	<b>49 462</b>	<b>53 943</b>
Dette CT	5	4	-	-
<b>Total des emprunts</b>	<b>49 465</b>	<b>53 947</b>	<b>49 462</b>	<b>53 943</b>

### 5.5.2.2 Sensibilité des instruments face aux risques de taux

La sensibilité du résultat au risque de variation des taux d'intérêt est liée :

- A l'endettement net à taux variable après prise en compte des couvertures
- Aux dettes en juste valeur sur option
- Aux instruments dérivés non qualifiés de couverture au sens de la norme IFRS 9
- Aux instruments dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie.

La sensibilité des réserves recyclables (capitaux propres) au risque de variation des taux d'intérêt est liée aux dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie.

L'analyse de sensibilité sur les flux de trésorerie pour les instruments à taux variable a été déterminée en tenant compte de l'ensemble des

flux variables des instruments non dérivés et des instruments dérivés. Les instruments dérivés non qualifiés comptablement de couverture et les dérivés incorporés séparés des dettes entraînent une certaine volatilité du résultat financier.

La variation de valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie génère une certaine volatilité des capitaux propres.

L'analyse est réalisée en supposant que le montant de dettes et d'instruments financiers au bilan au 31 décembre reste constant sur une année.

Au regard des taux de marché relativement faibles durant l'année 2022, SNCF Réseau réalise ses analyses de sensibilité sur une base de variation de taux de +/- 50 points de base.

Une variation de +/- 50 points de base des taux d'intérêt euros à la date de clôture aurait eu pour conséquence une hausse (diminution) des capitaux propres et du résultat à hauteur des montants indiqués ci-après. Pour les besoins de cette analyse, toutes les autres variables, en particulier les cours de change, sont supposées rester constantes. Une analyse similaire, sur cette même base, est présentée au titre de 2021.

en millions d'euros	31/12/2022				31/12/2021			
	Résultat		Capitaux propres		Résultat		Capitaux propres	
	Impact après variation des taux d'intérêt de		Impact après variation des taux d'intérêt de		Impact après variation des taux d'intérêt de		Impact après variation des taux d'intérêt de	
Type d'instrument	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb
Instruments financiers à taux variable (après prise en compte des couvertures)	1	-1	0	-0	2	-2	0	-0
Endettement net à taux variable (après prise en compte des couvertures de juste valeur)	1	-1	0	-0	2	-2	0	-0
Dettes en juste valeur sur option	-	-	-	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	2	-2	-	-	3	-3	-	-
Dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie	36	-30	356	-396	40	-47	613	-696
<b>Total impact</b>	<b>39</b>	<b>-33</b>	<b>356</b>	<b>-397</b>	<b>45</b>	<b>-52</b>	<b>613</b>	<b>-697</b>

## 5.5.3 Gestion du risque de change

La gestion du risque de change du Groupe SNCF s'effectue au niveau de SNCF SA. En dehors des filiales qui opèrent dans leur propre pays, l'endettement net du Groupe en devises autre que l'euro est géré en fonction de la limite de risque admissible définie, pour le Groupe par le cadre général des risques. Il utilise pour cela des contrats d'échange de devises, généralement mis en place dès l'émission des emprunts. Le Groupe considère que compte tenu du faible pourcentage représenté par les dettes en devises non couvertes, son résultat n'est pas sensible au risque de change.

### 5.5.3.1 Expositions nettes en devise

SNCF Réseau a dans son portefeuille des emprunts en devises qui ont fait à l'initiation l'objet d'une couverture de change. Les flux en devises (principal et intérêts) sont ainsi couverts par des dérivés de change afin de transformer cette dette en euros. Par ailleurs, les prêts à moyen ou long terme octroyés à SNCF Réseau par SNCF SA depuis le 01/01/2020 sont libellés en euros.

SNCF Réseau n'est donc pas exposé au risque de change.

en millions de devise	Expositions nettes en devise								
	AUD	CAD	CHF	GBP	HKD	JPY	NOK	SEK	USD
<b>31/12/2022</b>									
Dettes libellées en devise	90	277	855	2 824	937	23 181	500	2 290	180
Dérivés de change	90	277	855	2 807	937	23 073	500	2 290	180
Exposition nette en devise	-	-	-	18	-	108	-	-	-
<b>31/12/2021</b>									
Dettes libellées en devise	90	277	855	2 834	937	30 179	500	2 290	1 680
Dérivés de change	90	277	855	2 849	937	30 287	500	2 290	1 680
Exposition nette en devise	-	-	-	-15	-	-108	-	-	-

### 5.5.3.2 Structure de la dette avant et après couverture de change

SNCF Réseau n'a plus recours au marché des capitaux mais conserve jusqu'à leur échéance son stock d'emprunts en devises et les contrats d'échange de devises adossés.

La ventilation par devises des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés (de couverture et de transaction), se présente comme suit :

Structure de la dette en millions d'euros	Avant couverture		Après couverture	
	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2022	31/12/2021
Euro	44 100	46 902	49 462	53 943
Livre sterling	3 486	3 670	-	-
Dollar américain	168	1 511	-	-
Franc suisse	897	937	-	-
Yen	174	246	-	-
Couronne suédoise	209	226	-	-
Dollar canadien	201	223	-	-
Dollar de Hong Kong	115	109	-	-
Couronne norvégienne	51	60	-	-
Dollar australien	58	58	-	-
<b>Total des emprunts</b>	<b>49 460</b>	<b>53 943</b>	<b>49 462</b>	<b>53 943</b>

### 5.5.4 Gestion du risque de liquidité

#### 5.5.4.1 Politique de gestion de la liquidité

Depuis le 01/01/2020, SNCF Réseau est financé selon ses besoins par SNCF SA, à court terme par le biais d'avances en compte-courant ou à long terme par le biais de prêts intragroupes. Une convention d'équilibrage des soldes de ses comptes bancaires a également été mise en place dans le cadre d'une convention groupe.

S'appuyant sur une gestion proactive de sa liquidité, de la qualité de sa signature et de sa présence renouvelée sur les marchés internationaux de capitaux, SNCF SA bénéficie d'un accès diversifié

aux ressources financières qu'elles soient à court terme, ou à long terme.

SNCF SA dispose pour assurer sa liquidité de :

- un programme de Neu-CP d'un plafond de 3 Mds€,
- un programme d'Euro Commercial Paper d'un plafond de 5 Mds€
- un programme EMTN un plafond de 15 Mds€
- une facilité de crédit renouvelable (Revolving Credit Facility - RCF) d'un montant de 3,5 Mds€, entièrement disponible, contractée auprès des 20 banques partenaires du Groupe.

#### 5.5.4.2 Échéancier des emprunts et dettes financières

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Moins d'un an	3 376	4 506
1 à 5 ans	11 789	14 324
5 à 10 ans	10 023	8 768
10 à 20 ans	15 750	15 761
20 ans et plus	8 421	10 550
<b>Emprunts et dettes financières hors impact de juste valeur</b>	<b>49 359</b>	<b>53 909</b>
Impact de la juste valeur (option "juste valeur")	-	-
Impact de la juste valeur (comptabilité de couverture)	-157	34
<b>Emprunts et dettes financières</b>	<b>49 202</b>	<b>53 944</b>
Juste valeur des dérivés actifs et passifs non courants	843	933
Juste valeur des dérivés actifs et passifs courants	-305	-10
<b>Emprunts et dettes financières (y compris dérivés actifs et passifs)</b>	<b>49 740</b>	<b>54 867</b>

## 5.5.4.3 Échéancier des flux de trésorerie contractuels

en millions d'euros	31/12/2022						31/12/2021					
	Total	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus	Total	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
<b>Emprunts obligataires</b>	<b>-57 389</b>	<b>-4 497</b>	<b>-14 244</b>	<b>-11 748</b>	<b>-15 038</b>	<b>-11 838</b>	<b>-63 616</b>	<b>-7 147</b>	<b>-16 679</b>	<b>-12 121</b>	<b>-13 739</b>	<b>-13 931</b>
Capital	-40 948	-2 050	-10 308	-8 356	-11 431	-8 803	-45 962	-4 378	-12 371	-8 668	-9 969	-10 576
Flux d'intérêts	-16 441	-2 447	-3 936	-3 392	-3 608	-3 035	-17 654	-2 769	-4 307	-3 453	-3 770	-3 355
<b>Emprunts auprès des établissements de crédit</b>	<b>-423</b>	<b>-37</b>	<b>-35</b>	<b>102</b>	<b>-454</b>	<b>-</b>	<b>-556</b>	<b>-28</b>	<b>-181</b>	<b>110</b>	<b>-457</b>	<b>-</b>
Capital	-316	-19	-5	133	-425	-	-468	-19	-157	133	-425	-
Flux d'intérêts	-107	-18	-30	-31	-28	-	-88	-9	-24	-23	-32	-
<b>Emprunts SNCF</b>	<b>-5 999</b>	<b>-211</b>	<b>-353</b>	<b>-2 275</b>	<b>-3 073</b>	<b>-88</b>	<b>-6 583</b>	<b>-127</b>	<b>-1 022</b>	<b>-675</b>	<b>-4 672</b>	<b>-88</b>
Capital	-5 735	-85	-289	-2 241	-3 049	-71	-6 265	-1	-903	-641	-4 649	-71
Flux d'intérêts	-264	-126	-64	-34	-23	-17	-318	-126	-118	-34	-23	-17
<b>Autres emprunts</b>	<b>-103</b>	<b>-3</b>	<b>-9</b>	<b>-91</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-1 730</b>	<b>-3</b>	<b>-10</b>	<b>-1 717</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Capital	-103	-3	-9	-91	-	-	-1 730	-3	-10	-1 717	-	-
Flux d'intérêts	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Dettes de trésorerie</b>	<b>-193</b>	<b>-193</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-321</b>	<b>-321</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Capital	-193	-193	-	-	-	-	-321	-321	-	-	-	-
Flux d'intérêts	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Dettes financières brutes</b>	<b>-64 107</b>	<b>-4 941</b>	<b>-14 641</b>	<b>-14 012</b>	<b>-18 565</b>	<b>-11 925</b>	<b>-72 806</b>	<b>-7 626</b>	<b>-17 892</b>	<b>-14 403</b>	<b>-18 868</b>	<b>-14 019</b>
<b>Actifs financiers</b>	<b>34 862</b>	<b>641</b>	<b>9 297</b>	<b>7 871</b>	<b>10 480</b>	<b>6 573</b>	<b>28 421</b>	<b>687</b>	<b>8 613</b>	<b>6 102</b>	<b>6 889</b>	<b>6 131</b>
Flux d'intérêt sur dérivés de couverture - JV négative	-527	-39	-155	-137	-122	-74	-871	-19	-219	-273	-275	-85
Flux d'intérêt sur dérivés de transaction - JV négative	-3	-	-	-	-1	-1	-6	-	1	2	-5	-5
Flux d'intérêt sur dérivés de couverture - JV positive	513	-23	97	128	168	144	818	40	179	222	215	162
Flux d'intérêt sur dérivés de transaction - JV positive	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Instruments financiers dérivés</b>	<b>-16</b>	<b>-62</b>	<b>-59</b>	<b>-10</b>	<b>46</b>	<b>69</b>	<b>-59</b>	<b>21</b>	<b>-39</b>	<b>-49</b>	<b>-65</b>	<b>72</b>
<b>Appels de marge passifs</b>	<b>-187</b>	<b>-187</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-316</b>	<b>-316</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Appels de marge actifs</b>	<b>610</b>	<b>610</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>984</b>	<b>984</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Dettes PPP</b>	<b>-3 133</b>	<b>-437</b>	<b>-906</b>	<b>-941</b>	<b>-848</b>	<b>-</b>	<b>-3 456</b>	<b>-486</b>	<b>-983</b>	<b>-990</b>	<b>-997</b>	<b>-</b>
Capital	-2 120	-278	-765	-631	-446	-	-2 280	-278	-834	-660	-508	-
Flux d'intérêts	-1 013	-159	-142	-310	-402	-	-1 176	-208	-149	-330	-489	-
<b>Subvention à recevoir - PPP</b>	<b>3 061</b>	<b>434</b>	<b>837</b>	<b>941</b>	<b>848</b>	<b>-</b>	<b>3 392</b>	<b>487</b>	<b>918</b>	<b>990</b>	<b>997</b>	<b>-</b>
Capital	2 065	275	713	631	446	-	2 231	280	783	660	508	-
Flux d'intérêts	996	159	125	310	402	-	1 161	207	135	330	489	-
<b>Dettes et créances PPP</b>	<b>-72</b>	<b>-3</b>	<b>-69</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-64</b>	<b>1</b>	<b>-65</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Pour les passifs financiers, les flux de trésorerie contractuels sont non actualisés, correspondant aux montants à rembourser y compris les intérêts dont la part variable est basée sur le fixing du 31 décembre de chaque arrêté.

### 5.5.5 Gestion du risque de crédit et de contrepartie

SNCF Réseau est exposé à un risque de contrepartie dans le cadre des produits dérivés auprès de ses partenaires financiers, dans l'hypothèse où le débiteur se refuserait à honorer tout ou partie de son engagement ou serait dans l'impossibilité de le respecter.

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

Dans le cadre de l'application de l'amendement à la norme IFRS 7 « Informations à fournir : compensation des actifs financiers et des passifs financiers », sont présentés dans les tableaux ci-dessous, la juste valeur des instruments dérivés de change et de taux utilisés par SNCF Réseau, souscrits dans le cadre de conventions-cadres comprenant une clause de compensation globale exécutoire.

La colonne « Cash collatéral couvrant » correspond aux encours des contrats de collatéralisation sur les instruments financiers dérivés mais qui ne satisfont pas les critères de compensation établis par IAS 32 « Instruments financiers : présentation ».

31/12/2022	Montants bruts (a)	Montants compensés au bilan (b)	Montants nets présentés au bilan (c=a-b)	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7 (f=c-d-e)
				Cash collatéral couvrant (d)	Instruments dérivés (e)	
<b>en millions d'euros</b>						
Instruments financiers dérivés actifs	838	-	838	100	627	111
Instruments financiers dérivés passifs	1 375	-	1 375	489	627	259
31/12/2021	Montants bruts (a)	Montants compensés au bilan (b)	Montants nets présentés au bilan (c=a-b)	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7 (f=c-d-e)
				Cash collatéral couvrant (d)	Instruments dérivés (e)	
<b>en millions d'euros</b>						
Instruments financiers dérivés actifs	1 056	-	1 056	94	709	253
Instruments financiers dérivés passifs	1 979	-	1 979	929	701	349

5.5.6 Synthèse des impacts des opérations de couverture

5.5.6.1 Informations relatives aux couvertures de juste valeur (Fair Value Hedge)

Les couvertures de juste valeur peuvent couvrir soit le risque de taux, soit le risque de change ou simultanément les risques de taux et de change. Le tableau ci-dessous synthétise les impacts liés à la comptabilité de couverture sur les éléments couverts et les instruments de couverture.

31/12/2022	Valeur comptable des dérivés		Variation de JV du dérivé pour le calcul de l'inefficacité	Valeur comptable de l'élément couvert		Ajustement de couverture de JV inclus dans la valeur comptable de la dette		Variation de JV de l'élément couvert	Inefficacité de la couverture	Réserves liées aux coûts de la couverture	
	Actif	Passif		Actif	Passif	Couverture en vie	Couverture arrêtées			En cumulé	De la période
<b>en millions d'euros</b>											
<b>Couverture de Juste Valeur (FVH)</b>											
<b>Risque de change</b>	148	35	-161		809	-104	79	150	-11	2	1
Cross Currency Swaps*	148	35	-161					150	-11	2	1
Achats et ventes de devises	-	-	-					-	-	-	-
<b>Risque de taux</b>	20	-	-20	662	227	-17	-	33	13	-	-
Swaps de taux	20	-	-20					33	13	-	-

\* dont part taux des CCS

L'inefficacité présentée en risque de change correspond intégralement à la part taux des Cross Currency Swaps.

31/12/2021	Valeur comptable des dérivés		Variation de JV du dérivé pour le calcul de l'inefficacité	Valeur comptable de l'élément couvert		Ajustement de couverture de JV inclus dans la valeur comptable de la dette		Variation de JV de l'élément couvert	Inefficacité de la couverture	Réserves liées aux coûts de la couverture	
	Actif	Passif		Actif	Passif	Couverture en vie	Couverture arrêtées			En cumulé	De la période
<b>en millions d'euros</b>											
<b>Couverture de Juste Valeur (FVH)</b>											
<b>Risque de change</b>	293	18	127		1 014	-263	-149	-124	2	-	5
Cross Currency Swaps*	293	18	127					-124	2	-	5
Achats et ventes de devises	-	-	-					-	-	-	-
<b>Risque de taux</b>	50	6	-13	778	332	-37	-	13	-	-	-
Swaps de taux	50	6	-13					13	-	-	-

\* dont part taux des CCS



## 5.5.6.2 Informations relatives aux couvertures de flux de trésorerie (Cashflow Hedge)

Les couvertures de flux de trésorerie peuvent couvrir soit le risque de taux, soit le risque de change ou simultanément les risques de taux et de change. Le tableau ci-dessous synthétise les impacts liés à la comptabilité de couverture sur les éléments couverts et les éléments de couverture.

31/12/2022	Valeur comptable des dérivés		Variation de JV du dérivé pour le calcul de l'inefficacité	Soldes des réserves de couverture		Réserves recyclées en résultat		Réserves liées aux coûts de la couverture		Valeur comptable de l'élément couvert		Variation de JV de l'élément couvert	Inefficacité de la couverture
	Actif	Passif		Sur couverture en vie	Sur couverture arrêtées	Car l'élément couvert a influé sur le résultat	Car l'élément couvert ne se réalise plus	En cumulé	De la période	Actif	Passif		
en millions d'euros													
<b>Couverture de Flux de trésorerie (CFH)</b>													
Risque de change	319	1 200	-28	-487	-	-	-	-7	1	-	4 442	-4	-32
Cross Currency Swaps*	319	1 200	-28	-487	-	-	-	-7	1	-	-	-4	-32
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	345	134	619	-76	-85	-15	-1	-	-	-	3 013	-619	-
Swaps de taux	345	134	619	-76	-85	-	-	-	-	-	-	-619	-
* dont part taux des CCS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

L'inefficacité présentée en risque de change correspond intégralement à la part taux des cross currency swaps.

31/12/2021	Valeur comptable des dérivés		Variation de JV du dérivé pour le calcul de l'inefficacité	Soldes des réserves de couverture		Réserves recyclées en résultat		Réserves liées aux coûts de la couverture		Valeur comptable de l'élément couvert		Variation de JV de l'élément couvert	Inefficacité de la couverture
	Actif	Passif		Sur couverture en vie	Sur couverture arrêtées	Car l'élément couvert a influé sur le résultat	Car l'élément couvert ne se réalise plus	En cumulé	De la période	Actif	Passif		
en millions d'euros													
<b>Couverture de Flux de trésorerie (CFH)</b>													
Risque de change	505	1 315	649	-598	-	-	-	-8	121	-	5 885	-665	-16
Cross Currency Swaps*	505	1 315	649	-598	-	-	-	-8	121	-	-	-665	-16
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	207	630	281	-583	-93	2	-20	-	-	-	2 537	-281	-
Swaps de taux	207	630	281	-583	-93	-	-	-	-	-	-	-281	-
* dont part taux des CCS	438	677	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-16

## 5.5.6.3 Montants, échéance et degré d'incertitude des flux

31/12/2022

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux reçus	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
<b>Couverture de Juste Valeur (FVH)</b>						
Risque de change	856	-	92	327	436	-
Cross Currency Swaps	856	-	92	327	436	-
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	436	-	386	50	-	-
Swaps de taux	436	-	386	50	-	-
<b>Total</b>	<b>1 291</b>	<b>-</b>	<b>478</b>	<b>377</b>	<b>436</b>	<b>-</b>

31/12/2021

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux reçus	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
<b>Couverture de Juste Valeur (FVH)</b>						
Risque de change	907	54	-	317	535	-
Cross Currency Swaps	907	54	-	317	535	-
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	788	352	386	-	50	-
Swaps de taux	788	352	386	-	50	-
<b>Total</b>	<b>1 695</b>	<b>406</b>	<b>386</b>	<b>317</b>	<b>585</b>	<b>-</b>

31/12/2022

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux donnés	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
<b>Couverture de Juste Valeur (FVH)</b>						
Risque de change	791	-	115	269	408	-
Cross Currency Swaps	791	-	115	269	408	-
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	436	-	386	50	-	-
Swaps de taux	436	-	386	50	-	-
<b>Total</b>	<b>1 227</b>	<b>-</b>	<b>500</b>	<b>319</b>	<b>408</b>	<b>-</b>

31/12/2021

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux donnés	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
<b>Couverture de Juste Valeur (FVH)</b>						
Risque de change	835	45	-	285	505	-
Cross Currency Swaps	835	45	-	285	505	-
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	788	352	386	-	50	-
Swaps de taux	788	352	386	-	50	-
<b>Total</b>	<b>1 623</b>	<b>397</b>	<b>386</b>	<b>285</b>	<b>555</b>	<b>-</b>

31/12/2022

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux reçus	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
<b>Couverture de Flux de trésorerie (CFH)</b>						
Risque de change	4 348	-	322	1 360	978	1 687
Cross Currency Swaps	4 348	-	322	1 360	978	1 687
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	3 065	1 100	329	430	1 105	100
Swaps de taux	3 065	1 100	329	430	1 105	100
Swaps de précouverture	-	-	-	-	-	-

31/12/2021

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux reçus	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
<b>Couverture de Flux de trésorerie (CFH)</b>						
Risque de change	5 830	1 324	251	1 279	1 206	1 769
Cross Currency Swaps	5 830	1 324	251	1 279	1 206	1 769
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	2 967	-	1 269	155	1 243	300
Swaps de taux	2 967	-	1 269	155	1 243	300
Swaps de précouverture	-	-	-	-	-	-

31/12/2022

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux donnés	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
<b>Couverture de Flux de trésorerie (CFH)</b>						
Risque de change	5 120	-	287	1 702	1 189	1 942
Cross Currency Swap	5 120	-	287	1 702	1 189	1 942
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	3 065	1 100	329	430	1 105	100
Swaps de taux	3 065	1 100	329	430	1 105	100
Total	8 185	1 100	617	2 132	2 294	2 042

31/12/2018

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux donnés	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
<b>Couverture de Flux de trésorerie (CFH)</b>						
Risque de change	8 002	1 124	1 840	1 319	1 831	1 888
Cross Currency Swap	8 002	1 124	1 840	1 319	1 831	1 888
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	3 361	116	1 554	80	1 111	500
Swaps de taux	3 361	116	1 554	80	1 111	500
Total	11 363	1 240	3 394	1 399	2 942	2 388

## 5.6 COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET

Le coût de l'endettement financier net contient :

- Les intérêts payés sur les emprunts courants et non courants,
- Les intérêts perçus sur les créances octroyées et la trésorerie disponible,
- Le résultat de change des dettes et de la trésorerie,
- Le résultat de juste valeur et couverture,
- Les résultats sur instruments financiers non qualifiés de couverture,
- la part inefficace des instruments financiers de couverture,

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

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Résultat sur passifs au coût amorti	-1 915	-1 849	-67
Résultat sur actifs au coût amorti	1 710	1 296	414
Résultat sur opérations de couverture	-68	6	-74
Résultat sur autres instruments à la JV par résultat	6	-1	7
Résultat de change	-	-	-
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>-270</b>	<b>-547</b>	<b>277</b>
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives	-3	-3	-
Autres charges financières	2	45	-43
Autres produits financiers	1	3	-2
<b>Coût de l'endettement financier net et autres</b>	<b>-270</b>	<b>-501</b>	<b>231</b>

\* Dont 3,9 de désactualisation des PPP

Analyse du résultat sur opérations de couverture :

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Résultat des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur dont :	-165	186	-351
Intérêts de la période sur les swaps de couverture de juste valeur	30	78	-48
Variation de juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur	-195	108	-303
Amortissements du report/déport des dérivés de change	-	-	-
Variation de juste valeur des passifs et actifs couverts en juste valeur	194	-131	325
<b>Résultat sur couverture de juste valeur</b>	<b>29</b>	<b>55</b>	<b>-26</b>
Intérêts de la période sur les swaps de couverture de flux de trésorerie	-38	-43	6
Recyclage en résultat des montants différés en capitaux propres	-20	14	-34
Inefficacité des couvertures	-35	-15	-19
<b>Résultat sur couverture de flux de trésorerie</b>	<b>-93</b>	<b>-45</b>	<b>-48</b>

Analyse du résultat des autres instruments financiers évalués à la juste valeur :

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Résultat des dérivés non qualifiés de couverture dont :	8	-1	9
Intérêts nets perçus ou versés sur les swaps non qualifiés de couverture	-	-4	5
Variation de juste valeur des dérivés non qualifiés de couverture	8	4	4
Résultat sur actifs à la juste valeur par résultat	-2	-1	-1

Les produits issus de la créance sur la Caisse de la Dette Publique sont présentés dans la ligne « Résultat sur actif au coût amortis » s'élèvent à 1 596 M€ au 31/12/2022. La reprise en résultat de la subvention financière figure dans la ligne « Résultat sur passif au coût amorti » pour un montant de 772 M€ au 31/12/2022.

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

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

en millions d'euros	Flux de trésorerie liés aux activités de financement					Variations "non cash"		
	31/12/2021	Émissions d'emprunts / prêts	Remboursements d'emprunts / prêts	Encaissements / décaissements sur créances et dettes PPP	Variation des dettes et actifs de trésorerie	Variations de juste valeur	Autres	31/12/2022
<b>Passifs</b>	<b>-63 417</b>	<b>-123</b>	<b>4 418</b>	<b>134</b>	<b>130</b>	<b>1 742</b>	<b>-2 300</b>	<b>-59 439</b>
Dettes long terme	-53 943	-123	4 418	-	-	323	-112	-49 460
Dérivés passifs	-1 979	-	-	-	-	621	-17	-1 375
Dettes court terme et collatéraux passifs	-322	-	-	-	130	-	-1	-193
Dettes PPP	-2 287	-	-	134	-	27	-	-2 126
Subvention financière	-4 886	-	-	-	-	772	-2 170	-6 285
<b>Actifs</b>	<b>31 491</b>	<b>-</b>	<b>-2 980</b>	<b>-134</b>	<b>-374</b>	<b>-920</b>	<b>12 169</b>	<b>39 253</b>
Placements court terme et collatéraux actifs	984	-	-	-	-374	-	-	610
Dérivés actifs	1 056	-	-	-	-	-217	-1	838
Créance sur la Caisse de la dette publique	27 227	-	-2 980	-	-	-671	12 170	35 746
Créances PPP	2 224	-	-	-134	-	-31	-	2 059
<b>Total des passifs et actifs liés aux activités de financement (1)</b>	<b>-31 925</b>	<b>-123</b>	<b>1 439</b>	<b>-</b>	<b>-244</b>	<b>822</b>	<b>9 869</b>	<b>-20 186</b>
<b>Passifs</b>	<b>-38</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-622</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-662</b>
Trésorerie passive	-38	-	-	-	-622	-	-	-662
<b>Actifs</b>	<b>1 671</b>	<b>-</b>	<b>-113</b>	<b>-</b>	<b>-718</b>	<b>-15</b>	<b>-</b>	<b>826</b>
Prêts, créances et placements	836	-	-113	-	-	-15	-	709
Valeurs mobilières de placement	770	-	-	-	-751	-	-	20
Disponibilités	64	-	-	-	34	-	-	98
<b>Total des autres passifs et actifs financiers (2)</b>	<b>1 633</b>	<b>-</b>	<b>-113</b>	<b>-</b>	<b>-1 339</b>	<b>-15</b>	<b>-</b>	<b>164</b>
dont autres actifs financiers	836	-	-113	-	-	-15	-	709
dont trésorerie et équivalents de trésorerie	796	-	-	-	-1 339	-	-	-545
<b>TOTAL DETTE NETTE (1)+(2)</b>	<b>-30 293</b>	<b>-123</b>	<b>1 325</b>	<b>-</b>	<b>-1 583</b>	<b>807</b>	<b>9 869</b>	<b>-20 022</b>

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

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

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

en millions d'euros	Flux de trésorerie liés aux activités de financement					Variations "non cash"		
	31/12/2020	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	Autres	31/12/2021
<b>Passifs</b>	<b>-62 229</b>	<b>-6 469</b>	<b>4 126</b>	<b>282</b>	<b>-150</b>	<b>1 024</b>	<b>-1</b>	<b>-63 417</b>
Dettes long terme	-51 053	-6 469	4 126	-	-	-547	1	-53 943
Dérivés passifs	-3 086	-	-	-	-	1 107	-1	-1 979
Dettes court terme et collatéraux passifs	-171	-	-	-	-150	-	-1	-322
Dettes PPP	-2 439	-	-	282	-	-131	-	-2 287
Subvention financière	-5 480	-	-	-	-	594	-	-4 886
<b>Actifs</b>	<b>34 220</b>	<b>-</b>	<b>-1 271</b>	<b>-279</b>	<b>-777</b>	<b>-407</b>	<b>6</b>	<b>31 491</b>
Placements court terme et collatéraux actifs	1 761	-	-	-	-777	-	-	984
Dérivés actifs	988	-	-	-	-	63	6	1 056
Créance sur la Caisse de la dette publique	29 095	-	-1 271	-	-	-597	-	27 227
Créances PPP	2 376	-	-	-279	-	127	-	2 224
<b>Total des passifs et actifs liés aux activités de financement (1)</b>	<b>-28 009</b>	<b>-6 469</b>	<b>2 854</b>	<b>4</b>	<b>-927</b>	<b>617</b>	<b>5</b>	<b>-31 925</b>
<b>Passifs</b>	<b>-3 266</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3 197</b>	<b>-</b>	<b>30</b>	<b>-38</b>
Trésorerie passive	-3 266	-	-	-	3 197	-	30	-38
<b>Actifs</b>	<b>1 067</b>	<b>1</b>	<b>-21</b>	<b>-</b>	<b>663</b>	<b>-6</b>	<b>-33</b>	<b>1 671</b>
Prêts, créances et placements	810	1	-21	-	53	-	-	-
Valeurs mobilières de placement	20	-	-	-	751	-	-	770
Disponibilités	237	-	-	-	-140	-6	-	836
<b>Total des autres passifs et actifs financiers (2)</b>	<b>-2 199</b>	<b>1</b>	<b>-21</b>	<b>-</b>	<b>3 860</b>	<b>-6</b>	<b>-2</b>	<b>1 633</b>
dont autres actifs financiers	810	1	-21	-	53	-6	-	836
dont trésorerie et équivalents de trésorerie	-3 009	-	-	-	3 807	-	-2	796
<b>TOTAL DETTE NETTE (1)+(2)</b>	<b>-30 208</b>	<b>-6 468</b>	<b>2 834</b>	<b>4</b>	<b>2 933</b>	<b>610</b>	<b>3</b>	<b>-30 293</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	31/12/2021
Passifs liés aux activités de financement	-62 229	-2 211	1 023	-63 417
Actifs liés aux activités de financement	34 220	-2 327	-401	31 491
Autres actifs financiers	810	33	-6	836
Trésorerie et Equivalents de trésorerie	-3 009	3 807	-2	796
<b>Dettes nettes IFRS-Variation Cash</b>	<b>-30 208</b>	<b>-699</b>	<b>613</b>	<b>-30 293</b>
<b>Décomposition selon éléments du TFT</b>				
Dont Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		2 400		
Dont Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-2 466		
Retraité des variations des prêts et avances accordés (Eole)*		31		
Frais financiers décaissés		-564		
Remboursements et intérêts nets sur obligations locatives		-100		
Opérations sur capital		-		
<b>Cash-Flow Libre - variation cash</b>		<b>-699</b>		
BFR Financier **		29		
Incidence variation de périmètre		-		
Variation opération sur capital		-		
<b>Cash-Flow Libre Groupe SNCF Réseau</b>		<b>-670</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'investissement au sens du TFT.

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

## 6 AVANTAGES DU PERSONNEL

### 6.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL

La loi du 04 août 2014 portant réforme ferroviaire au 1er juillet 2015 avait garanti aux agents transférés de SNCF Mobilités l'intégralité des droits acquis au titre des avantages du personnel dont ils bénéficiaient. Les régimes d'avantages du personnel de l'employeur historique sont donc restés en vigueur au sein du groupe Réseau.

Depuis le 1er janvier 2016, les avantages octroyés aux agents transférés de SNCF Mobilités ont été progressivement étendus aux agents de l'ex. Réseau Ferré de France (RFF). Cette convergence qui a concerné environ 1 500 agents n'a pas eu d'impacts matériels sur l'évolution globale des engagements.

Les négociations relatives à la création d'une Convention Collective Nationale (CCN) pour l'ensemble de la branche ferroviaire ont débuté en décembre 2013.

Imposées par la Loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, ces négociations portent sur les thématiques obligatoires d'une convention collective de branche en droit français.

Ainsi, cinq accords de branche, concernant chacun un futur volet de la CCN, ont été d'ores et déjà négociés et conclus :

- L'accord du 23 avril 2015 relatif au champ d'application de la CCN ;
- L'accord du 31 mai 2016 relatif aux dispositions générales de la CCN ;
- L'accord du 31 mai 2016 relatif au contrat de travail et à l'organisation du travail dans la branche ferroviaire. ;
- L'accord du 6 juin 2017 relatif à la formation professionnelle dans la branche ferroviaire ;
- L'accord du 6 décembre 2021 relatif aux classifications et aux rémunérations dans la branche ferroviaire.

L'ensemble de ces accords ont été étendus par arrêté ministériel, et sont donc pleinement applicables à l'ensemble des entreprises de la branche. Sont ainsi concernées toutes les entreprises dont l'activité principale est visée par le champ d'application de la CCN.

Par exception, il est à noter que le volet "organisation du travail" de la CCN, prévu par l'accord du 31 mai 2016, est applicable depuis le 1er janvier 2017 non-seulement aux entreprises de la branche, mais également aux salariés des entreprises titulaires d'un certificat ou d'un agrément de sécurité affectés aux activités ferroviaires, quelle que soit l'activité principale de leurs entreprises.

Les négociations sur les autres volets de la future CCN de la branche ferroviaire se poursuivent. Les volets restant à traiter sont les suivants :

- Les garanties collectives des salariés de la branche (prévoyance) ;
- Le droit syndical.

Par ailleurs, la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 "pour un nouveau pacte ferroviaire" a défini le calendrier et les modalités d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires nationaux de voyageurs et confié à la branche la négociation des garanties sociales, autres que celles déjà prévues par la loi, attachées aux salariés transférés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, dit « sac à dos social ».

L'accord signé le 6 décembre 2021, aujourd'hui étendu, définit ainsi, au-delà des règles déjà prévues par la loi (garanties de

l'emploi et de rémunération, affiliation au régime spécial de retraite), les règles de transfert des garanties sociales dont les salariés bénéficiaient, telles que le maintien dans leur logement locatif, l'accès à la médecine de soins SNCF, la continuité des facilités de circulation, le devenir de leur compte-épargne temps, etc., chez leur nouvel employeur.

#### 6.1.1 Avantages du personnel à court terme

Il s'agit des avantages du personnel (autres que les indemnités de cessation d'emploi) payés intégralement dans les douze mois suivant la fin de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants.

#### 6.1.2 Avantages du personnel postérieurs à l'emploi

Il s'agit des avantages du personnel (autres que les indemnités de fin de cession d'emploi) acquis pendant la période d'activité des salariés, mais payés après la fin de cette période d'activité comme les pensions et autres prestations de retraite, l'assurance-vie postérieure à l'emploi, l'assistance médicale postérieure à l'emploi.

La création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF le 30 juin 2007, a eu pour conséquence de dégager SNCF de ses engagements de retraite et de prévoyance, l'Entreprise se trouvant désormais engagée vis-à-vis de son personnel par un régime à cotisations définies.

Les avantages postérieurs à l'emploi comprennent les indemnités de fin de carrière ou indemnités de départ en retraite, et autres avantages relevant de régimes à prestations définies décrits ci-après.

##### 6.1.2.1 Rentes pour accidents du travail, de trajets et maladies professionnelles (ATT-MP) des agents du cadre permanent

Le service des rentes Accidents du Travail (AT) est auto-assuré pour le personnel actif et retraité des sociétés SNCF Réseau, et SNCF Gares et Connexions, indépendamment du régime général en vigueur.

Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté. Elles constituent des avantages à long terme lorsqu'elles sont versées aux actifs sur leurs périodes d'activité et des avantages postérieurs à l'emploi lorsqu'elles sont versées sur la période de retraite. La provision intègre la réversibilité des rentes d'accidents du travail, en principe non réversibles, sauf lorsque le décès du salarié actif ou du pensionné est imputable à la maladie ou à l'accident professionnel. Dans ce cas, le conjoint survivant bénéficie d'une rente d'ayant-droit.

##### 6.1.2.2 Action sociale

Diverses actions sont mises en œuvre au titre de l'action sociale des sociétés SNCF Réseau et Gares et Connexions : accès aux infrastructures, consultations d'assistantes sociales... Ces actions profitent à l'ensemble des agents actifs (avantages à court terme) et essentiellement aux agents retraités relevant du régime spécial statutaire et à leurs veuves (avantages postérieurs à l'emploi). Une provision à due concurrence au titre de l'avantage octroyé aux retraités est donc constituée.

##### 6.1.2.3 Régime différentiel de prévoyance des cadres supérieurs du cadre permanent

Le régime de prévoyance concerne le régime complémentaire des cadres supérieurs relevant du statut du régime spécial SNCF. Le régime différentiel verse à ses affiliés et à leurs ayants-droits les prestations en nature des assurances maladie et maternité, les allocations prévues en cas de décès de l'agent, du pensionné, du conjoint ou de l'enfant, et des prestations spécifiques (allocations de fin de carrière, allocations d'hébergement, allocations spéciale secours aux conjoints).

### 6.1.2.4 Indemnités de départ en retraite des agents contractuels

Cette provision couvre le versement des indemnités de départs en retraite des agents contractuels, en application du régime de droit commun, sur la base de l'ancienneté du salarié dans l'Entreprise.

### 6.1.3 Facilités de circulation

Les personnels actifs et retraités des sociétés issues du Groupe SNCF Réseau, ainsi que leurs ayants-droits, bénéficient de facilités de circulation, leur permettant de voyager en trains, dans certains cas, à des conditions tarifaires différentes du prix de marché.

Les facilités de circulation octroyées au personnel actif sur leur période d'activité ainsi qu'à leurs ayants-droits, en contrepartie des services rendus, sont qualifiés d'avantages à court terme et constituent des charges de l'exercice au cours duquel le service est rendu.

Les facilités de circulation octroyées au personnel actif pour la période postérieure à leur emploi, ainsi qu'aux retraités et à leurs ayants-droits, constituent des avantages postérieurs à l'emploi.

L'obligation du groupe SNCF Réseau relative à ces avantages est estimée sur la base du coût moyen marginal du dispositif. Ce dernier étant toujours resté inférieur au prix moyen acquitté par les bénéficiaires lors de la réservation, aucun passif n'était reconnu jusqu'à présent.

La récente convention signée en août 2022 entre l'ACOSS (Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale) et l'UTP (Union des Transports Publics) vient modifier le coût marginal car elle induit une augmentation des cotisations sociales dues au titre des facilités de circulation prises en charge par les entités du groupe concernées.

En effet, l'assiette des cotisations sera établie, à compter du 1er janvier 2024, sur la base d'un nouveau barème forfaitaire de valorisation des avantages en nature. La valorisation du barème forfaitaire sur l'ensemble de la période postérieure à leur emploi pour les actifs, retraités et leurs ayants-droits est aujourd'hui estimée à un montant de 349 M€.

Par ailleurs, le nouveau dispositif de gestion des facilités de circulation prévu dans le cadre de la Convention collective nationale de la branche ferroviaire instaure le principe du versement de contributions financières établies selon ledit barème forfaitaire, et à compter de 2025 à une caisse de compensation ad hoc, afin de réallouer les sommes collectées aux opérateurs de transport.

En conséquence, cette évolution du coût marginal se traduit par la comptabilisation d'une provision pour avantages du personnel de 379 M€ au 31 décembre 2022, dont 349 M€ au titre des contributions financières et 30 M€ au titre des charges sociales. La contrepartie de cette provision est imputée en réserves non recyclables au titre des écarts actuariels

### 6.1.4 Avantages du personnel à long terme

Il s'agit des avantages, autres que les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de fin de contrat de travail que l'entreprise ne s'attend pas à régler intégralement dans les douze mois suivant la fin de l'exercice au cours duquel les salariés ont rendu les services correspondants. Ces avantages couvrent les dispositifs suivants.

#### 6.1.4.1 Cessations progressives d'activité

La Cessation Progressive d'Activité (CPA) vise à aménager le temps de travail des salariés en fin de carrière. Elle fixe ainsi une formule de temps de travail permettant de ménager une période de transition entre l'activité professionnelle et le départ en retraite. L'accord en vigueur depuis juillet 2008 offre la possibilité d'une cessation dégressive ou complète pour le personnel des sociétés SNCF Réseau et Gares et Connexions.

L'octroi des avantages combine des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel. La CPA constitue un avantage à long terme. Le calcul de la provision repose notamment sur une hypothèse relative à la proportion attendue des agents qui bénéficieront du dispositif.

#### 6.1.4.2 Rentes accident du travail et maladie professionnelle (AT-MP) des agents du cadre permanent pour leur période d'activité

Cf 6.1.3.1 ci-dessus.

#### 6.1.4.3 Médailles d'honneur du travail

La médaille d'honneur est destinée à récompenser les services rendus dans leur emploi par les agents. La médaille d'argent peut être décernée à tout agent quel que soit son âge, en activité ou non, comptant au moins 25 années de service. Dans les mêmes conditions, la médaille de vermeil peut être décernée à tout agent comptant au moins 35 années de services et la médaille d'or à tout agent comptant au moins 38 années de service (ou 20, 30 et 33 ans pour les agents de conduite). Les agents en activité de service auxquels est décernée la médaille d'honneur bénéficient d'une allocation et d'un congé supplémentaire avec solde. La provision est calculée en valorisant le coût de cette allocation et des 2 jours de congés supplémentaires obtenus. Les montants des différentes allocations sont fixés par décret et ne changent pas, sauf en cas de publication de nouveaux montants.

#### 6.1.4.4 Comptes Epargne Temps de fin d'activité (CET FA)

Suite à la publication de la loi 2005-296 du 31 mars 2005 portant sur la réforme de l'organisation du temps de travail dans l'Entreprise et du décret du 3 septembre 2008 sur l'application de la loi du 8 février 2008 pour le pouvoir d'achat, l'EPIC SNCF Mobilités avait signé, le 6 juin 2008, un accord collectif prévoyant la création d'un compte épargne temps permettant d'épargner des jours de congés, à utiliser soit en complément des jours de congés de l'année (avantage à court terme), soit en fin de carrière, ou dans le cadre d'une cessation progressive d'activité (avantages à long terme).

#### 6.1.4.5 Accord en faveur des anciens apprentis

La provision concerne l'accord collectif du 28 octobre 2016 négocié au niveau du groupe public ferroviaire relatif à l'évolution des majorations salariales des anciens apprentis et élèves et à la mise en place d'un dispositif de participation financière de l'entreprise au rachat des trimestres de retraite non validés de ses anciens apprentis, au titre de périodes d'apprentissage effectuées avant le 30 juin 2008.

### 6.1.5 Indemnités de cessation d'emploi

Il s'agit des avantages du personnel payables à la suite de la décision de l'entité de résilier le contrat de travail du membre du personnel avant l'âge normal de départ en retraite ; ou la décision du membre du personnel de partir volontairement en échange de ces indemnités.

Les indemnités de cessation d'emploi comprennent les dispositifs ci-après.

#### 6.1.5.1 Départs volontaires des agents du cadre permanent

Ce dispositif permet à des agents du cadre permanent relevant de certains établissements identifiés comme étant en excédent d'effectifs, de bénéficier d'une indemnité forfaitaire de départ et des allocations d'aide de retour à l'emploi en contrepartie de leur départ de l'Entreprise.

Dès la signature de l'accord de départ volontaire entre le salarié et l'Entreprise, une charge à payer à hauteur des indemnités prévues par le dispositif est comptabilisée.

#### 6.1.5.2 Allocations de retour à l'emploi

L'assurance chômage des salariés des sociétés SNCF Réseau et Gares et connexions est gérée en auto-assurance. La



provision pour allocations de retour à l'emploi permet de couvrir les prestations versées par Pôle Emploi aux ex salariés, s'ils sont démissionnaires, licenciés par mesure disciplinaire, voire

réformés pour les agents relevant du cadre permanent. La provision couvre également les prestations susceptibles d'être versées aux apprentis et alternants à l'issue de leur contrat.

## 6.2 ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES

### 6.2.1 Décomposition du passif

Les principaux régimes d'avantages du personnel du Groupe donnent lieu à la comptabilisation des passifs suivants :

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Retraite et autres avantages assimilés	399	24
Prévoyance CS	18	24
Action Sociale	69	103
Rentes Accidents du travail	384	511
<b>Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi</b>	<b>871</b>	<b>661</b>
Rentes Accidents du travail	15	17
Médailles du travail et autres avantages assimilés	58	63
Cessation progressive d'activité (CPA)	90	144
Compte épargne temps (CET)	129	151
<b>Passif au titre des autres avantages à long terme</b>	<b>291</b>	<b>376</b>
<b>Passif total</b>	<b>1 162</b>	<b>1 037</b>
- dont non courant	1 103	974
- dont courant	58	63

L'augmentation des avantages du personnel est essentiellement liée à la constatation d'une perte actuarielle nette de 94 M€ sur l'exercice résultant des effets contrastés :

- de la hausse du taux d'actualisation qui passe de 0,92% au 31 décembre 2021 à 3,61% au 31 décembre 2022 et du taux d'inflation qui passe de 1,80% au 31 décembre 2021 à 2,20% au 31 décembre 2022 ;
- de l'évolution du coût marginal des facilités de circulation (voir note supra) liée à valorisation du barème forfaitaire des FC pour l'ensemble de la période postérieure à leur emploi pour les actifs, retraités et leurs ayants-droits) ;
- puis des autres hypothèses (taux d'adhésion à la CPA, écarts d'expérience relatifs aux effectifs, barème des salaires, turn-over).

Cette perte actuarielle nette affecte les réserves non recyclables pour - 212 M€ (pour 81 M€ en 2021) au titre des avantages

### 6.2.2 Variation du passif

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
<b>Total passif à l'ouverture</b>	<b>1 037</b>	<b>1 121</b>
Coût des services rendus	82	98
Coût des services passés	0	-
Effet des liquidations du régime	-	-
Intérêt financier net	9	5
Écarts actuariels générés sur la période	94	-119
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-62	-61
Variation de périmètre	1	1
Effet de change	-	-
Autres	0	-7
<b>Total passif à la clôture</b>	<b>1 162</b>	<b>1 037</b>

postérieurs à l'emploi et le résultat financier pour 119 M€ (38 M€ en 2021) au titre des avantages à long-terme.

Pour rappel, en 2021, le Groupe avait mis en œuvre le changement de méthode induit par la décision de l'IFRIC validée par l'IASB en mai 2021.

Ce changement de méthode s'était traduit par une diminution de la provision relative aux indemnités de fin de carrière de 7 M€ (cf. ligne « Autres »), en contrepartie d'une augmentation des capitaux propres à l'ouverture de l'exercice 2021. Ce changement de méthode n'avait pas eu d'effet significatif sur le compte de résultat.

En 2021, les gains actuariels nets de la période résultaient essentiellement de la hausse du taux d'actualisation qui passait de 0,43% au 31 décembre 2020 à 0,92% au 31 décembre 2021 et du taux d'inflation qui passait de 1,60% au 31 décembre 2020 à 1,80% au 31 décembre 2021.

## 03 – Comptes Consolidés

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2022 sont les suivantes :

31/12/2022								
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages		31/12/2022
<b>Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>103</b>	<b>528</b>	<b>296</b>	<b>63</b>		<b>1 037</b>
Coût des services rendus	4	1	2	16	46	14		82
Cotisation des salariés	-							-
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	0	-	-	-	-	-		0
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-	-	-	-	-	-		-
Effet des liquidations	-	-	-	-	-	-		-
Coût financier	0	0	1	5	3	0		9
Ecart actuariels générés sur la période	372	-6	-34	-123	-109	-8		94
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-1	-1	-3	-27	-17	-12		-62
Effet des variations de périmètre	0	0	0	-	0	0		1
Effet de change	-							-
Autres	-	-	-	-	-	0		0
<b>Valeur actualisée de l'obligation à la clôture</b>	<b>399</b>	<b>18</b>	<b>69</b>	<b>399</b>	<b>219</b>	<b>58</b>		<b>1 162</b>
Dont valeur actualisée des obligations non financées	399	18	69	399	219	58		1 162

La variation des avantages de retraites et autres avantages assimilés est essentiellement liée à la constatation de la provision de 379 M€ relative aux facilités de circulation de SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions (voir note supra).

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs du régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice en 2021, sont les suivantes :

31/12/2021	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	31/12/2021
En millions d'euros							
<b>Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture</b>	<b>28</b>	<b>27</b>	<b>134</b>	<b>588</b>	<b>291</b>	<b>52</b>	<b>1 121</b>
Coût des services rendus	5	1	-1	16	54	25	98
Cotisation des salariés	-	-	-	-	-	-	-
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	-	-	-	-	-	-	-
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-	-	-	-	-	-	-
Effet des liquidations	-	-	-	-	-	-	-
Coût financier	0	0	1	2	1	0	5
Ecart actuariels générés sur la période	-2	-2	-27	-50	-35	-3	-119
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-1	-1	-3	-28	-16	-12	-61
Effet des variations de périmètre	-	-0	0	-	0	0	1
Effet de change	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-7	-	-	-	-	-	-7
<b>Valeur actualisée de l'obligation à la clôture</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>103</b>	<b>528</b>	<b>296</b>	<b>63</b>	<b>1 037</b>
Dont valeur actualisée des obligations non financées	24	24	103	528	296	63	1 037

### 6.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL

Pour les régimes de base et autres régimes à cotisations définies, le Groupe comptabilise en charges les cotisations à payer lorsqu'elles sont dues et aucune provision n'est comptabilisée, le Groupe n'étant pas engagé au-delà des cotisations versées. Le régime concerné est principalement le régime spécial de retraite du personnel au statut de SNCF Réseau depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du personnel de SNCF en 2007.

Pour les régimes à prestations définies, lorsque les prestations sont assurées par un tiers (contrats d'assurance, organismes de prévoyance non liés au Groupe) et que le Groupe n'a pas d'obligation, juridique ou implicite, de combler les pertes éventuelles relatives aux services rendus au cours de la période et des périodes antérieures, aucune obligation n'est comptabilisée et les primes d'assurance et/ou de prévoyance payées sont comptabilisées comme des versements à un régime à cotisations définies, l'obligation de servir les prestations aux salariés relevant de la seule responsabilité de l'organisme tiers. Dans les autres cas, les engagements font l'objet d'évaluations actuarielles et de provisions inscrites au bilan au fur et à mesure de l'accumulation des droits à prestation par les salariés.

La dette actuarielle (ou valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies) est déterminée selon la méthode actuarielle dite des unités de crédits projetés qui stipule que chaque période de service donne lieu à constatation d'une unité de droit à prestation et évalue séparément chacune de ces unités pour obtenir l'obligation

finale. Ces calculs intègrent des hypothèses de taux d'actualisation, de mortalité, de rotation du personnel et de projection des salaires futurs.

En cas de régimes partiellement ou totalement financés par des actifs de régime, le passif (actif) net est comptabilisé à hauteur de la différence négative ou positive entre la valeur actualisée de l'obligation et la juste valeur des actifs du régime.

Les éléments de variation de l'engagement net sont comptabilisés selon leur nature.

La charge nette est constatée :

- En résultat opérationnel courant pour la part correspondant au coût des services rendus matérialisant l'acquisition linéaire des droits à prestations, au coût des services passés (modification et réduction de régime) et à l'effet des liquidations. Le coût des services passés est comptabilisé immédiatement et totalement en résultat que les droits soient acquis ou non.

- En résultat financier pour la part correspondant à l'intérêt financier net (coût de la désactualisation de la dette, diminué le cas échéant du rendement implicite des actifs du régime et de l'intérêt sur l'effet de plafonnement de l'actif) ainsi que les écarts actuariels générés au titre des autres avantages à long terme.

## 6.3.1 Charge nette au titre des régimes à prestations définies

Au total, la charge enregistrée en résultat au titre des régimes à prestations définies se décompose comme suit:

31/12/2022	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
<b>En millions d'euros</b>							
Coût des services rendus	4	1	2	16	46	14	82
Coût des services passés générés sur l'exercice	0	-	-	-	-	-	0
Dont effet des modifications de régime	0	-	-	-	-	-	0
<i>Dont effet des réductions de régime</i>	-	-	-	-	-	-	-
Effet des liquidations sur l'obligation	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>16</b>	<b>46</b>	<b>14</b>	<b>82</b>
Intérêt financier net du régime	0	0	1	5	3	0	9
Ecart actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme	-	-	-	-3	-109	-8	-119
Autres	-	-	-	-	-	-	-
<b>Résultat financier</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>-106</b>	<b>-7</b>	<b>-110</b>
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>18</b>	<b>-60</b>	<b>7</b>	<b>-27</b>

31/12/2021	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
<b>En millions d'euros</b>							
Coût des services rendus	5	1	-1	16	54	25	98
Coût des services passés générés sur l'exercice	-	-	-	-	-	-	-
Dont effet des modifications de régime	-	-	-	-	-	-	-
Dont effet des réductions de régime	-	-	-	-	-	-	-
Effet des liquidations sur l'obligation	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>-1</b>	<b>16</b>	<b>54</b>	<b>25</b>	<b>98</b>
Intérêt financier net du régime	0	0	1	2	1	0	5
Ecart actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme	-	-	-	-1	-35	-3	-38
Autres	-	-	-	-	-	-	-
<b>Résultat financier</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>-33</b>	<b>-2</b>	<b>-34</b>
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>-1</b>	<b>17</b>	<b>20</b>	<b>23</b>	<b>65</b>

## 6.3.2 Charge nette au titre des régimes à cotisations définies

La charge comptabilisée au titre des régimes à cotisations définies est comprise dans les charges de personnel et s'élève à 0,6 Mds€ sur 2022. Elle concerne essentiellement le régime spécial de retraite du personnel au statut des sociétés SNCF Réseau et Gares et connexions, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF en 2007.

## 6.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS

### 6.4.1 Principales hypothèses actuarielles retenues

Les provisions pour engagements de personnel sont calculées sur une base actuarielle, en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Les paramètres utilisés pour la modélisation des principaux avantages du personnel sont les suivants :

**Taux d'actualisation**

Le taux d'actualisation appliqué pour actualiser les obligations au titre des principaux avantages postérieurs à l'emploi a été déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à celle des engagements.

**Table de mortalité**

Les engagements Action sociale et Prévoyance CS de SNCF Réseau sont évalués sur la base d'une table de mortalité prospective par sexe spécifique à la population cheminote (base régime spécial de retraite). Cette table construite par la Caisse de Prévoyance Retraite (CPR) a été validée par un actuaire certificateur.

Une table intégrant un coefficient de dégradation a été extrapolée pour les régimes des Rentes ATT/MP. Sur la base de la table certifiée CPR, les tables de mortalité des autres régimes ont été modifiées.

Ces tables de mortalité répondent, entre autres, à la précision apportée par la norme révisée selon laquelle la mortalité doit refléter celle des bénéficiaires du régime pendant et après la période d'activité.

**Taux d'adhésion au régime CPA**

Le montant de l'engagement au titre de l'accord de cessation progressive d'activité est calculé sur la base d'une hypothèse d'adhésion de 21,08 % sur SNCF Réseau et 13,10 % sur SNCF Gares et Connexions.

Une variation à la hausse ou à la baisse de cette hypothèse de 100 points de base aurait un effet de l'ordre de +/- 4 M€ sur la valeur de l'engagement.

**Hypothèses retenues pour les principaux régimes de SNCF Réseau**

Les principales hypothèses actuarielles utilisées pour l'évaluation des engagements au titre des régimes de SNCF Réseau sont détaillées ci-après :

	31/12/2022	31/12/2021
Taux d'actualisation	3,61%	0,92%
Taux d'inflation	2,20%	1,80%
<b>Taux de revalorisation des prestations</b>		
Prévoyance	2,40%	2,40%
Action sociale	2,20%	1,80%
Rentes Accidents du travail	2,20%	1,80%
Cessation progressive d'activité	2,70%	2,37%
IDR et médailles du travail	2,70%	2,37%
<b>Table de mortalité</b>		
Prévoyance et action sociale	CPRH 2070	CPRH 2070
Rente AT actifs et retraités	CPR AT	CPR AT
Rente AT veuves	CPRF	CPRF
Cessation progressive d'activité	CPR80%H /20%F	CPR80%H /20%F
IDR et médailles du travail	CPR80%H /20%F	CPR80%H /20%F
<b>Taux d'adhésion au régime CPA - Réseau</b>	<b>21,08%</b>	<b>25,46%</b>
<b>Taux d'adhésion au régime CPA - Gares et Connexions</b>	<b>13,10%</b>	<b>14,55%</b>

**6.4.2 Analyse par nature des écarts actuariels**

La comptabilisation des écarts actuariels diffère selon la qualification du régime :

- Pour les régimes à prestations définies au titre des avantages postérieurs à l'emploi, les écarts actuariels sont constatés en autres éléments du résultat global parmi les réserves non recyclables. Ils ne sont jamais recyclés en résultat mais peuvent être reclassés en réserves non distribuées en cas de sortie du périmètre de l'entité concernée.
- Pour les autres régimes d'avantages à long terme à prestations définies (médailles du travail, chômage, maintien de salaire, cessation progressive d'activité...), les écarts actuariels sont reconnus immédiatement en résultat financier.

Variation et décomposition des écarts actuariels

31/12/2022										
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL Post-emploi	Rentes AT long-terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL Long-terme	
<b>Gains (pertes) actuariels à l'ouverture</b>	<b>5</b>	<b>-6</b>	<b>-12</b>	<b>-54</b>	<b>-66</b>					
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	1	-2	3	-13	-11	-0	14	1	15	
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif (1)	1	-	-	-	1	-	-	-1	-1	
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	-374	8	31	133	-202	3	95	7	105	
<b>Ecart actuariel généré sur l'exercice au titre de l'obligation</b>	<b>-372</b>	<b>6</b>	<b>34</b>	<b>120</b>	<b>-212</b>	<b>3</b>	<b>109</b>	<b>8</b>	<b>119</b>	
Effet de change	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Gains (pertes) actuariels à la clôture</b>	<b>-367</b>	<b>-0</b>	<b>22</b>	<b>67</b>	<b>-279</b>					
<i>Total ajustements liés à l'expérience</i>	<i>1</i>	<i>-2</i>	<i>3</i>	<i>-13</i>	<i>-11</i>	<i>-0</i>	<i>14</i>	<i>1</i>	<i>15</i>	
<i>Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles</i>	<i>-373</i>	<i>8</i>	<i>31</i>	<i>133</i>	<i>-202</i>	<i>3</i>	<i>95</i>	<i>6</i>	<i>104</i>	

31/12/2021										
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL Post-emploi	Rentes AT long-terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL Long-terme	
<b>Gains (pertes) actuariels à l'ouverture</b>	<b>4</b>	<b>-8</b>	<b>-40</b>	<b>-103</b>	<b>-147</b>					
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	0	-0	12	7	19	1	15	1	17	
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif (1)	-0	-	-	-	-0	-	-	-0	-0	
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	2	3	15	42	62	0	20	2	22	
<b>Ecart actuariel généré sur l'exercice au titre de l'obligation</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>27</b>	<b>49</b>	<b>81</b>	<b>1</b>	<b>35</b>	<b>3</b>	<b>38</b>	
Effet de change	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Gains (pertes) actuariels à la clôture</b>	<b>5</b>	<b>-6</b>	<b>-12</b>	<b>-54</b>	<b>-66</b>					
<i>Total ajustements liés à l'expérience</i>	<i>0</i>	<i>-0</i>	<i>12</i>	<i>7</i>	<i>19</i>	<i>1</i>	<i>15</i>	<i>1</i>	<i>17</i>	
<i>Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>15</i>	<i>42</i>	<i>62</i>	<i>0</i>	<i>20</i>	<i>2</i>	<i>22</i>	

#### Analyse de sensibilité de l'engagement aux principales hypothèses actuarielles

Les montants présentés ci-après correspondent à la variation à la baisse (gain actuariel) ou à la hausse (perte actuarielle) des engagements tels que comptabilisés au 31 décembre 2022.

31/12/2022

En millions d'euros (Gains) pertes actuariels	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
<b>Sensibilité au taux d'actualisation</b>							
Variation de + 0,50pt	-1	-1	-5	-22	-6	-1	-35
Variation de - 0,50pt	1	1	5	24	6	1	38
<b>Sensibilité au taux d'inflation</b>							
Variation de + 0,25pt	-	1	3	12	-	-	15
Variation de - 0,25pt	-	-1	-2	-11	-	-	-14
<b>Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA</b>							
Variation de + 1pt	-	-	-	-	4	-	4
Variation de - 1pt	-	-	-	-	-4	-	-4

31/12/2021

En millions d'euros (Gains) pertes actuariels	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
<b>Sensibilité au taux d'actualisation</b>							
Variation de + 0,25pt	-1	-1	-5	-18	-9	-1	-35
Variation de - 0,25pt	1	1	5	20	10	1	37
<b>Sensibilité au taux d'inflation</b>							
Variation de + 0,25pt	-	1	5	19	-	-	25
Variation de - 0,25pt	-	-1	-5	-18	-	-	-24
<b>Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA</b>							
Variation de + 1pt	-	-	-	-	6	-	6
Variation de - 1pt	-	-	-	-	-6	-	-6

## 7 ELEMENTS DU RESULTAT

L'EBITDA est constituée :

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

Le chiffre d'affaires est constitué essentiellement des prestations de services générées par l'activité ferroviaire. Ainsi, les revenus des péages qui constituent l'essentiel du chiffre d'affaires sont reconnus en comptabilité au moment de la circulation effective des trains.

A ces redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire s'ajoutent les compensations tarifaires versées par l'Etat pour assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret, en complément des redevances versées par les entreprises de fret. Elles sont comptabilisées en chiffre d'affaires car analysées comme des compléments de tarifs.

Les autres produits se composent essentiellement de prestation d'entretien et de maintenance.

Les charges directement rattachables à l'exploitation comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais de personnel, les impôts et taxes, et divers autres éléments.

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

## 7.1 PRODUITS DES ACTIVITES ORDINAIRES

Ventilation des produits ordinaires par catégories :

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire dont :			
Redevance d'accès	2 193	2 126	67
Redevance de marché	2 672	2 302	370
Redevance circulation	852	771	81
Redevance quai	-	0	-0
Redevances complémentaires d'électricité et de transport d'électricité	286	259	27
Compensations FRET	176	159	17
Autres redevances	53	51	2
Prestations d'entretien et de maintenance	300	341	-42
Revenus tirés de la gestion des gares	911	881	30
Locations immobilières et produits du patrimoine	423	367	57
Autre chiffre d'affaires	391	355	35
<b>Total Chiffre d'affaires par principales lignes de services</b>	<b>8 257</b>	<b>7 612</b>	<b>645</b>
Clients du secteur public (Etats et collectivités territoriales)	2 498	2 460	38
Clients particuliers	1	2	-1
Clients entreprises ferroviaires du secteur privé et public	5 757	5 150	607
<b>Total Chiffre d'affaires par type de clients</b>	<b>8 257</b>	<b>7 612</b>	<b>645</b>
Transfert immédiat	6 744	6 534	210
Transfert en continu sur de courtes durées (moins d'un an)	990	599	391
Transfert en continu sur de longues durées (plus d'un an)	523	479	44
<b>Total Chiffre d'affaires selon la méthode de reconnaissance</b>	<b>8 257</b>	<b>7 612</b>	<b>645</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.

Les obligations de prestations remplies à un moment précis (IFRS 15 § 38) sont classées dans la catégorie « Transfert immédiat ». C'est le cas notamment des redevances d'utilisation du réseau et des installations de service (voir ci-dessous).

Les obligations de prestation remplies en continu (IFRS 15 § 35 à 37) sont classées dans les catégories « Transfert en continu » de longue ou courte durée selon la date prévue de fin de la prestation. C'est le cas notamment des locations.



### Informations relatives aux obligations de performance retenues pour la reconnaissance des produits des activités ordinaires

SNCF Réseau comptabilise les produits relatifs aux redevances d'utilisation du réseau au moment des circulations effectives.

Différents dispositifs commerciaux indemnitaires et incitatifs prévoient des pénalités pour SNCF Réseau ou les entreprises ferroviaires et candidats autorisés en cas de dysfonctionnements ou de fonctionnement non optimal. Ces pénalités ou indemnités viennent minorer ou augmenter le chiffre d'affaires lors de la survenance de leur fait générateur.

L'utilisation du réseau conduit les entreprises ferroviaires à utiliser différentes installations de services telles que les stations-

services, les installations de triage, les voies de services, les cours de marchandises ou les chantiers de transport combinés.

Les produits liés à ces prestations annexes sont comptabilisés au moment de l'utilisation de l'installation de service.

Les revenus locatifs sont perçus en continu sur la durée de la location. (IFRS 15 § 35 a)

SNCF Réseau est également sollicité pour réaliser des études et travaux. Les produits sont alors reconnus à l'avancement conformément à IFRS 15 § 35 c, dès lors que ces prestations spécifiques donnent lieu à un droit exécutoire à paiement de la prestation à date.

### 7.2 TABLEAU DE VARIATION DES ACTIFS ET PASSIFS SUR CONTRAT

en millions d'euros	31/12/2021	Ajustement/Activation	Diminution	Dépréciation	Variation de périmètre	Change et autres variations	31/12/2022
Factures à établir - CA sans droit immédiat à facturation (a)	69	111	-109	-	-	-	71
Autres actifs sur contrats	-	-	-	-	-	-	-
<b>Actifs sur contrats</b>	<b>69</b>	<b>111</b>	<b>-109</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>71</b>
Avances et acomptes reçus sur contrats clients	43	23	-	-	-	-	66
Produits constatés d'avance au titre des contrats clients (b)	480	206	-117	-	-	-	569
Autres passifs sur contrats (c)	1	3	-3	-	-	-	0
<b>Passifs sur contrats</b>	<b>525</b>	<b>231</b>	<b>-120</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>635</b>

a : Concerne les produits à recevoir au titre des FAE liées aux contrats clients : différence entre le CA facturé et le CA à reconnaître selon l'avancement des coûts ou la prestation réalisée.

b : Sont concernés les PCA liés aux contrats clients à l'avancement, les PCA relatifs aux redevances de gestion du réseau ferroviaire et PCA sur autres contrats clients.

c : Sont notamment concernés les avoirs à émettre sur les contrats clients au titre d'une contrepartie variable mise en jeu

### 7.3 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

Les achats et autres charges externes se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Transport électricité et Moyen de traction	-349	-306	-43
Entretien et maintenance	-733	-786	53
Honoraires et prestations informatiques	-624	-610	-14
Patrimoine	-266	-523	257
Autres achats et charges externes	-813	-360	-453
<b>Achats et charges externes</b>	<b>-2 785</b>	<b>-2 585</b>	<b>-200</b>

## 7.4 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Les charges de personnels comprennent principalement les salaires, les cotisations sociales, la participation des salariés et les dépenses au titre des autres avantages du personnel à l'exclusion des variations de provisions liées aux avantages du personnel.

Dans le cadre de la crise sanitaire de la COVID19, le recours au dispositif d'activité partielle a été facilité par les dernières mesures de soutien du Gouvernement visant à maintenir les emplois. Par l'ordonnance n°2020-346 du 27 mars 2020, le dispositif d'activité partielle a notamment été étendu aux « [...] salariés de droit privé des entreprises inscrites au répertoire national des entreprises contrôlées majoritairement par l'Etat mentionnées au 3° de l'article L.5424-1 du code du travail [...] », rendant ainsi éligible l'ensemble des sociétés du Groupe SNCF au dispositif.

Ainsi les sociétés du groupe SNCF Réseau ont pu recourir à ce dispositif durant l'année 2021. Le Groupe a comptabilisé les allocations de chômage nette (hors part financée par l'UNEDIC du fait du régime d'auto-assurance chômage), qui vient minorer le coût attendu des avantages du personnel à court terme, en diminution des charges de personnel.

En vertu de la Loi 2014-288 du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, l'emploi et la démocratie sociale, le Droit Individuel à la Formation (DIF) a été remplacé le 1er janvier 2015 par le Compte Personnel de Formation (CPF). Le Compte Personnel de Formation est rattaché à la personne et non pas au contrat de travail, et le suit tout au long de sa vie professionnelle. Le CPF est mobilisé par le salarié, avec ou sans l'accord de son employeur selon que la formation éligible au sens des articles L. 6323-6, L. 6323-16 et L. 6323-21, a lieu ou non sur le temps de travail.

Le DIF permettait aux salariés de suivre des actions de formation continue, en cumulant un droit de 20 heures de formation par an, jusqu'à un plafond de 120 heures. Lors de la transition vers le CPF en 2015, les heures acquises au titre du DIF pouvaient être conservées, mais devaient être utilisées avant le 31 décembre 2020. L'ordonnance du 21 août 2019 a annulé cette date butoir, toutefois, le salarié devait transférer ses heures de DIF sur son CPF avant le 30 juin 2021 et convertir ainsi les heures de DIF en euros pour pouvoir bénéficier du solde de son DIF.

Le traitement comptable du CPF reste identique à celui du DIF : les sommes versées aux organismes de formation constituent une charge de la période et ne donnent lieu à aucun provisionnement. Le cas échéant, considérant que dans la majorité des cas, la formation de ses salariés bénéficiera à son activité future, la sortie de ressources relative à son obligation de financement ne serait pas sans contrepartie pour l'entreprise.

Au 31 décembre 2022, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Salaires	-2 937	-2 715	-222
Autres avantages du personnel	-21	-38	17
Personnel refacturé détaché et intérimaire	-27	-25	-2
<b>Charges de personnel nettes</b>	<b>-2 984</b>	<b>-2 778</b>	<b>-207</b>
<b>Effectifs moyens ETP</b>	<b>62 361</b>	<b>61 741</b>	<b>620</b>

## 7.5 IMPÔTS ET TAXES

Les impôts et taxes pris en compte dans l'EBITDA comprennent principalement la Contribution Économique Territoriale (CET). La CET comprend deux composantes : la Contribution Foncière des Entreprises (CFE), assise sur les seules valeurs locatives des biens passibles d'une taxe foncière, et la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE), assise sur la valeur ajoutée des entreprises

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021	Variation
Contribution Economique Territoriale (CET)	-64	-63	-0
Taxes foncières	-45	-43	-2
Taxes assises sur salaires	-148	-128	-20
dont Taxe Apprentissage	-16	-17	1
dont Formation Professionnelle	-36	-25	-11
dont Effort à la Construction	-31	-29	-3
dont Versement Transport	-48	-46	-2
dont Autres Taxes	-17	-12	-5
Autres Impôts et taxes (dont C3S)	-24	-21	-3
<b>Total Impôts et Taxes</b>	<b>-280</b>	<b>-255</b>	<b>-25</b>

## 8 INFORMATION SECTORIELLE

### 8.1 DÉTERMINATION DES SECTEURS PRÉSENTÉS

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

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

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

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

### 8.2 INDICATEURS SECTORIELS

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

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

- L'EBITDA

- Les investissements bruts comptabilisés (tous financements confondus)

- Les investissements décaissés nets de subventions encaissées

- La dette nette

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

métiers » afin de permettre une réconciliation avec les comptes consolidés du groupe

### 8.3 INFORMATION PAR SECTEUR

31/12/2022

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

31/12/2021

en millions d'euros	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Autres	Eliminations intra-métier	Totaux
Chiffre d'affaires externe	6 188	1 406	18	-	7 612
Chiffre d'affaires interne	399	140	104	-642	-
Chiffre d'affaires	6 587	1 545	122	-642	7 612
EBITDA	1 770	308	7	-14	2 071
Investissements bruts comptabilisés	-5 662	-877	-5	-	-6 545
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	-2 105	-409	-3	-	-2 517
Dette nette	29 328	960	5	-	30 293

## 9 IMPÔTS SUR LES RESULTATS

Les impôts sur les résultats englobent l'ensemble des impôts déterminés sur la base d'un résultat net comptable. La CVAE n'est pas considérée comme un impôt sur le résultat. Les crédits d'impôts recherche et compétitivité emploi sont comptabilisés en minoration des charges correspondantes.

La ligne « impôt sur le résultat » du compte de résultat comprend :

- L'impôt exigible sur les sociétés et les différentes contributions additionnelles qui s'y rattachent.
- Les crédits d'impôt mécénat et étrangers.
- Le cas échéant, l'impact des redressements fiscaux au titre d'un impôt sur le résultat.
- Les impôts différés.

Depuis le 1er janvier 2015, SNCF Réseau fait partie du périmètre d'intégration fiscale dont la tête de groupe est SNCF. Une convention d'intégration fiscale a été signée entre les deux entités pour garantir à SNCF Réseau la neutralité de son option pour ce régime fiscal.

Conformément à IAS12, les impôts courants et différés sont comptabilisés au compte de résultat de la période ou directement en "autres éléments du résultat global" lorsqu'ils sont générés par une transaction comptabilisée directement dans cette rubrique. Les impôts différés concernent l'objet d'une ligne spécifique dans l'état du résultat global consolidé.

### Impôts différés

Le Groupe comptabilise, par entité fiscale, des impôts différés pour l'ensemble des différences temporelles entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé. Les impôts différés sont calculés selon la méthode du report variable, en appliquant le dernier taux d'impôt voté à la date de clôture et applicable à la période de reversement des différences temporelles. Les impôts différés ont été évalués aux taux de 25,83% en fonction de l'année au cours de laquelle ils se déboucleront.

Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables, ainsi que les crédits d'impôts, ne sont comptabilisés que lorsque leur récupération est jugée probable. SNCF réseau limite la reconnaissance des ses impôts différés actifs au montant prévisionnel d'IS qu'elle prévoit d'acquitter sur un horizon de 20 ans glissants. Cet horizon de temps s'explique par l'environnement économique de SNCF Réseau : activité de monopole de la gestion de RFN, cycle d'activité long (durée moyenne d'amortissement des actifs supérieure à 30 ans) s'appuyant notamment sur des contrats de performance signés avec l'Etat sur une durée individuelle de 10 ans. Les impôts différés ne sont pas actualisés et classés en actifs et passifs non courants, conformément à la norme IAS12 et IAS1.

### Impôts sur le résultat exigibles

Les impôts sur le résultat autres que les impôts différés correspondent à l'impôt exigible provisionné au titre de l'exercice, ainsi que les différentes contributions additionnelles qui s'y rattachent. Ils trouvent leur contrepartie en dettes et créances d'exploitation au bilan.

### Impôts sur le résultat exigibles

Les impôts sur le résultat autres que les impôts différés correspondent à l'impôt exigible provisionné au titre de l'exercice, ainsi que les différentes contributions additionnelles qui s'y rattachent. Ils trouvent leur contrepartie en dettes et créances d'exploitation au bilan.

### 9.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021	Variation
(Charges) / produit d'impôt exigible	-63	-23	-41
(Charges) / produit d'impôt différé	1	4	-3
<b>Total</b>	<b>-62</b>	<b>-18</b>	<b>-44</b>

### 9.2 PREUVE D'IMPÔT

La réconciliation entre la charges (ou produit) d'impôt théorique et la charge (ou produit) d'impôt effectivement comptabilisée est présentée dans le tableau suivant :

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>571</b>	<b>67</b>
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	4	12
Impôt sur les résultats	-62	-18
<b>Résultat des activités ordinaires avant impôt et avant quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence</b>	<b>629</b>	<b>74</b>
Taux d'IS applicable en France	25,82%	28,41%
<b>Impôt théorique</b>	<b>-162</b>	<b>-21</b>
Différences permanentes	-4	2
Bases Impôts non activées	105	1
Crédits d'impôts	1	1
Autres	-1	-0
<b>Impôt sur les résultats</b>	<b>-62</b>	<b>-17</b>
<b>Taux d'impôt effectif</b>	<b>N#A</b>	<b>N#A</b>

### 9.3 IMPÔTS DIFFÉRÉS

SNCF Réseau a calculé une créance nette d'IDA pour un montant de 6,4 Mds€ au 31 décembre 2022. Avant examen de sa part recouvrable, ce montant est constitué :

- des déficits reportables pour 3,9 Mds €,
- des différences temporaires pour 2,9 Mds €,
- des retraitements IFRS pour -0,4 Md €.

Ce montant tient compte de l'évolution du taux d'IS de 28,41% à 25,83% en fonction de l'année au cours de laquelle les différents éléments constitutifs de la créance se déboucleront. La créance d'IDA a été maintenue au montant de 2,8 Mds € correspondant au montant recouvrable à l'horizon des 20 prochaines années, soit jusqu'au 31/12/2041 inclus pour la créance arrêtée au 31 décembre 2022.

## 10 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

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

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

- L'Etat.

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

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

### 10.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC UNIFIE

#### 10.1.1 Relations avec SA SNCF Voyageurs

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

##### Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Créances d'exploitation	678	905
Dettes d'exploitation	941	1 031

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

##### Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Péages	3 568	3 175
Charges d'exploitation	-558	-509

#### 10.1.2 Relations avec SA SNCF Fret

##### Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Créances d'exploitation	-20	-4
Dettes d'exploitation	15	13

##### Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Péages	43	45
Charges d'exploitation	-17	-20

#### 10.1.3 Relations avec SA SNCF Holding

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

- La gestion administrative des ressources humaines, de la paie et de la protection sociale ;
- La gestion de systèmes d'information du groupe ;
- La gestion immobilière et foncière du groupe ;
- L'organisation des achats généraux du groupe.

##### Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Créances d'exploitation	82	92
Dettes d'exploitation	141	130

##### Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Produits d'exploitation	134	93
Charges d'exploitation	-718	-617

### 10.2 RELATIONS AVEC L'ÉTAT

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

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

L'Etat verse également à SNCF Réseau des subventions de compensation fret ainsi que des subventions de financement des projets d'investissement.

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

##### Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Subventions appelées à encaisser	84	97

##### Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Redevances d'accès*	2 029	1 965
Compensations FRET	176	159

\*dont redevances TER : 1 580 M€ et redevances TET : 449 M€

### 10.3 REMUNERATION DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS

en millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Avantages à court terme	3	3
Avantages postérieurs à l'emploi	-	-
Indemnités de fin de contrat	-	-
<b>Rémunération des principaux dirigeants</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

Les montants indiqués correspondent à des rémunérations brutes.

## 11 ENGAGEMENTS HORS BILAN

Engagements donnés en millions d'euros	31/12/2022		
	Variations	Ouverture	Clôture
<b>Engagements liés au financement</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>6</b>
<b>Engagements liés aux activités opérationnelles</b>	<b>-893</b>	<b>9 483</b>	<b>8 590</b>
Engagements d'achat d'immobilisations	-747	8 493	7 745
Promesses de ventes - biens immobiliers	-97	171	75
Garanties financières données à des tiers	-48	818	770
<b>Engagements liés au périmètre consolidé</b>	<b>-</b>	<b>133</b>	<b>133</b>
<b>Autres engagements donnés</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Contrats de location signés dont la date de mise à disposition du bien est postérieure à la clôture	-	-	-
<b>Total engagements donnés</b>	<b>-891</b>	<b>9 619</b>	<b>8 729</b>

Engagements reçus en millions d'euros	31/12/2022		
	Variations	Ouverture	Clôture
<b>Engagements liés au financement</b>	<b>895</b>	<b>53</b>	<b>948</b>
<b>Engagements liés aux activités opérationnelles</b>	<b>-2 065</b>	<b>10 678</b>	<b>8 613</b>
Subventions d'investissements à recevoir	-1 636	7 942	6 305
Promesses de ventes - biens immobiliers	-96	169	72
Location simple immobilier	-158	1 900	1 742
Autres engagements d'achats d'exploitations (reçus)	-1	2	1
Garanties financières reçues de tiers	-174	665	492
<b>Total engagements reçus</b>	<b>-1 170</b>	<b>10 731</b>	<b>9 561</b>

**11.1 GARANTIES FINANCIÈRES DONNÉES À DES TIERS**

Les garanties financières données à des tiers se composent au 31 décembre 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€.

**11.2 ENGAGEMENTS D'ACHAT D'IMMOBILISATIONS**

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

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

**11.3 GARANTIES FINANCIÈRES RECUES**

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

**11.4 LOCATION SIMPLE IMMOBILIÈRE**

Cet engagement reçu correspond principalement aux contrats concessionnaires relatifs à la gestion des commerces en Gares. La baisse constatée en 2021 de 1 233 M€ s'explique par la résiliation de l'Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) de la gare Paris Nord 2024, à la suite de l'arrêt du projet Paris Nord 2024.

**11.5 ENGAGEMENTS LIÉS AU PÉRIMÈTRE CONSOLIDÉ**

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

**11.6 SUBVENTION A 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 SA a ensuite réalisé, également en décembre 2020, un versement au fonds de concours de l'État dédié au financement du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau pour le même montant de 4 050 M€, selon le mécanisme mis en place à compter de 2016 et prévu à l'article 2111-24 du Code des transports.

Cette somme de 4 050 M€ sera reversée par l'État à SNCF Réseau de manière étalée dans le temps à compter de 2021. Les versements annuels seront réalisés en fonction des besoins de financement des opérations de régénération exprimés par SNCF Réseau. Ces reversements seront comptabilisés chez SNCF Réseau en subvention d'investissement au bilan lors de leur réception, un premier règlement de 1 645 M€ est intervenu en février 2021 et un second et un second de 1 761 M€ en 2022.

**11.7 SUBVENTION D'INVESTISSEMENT A RECEVOIR**

Les engagements reçus par SNCF Réseau au titre des subventions à recevoir correspondent au montant du financement à recevoir en application des conventions de financement signées, minoré des subventions méritées comptabilisées à date.

## 12 PERIMETRE DE CONSOLIDATION

## 12.1 ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS

La participation dans la société LFP (Linea Figueras-Perpignan) que SNCF Réseau détient conjointement avec ADIF n'est pas consolidée dans la mesure où SNCF Réseau n'a, avec ADIF, qu'un rôle de cogestionnaire transitoire sans impact possible sur ses capitaux propres.

Les intérêts dans des partenariats et entreprises associées non consolidées ainsi que les intérêts dans des entités structurées non consolidées présentent un caractère non significatif.

## 12.2 PRINCIPALES ENTITES DU PERIMETRE

Méthodes de consolidation (M):

Pourcentage d'intérêt (PI): part détenue dans le capital par l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

Pourcentage de contrôle (PC): pourcentage de droit de vote dont dispose l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

<b>Sociétés</b>	<b>Pays</b>	<b>M</b>	<b>PC N</b>	<b>PI N</b>	<b>PC N-1</b>	<b>PI N-1</b>
SNCF Réseau	France	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
SNCF Gares & Connexions	France	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Sféris	France	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Altamétris	France	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Réseau Immobilier	France	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Terralpha	France	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
CDG Express	France	Co-Entreprise – Mise en équivalence	33%	33%	33%	33%
Leyfa	France	Intégration Globale	74%	74%		
Véométris	France	Non consolidée	100%	100%	100%	100%
EFAC	France	Co-Entreprise – Mise en équivalence	50%	50%	50%	50%
EFPC	France	Co-Entreprise – Mise en équivalence	50%	50%	50%	50%
Europool BV	Pays-Bas	Co-Entreprise – Mise en équivalence	50%	50%	50%	50%
Eurailsout France	France	Co-Entreprise – Mise en équivalence	100%	51%	51%	51%
Gare de Lyon Daumesnil	France	Influence Notable – Mise en équivalence	8%	8%	8%	8%
Toulouse tri postal	France	Influence Notable – Mise en équivalence	70%	70%	70%	70%
Hébert	France	Influence Notable – Mise en équivalence	47%	47%	47%	47%
Bordeaux Gattebourse	France	Influence Notable – Mise en équivalence	100%	100%	100%	100%
Bordeaux Amédée Sud	France	Influence Notable – Mise en équivalence	87%	87%	87%	87%
Bordeaux Amédée Gare	France	Influence Notable – Mise en équivalence	19%	19%	19%	19%
Toulouse Raynal Semam	France	Influence Notable – Mise en équivalence	21%	21%	21%	21%
Paris rue Charolais	France	Influence Notable – Mise en équivalence	9%	9%	9%	9%
Paris rue de l'évangile	France	Influence Notable – Mise en équivalence	47%	47%	47%	47%
Toulouse chemin du raisin	France	Influence Notable – Mise en équivalence	50%	50%	78%	78%
AREP	France	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Retail & Connexions	France	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
AREP Doha LLC	Qatar	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
AREP Vietnam	Vietnam	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
AREP Pékin	Chine	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Valga	France	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Lagardère & Connexions	France	Intégration Globale	100%	50%	50%	50%
AREP Architectes	France	Co-Entreprise – Mise en équivalence	25%	25%	25%	25%
Société d'aménagement mezzanine Paris Nord	France	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Hubs & Connexions	France	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Hubs & Connexions PM	France	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Gare du nord 2024	France	Co-Entreprise – Mise en équivalence	34%	34%	34%	34%



### 13 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

En application de l'article 222-8 du règlement de l'Autorité des marchés financiers, le tableau ci-dessous présente les honoraires versés par SNCF Réseau, ses filiales intégrées globalement et ses activités conjointes à chacun des contrôleurs légaux chargés de contrôler les comptes annuels et consolidés du Groupe SNCF Réseau.

Les commissaires aux comptes titulaires de SNCF Réseau sont PwC et Ernst & Young, pour les exercices clos à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015.

Le tableau ci-dessous présente le détail des honoraires par cabinet :

en millions d'euros	Ernst & Young		PwC	
	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2022	31/12/2021
Commissariat aux comptes (consolidés et individuels)	0,4	0,4	0,5	0,7
- SNCF Réseau (société mère)	0,3		0,3	
- Gares & Connexions (autres filiales)	0,1		0,3	
Services Autres que la Certification des Comptes	0,1	0,1	0,1	0,1
- SNCF Réseau (société mère)	0,1		0,0	
- Gares & Connexions (autres filiales)	0,0		0,0	
<b>Total</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,7</b>

\* E&Y : attestations des lignes de dettes dans le cadre de la reprise par l'Etat de 10 Md€ au 01/01/2022, à destination de l'Agence France Trésor  
 \_ PwC : attestations des dépenses sur projets ferroviaires, à destination des financeurs

# 04 – RAPPORT DE GESTION SOCIAL SNCF RÉSEAU

Normes comptables françaises – en millions d'euros



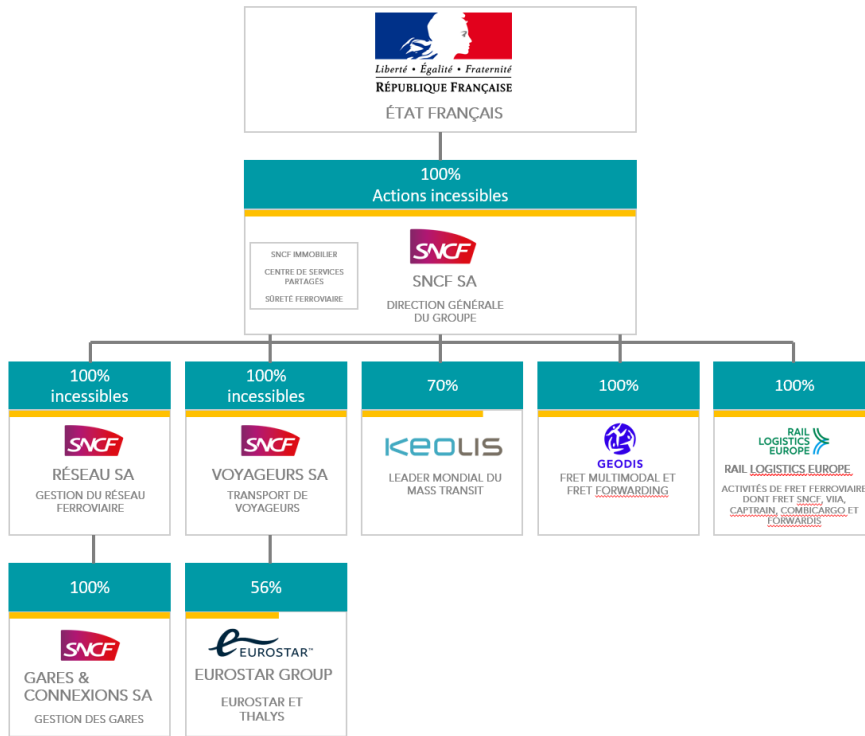
## SOMMAIRE

<b>1. GROUPE SNCF RESEAU EN 2022 .....</b>	<b>164</b>	<b>4. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT .....</b>	<b>176</b>
1.1. ORGANISATION DU GROUPE SNCF AU 31 DÉCEMBRE 2022.....	164	4.1. FINANCEMENT .....	176
1.2. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ DU GROUPE SNCF RÉSEAU .....	165	4.2. GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ.....	177
1.3. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE.....	165	<b>5. ACTIVITE FONCIERE IMMOBILIERE .....</b>	<b>178</b>
1.4. GOUVERNANCE.....	166	<b>6. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT.....</b>	<b>179</b>
1.5. FAITS MARQUANTS .....	166	6.1. CONCOURS PUBLICS RELATIFS AUX INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU.....	179
1.6. TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS ..	171	6.2. RESPONSABILITÉ FISCALE.....	179
1.7. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS.....	171	<b>7. VOLET SOCIAL.....</b>	<b>179</b>
1.8. VALEUR ACTUELLE DE L'ACTIF À LA DATE DE CLÔTURE.....	171	<b>8. INFORMATION SUR LES DELAIS DE REGLEMENT.....</b>	<b>180</b>
1.9. ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE.	171	8.1. FOURNISSEURS.....	180
<b>2. RESULTATS DE L'EXERCICE 2022.....</b>	<b>172</b>	8.2. CLIENTS.....	180
2.1. LE CHIFFRE D'AFFAIRES.....	173	<b>9. LES RISQUES ET LEUR GESTION .....</b>	<b>181</b>
2.2. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION .....	173	<b>10. RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DE L'ENTREPRISE .....</b>	<b>181</b>
2.3. ACHATS ET CHARGES EXTERNES.....	173	<b>11. ENJEUX ET PERSPECTIVES .....</b>	<b>181</b>
2.4. CHARGES DE PERSONNEL.....	173	11.1. SÉCURITÉ.....	181
2.5. RÉSULTAT FINANCIER .....	173	11.2. PROJET DE TARIFICATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL 2024-2026 .....	181
2.6. RÉSULTAT EXCEPTIONNEL .....	173	11.3. RER MÉTROPOLITAINS .....	181
<b>3. INVESTISSEMENTS .....</b>	<b>174</b>	11.4. LES TRANSFERTS DE LDFT SUR L'ANNÉE 2023.....	181
3.1. RENOUVELLEMENT ET PERFORMANCE .....	174	11.5. PROGRAMME DE TRANSFORMATION : « EXCELLENCE PROJET ».....	181
3.2. MISE EN CONFORMITÉ DU RÉSEAU .....	174	11.6. « CIRCUL'ACTION ».....	182
3.3. PROJETS RÉGIONAUX DE DÉVELOPPEMENT .	175	11.7. « MAINTENIR DEMAIN ».....	182
3.4. GRANDS PROJETS .....	175	11.8. SOCIAL RH.....	182
3.5. FONCIER ET AUTRES.....	175		
3.6. INVESTISSEMENTS INDUSTRIELS .....	175		

1. GROUPE SNCF RÉSEAU EN 2022

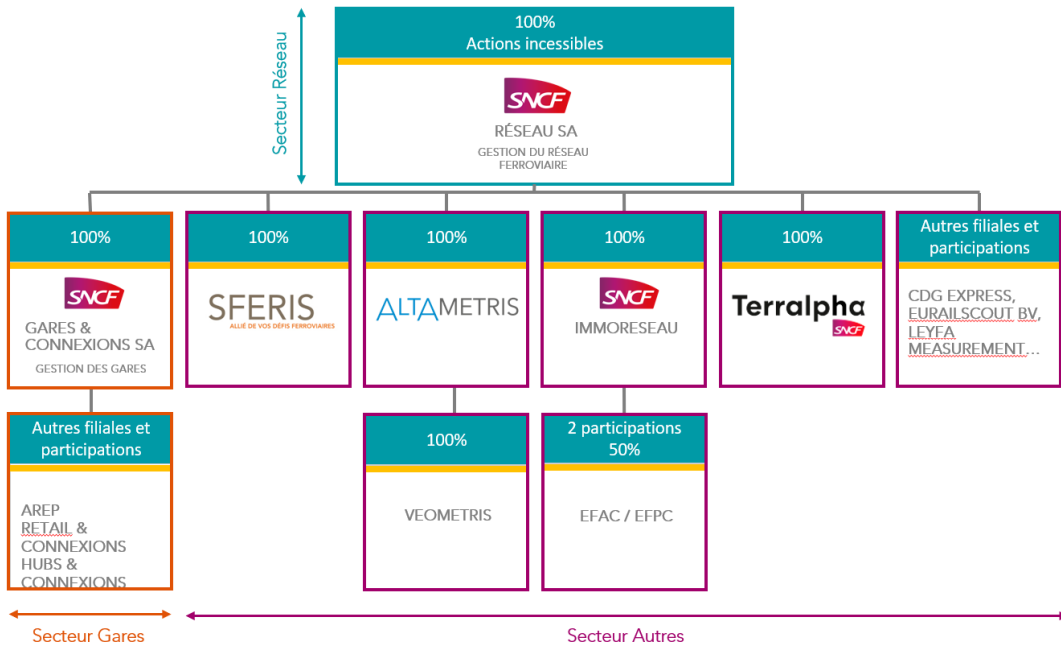
1.1. ORGANISATION DU GROUPE SNCF AU 31 DÉCEMBRE 2022

Organigramme Société SNCF au 31 décembre 2022



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

Organigramme Groupe SNCF Réseau au 31 décembre 2022



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 fortement modifié l'organisation du groupe SNCF. Un des axes consistait à construire une nouvelle organisation du groupe SNCF au 1<sup>er</sup> 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 EPICs)

- 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
- Rail Logistics Europe (RLE), partenaire logistique ferroviaire de référence en France et en Europe, les entreprises de RLE conçoivent et produisent des solutions de logistique ferroviaire innovantes, fiables et durables au service de la performance des clients et de la protection de la planète.

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 plans de performance transverses 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 :

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

SNCF Réseau s'est fixée pour objectif de développer l'offre ferroviaire, à la fois pour répondre aux besoins croissants de mobilité et accompagner l'ouverture du marché voyageur domestique. Pour cela, l'entreprise s'est dotée d'une organisation transverse, tournée vers la relation client, et structurée par grandes missions stratégiques avec 4 directions de prescription (Actifs ferroviaires, Stratégie, 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.

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

Les principales missions du groupe SNCF Réseau sont :

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

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

## 1.3. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE

### 1.3.1. Stratégie 2021-2030 de SNCF Réseau

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

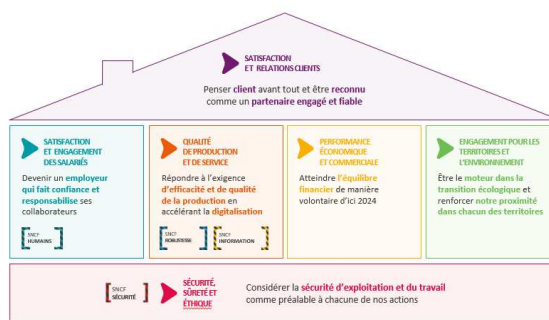
Le projet stratégique d'entreprise « TOUS SNCF Ambition Réseau » a été approuvé le 16 décembre 2020 par le Conseil d'Administration de SNCF Réseau, actant ainsi les objectifs et

les engagements du gestionnaire d'infrastructure à horizon 2030. Cette marque de confiance dans les choix d'avenir de SNCF Réseau constitue un tremplin pour sa transformation, portée par tous ses collaborateurs vers ce nouveau cap.

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

La stratégie de SNCF Réseau repose ainsi sur 4 axes prioritaires :

- Les clients et territoires,
- La filière industrielle
- La performance économique et industrielle
- La transition écologique
- Ces 4 priorités s'appuient sur l'excellence en matière de sécurité et l'engagement de tous les collaborateurs de SNCF Réseau.
- Pour répondre à ces priorités et ces enjeux, le projet stratégique de SNCF Réseau est construit autour des six piliers de la Maison « TOUS SNCF » qui constitue une méthode concrète permettant à chacun dans l'entreprise de donner vie à son projet :



- Sécurité d'exploitation, sécurité au travail et éthique
- Assurer la sécurité de tous et garantir la sûreté des infrastructures constituent deux priorités de longue date. SNCF Réseau doit intensifier ses efforts pour atteindre le niveau de sécurité et de sûreté maximum, au bénéfice des salariés et des clients.
- Satisfaction et relations clients

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

- Qualité de la production et des services

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

- Performance économique

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

- Satisfaction et engagement des salariés

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

- Engagement territorial et environnemental

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

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

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

Pour valoriser la déclinaison de son projet d'entreprise, et dans la continuité des actions entreprises en 2021, SNCF Réseau a organisé des temps forts autour des six piliers de la maison. Ces temps ont permis de renforcer les remontées des bonnes pratiques afin d'affirmer les meilleurs standards et d'aider les équipes à construire leur Maison « TOUS SNCF », qui était l'un des attendus fort en 2022.

Inscrites dans le projet d'entreprise au service de l'un des six piliers de la maison « TOUS SNCF Ambition Réseau », ces actions sont partagées sur les différents canaux de communication du Groupe SNCF Réseau.

Ces actions traduisent la performance et l'engagement de tous les collaborateurs au service des clients, des territoires et de la collectivité.

## 1.4. GOUVERNANCE

### 1.4.1. SNCF Réseau

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

## 1.5. FAITS MARQUANTS

### 1.5.1.1. Conjoncture économique

Le contre-coup des plans d'aides étatiques mis en place pour soutenir les économies européennes face à la crise sanitaire, couplé à la conjoncture géopolitique instable en Europe, est à l'origine d'un contexte inflationniste important qui a un impact sur l'activité du groupe SNCF Réseau. Ainsi, les derniers indices connus, servant de référence dans le cadre de l'activité de SNCF Réseau, l'Indice des Prix à la Consommation Harmonisé (IPCH), l'indice du prix de l'acier pour la construction et l'Indice du Coût des Travaux Publics (TP01),

ont respectivement augmenté sur 12 mois de 6,7%, 19% et 7,2%<sup>8</sup>. L'évolution de ces trois indices est observée par l'INSEE. Le contexte inflationniste a également un impact direct sur le prix de l'énergie et de certaines matières premières.

Ce contexte inflationniste nécessite la mise en place de mesures compensatoires pour limiter au maximum les impacts sur les comptes de SNCF Réseau :

- Des discussions ont été menées avec l'Autorité de Régulation des Transports (ART) pour proposer de nouveaux principes pour répercuter davantage les effets de l'inflation sur les tarifs des péages
- Il est également prévu de réviser dès cette année les clauses d'indexation des conventions de financement pour s'ajuster au nouveau contexte inflationniste.

#### 1.5.1.2. Reprise de dette par l'État

Dans la continuité de la première reprise partielle de dette pour un montant de 25 Mds€ intervenue en 2020, l'État a repris 10 Mds€ de dette supplémentaire, conformément à la loi de finance initiale 2022. Concrètement, l'opération a été réalisée en deux temps : des dettes et créances miroir pour un montant de 10 Mds€ de nominal sont mises en place entre SNCF Réseau et la Caisse de la Dette Publique (CDP) au 1<sup>er</sup> janvier 2022. Dans un second temps, l'État s'est substitué en tant que débiteur à SNCF Réseau vis-à-vis de la CDP, et abandonne sa créance sur SNCF Réseau au 1<sup>er</sup> janvier 2022.

À ce titre, SNCF Réseau voit sa dette financière nette de 10 Mds€ et n'aura plus à assurer le remboursement de cette partie de la dette. Par ailleurs, la subvention financière qui permet de matérialiser la valeur de la compensation financière liée aux conditions de marché à la date de mise en œuvre de cette reprise s'élève à 2,2 Mds€.

#### 1.5.1.3. Plan de relance

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

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

L'état des versements est le suivant :

- 1,645 Md€ ont été versés à SNCF Réseau le 23 février 2021
- 1,761 Md€ ont été versés à SNCF Réseau en 2022 : 1,068 Md€ le 4 mars et 0,693 Md€ le 31 août.
- L'enregistrement de ces versements se fait en subvention d'investissement au fur et à mesure de la comptabilisation des dépenses de renouvellement et de performance.
- Le deuxième volet concerne 600 Mns€ de produits de cessions que le groupe SNCF s'est engagé à mobiliser pour financer les investissements sur le réseau et dans les gares, alloués à SNCF Réseau sur la période 2021-2025, au travers du mécanisme du fonds de concours.

Sur ces produits de cessions, 120 Mns€ sont alloués à SNCF Gares & Connexions pour financer des investissements à réaliser au titre de la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) des gares du réseau – périmètre quais.

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

L'état des versements est le suivant :

- 20 Mns€ ont été versés à SNCF Réseau en décembre 2021
- 211 Mns€ ont été versés à SNCF Réseau en 2022 :
  - o 120 Mns€ de produits de cessions pour Gares & Connexions ont été versés à SNCF Réseau le 4 mars et seront récédés à SNCF Gares & Connexions via une augmentation de capital libéré sur quatre ans (1<sup>ère</sup> tranche de recapitalisation le 30 mai pour un montant de 38,5 Mns€),
  - o 91 Mns€ d'autres produits de cession le 13 septembre.

#### 1.5.1.4. Changement de gouvernance de SNCF Réseau

Sur proposition de l'État, le Conseil d'Administration réuni le 18 octobre 2022, a voté la nomination de Matthieu Chabanel au poste de président-directeur général de SNCF Réseau, en remplacement de Luc Lallemand, pour un mandat de quatre ans.

#### 1.5.1.5. Actualités sociales

Élections professionnelles

- L'élection des représentants des salariés au sein des Comités Sociaux et Économiques a eu lieu du 17 au 24 novembre pour les quatre prochaines années à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023.

Campus de formation à Lyon St Priest

- Après la livraison des centres de formation de Paris Nanterre et de Bordeaux Mèges respectivement en octobre 2021 et en avril 2022, SNCF Réseau a inauguré le 6 octobre dernier son 3<sup>ème</sup> campus de formation à Lyon Saint Priest.
- Doté d'infrastructures techniques modernes et évolutives, le campus de formation de Lyon Saint Priest couvre la majorité des métiers du ferroviaire. Il peut accueillir 300 stagiaires chaque jour et ambitionne de dispenser 60 000 journées de formation par an en moyenne.
- Sa conception est également axée sur la qualité de vie, le plaisir d'apprendre et la convivialité. Sur 40 000 m<sup>2</sup> (l'équivalent de 5 terrains de football), ce centre de formation nouvelle génération se développe autour de trois bâtiments.
- Bénéficiant du label « Qualité environnementale », ces trois bâtiments privilégient l'éclairage naturel, le bois et les matériaux de classe A+ limitant l'exposition aux substances toxiques. Le site est en outre équipé d'une centrale photovoltaïque de 1 650 m<sup>2</sup>.

SNCF Réseau lance un nouveau process de recrutement express

- Dans l'objectif de s'extraire du schéma classique de recrutement et des process à rallonge, SNCF Réseau innove. Le 23 mai, l'entreprise a inauguré une nouvelle méthode à Strasbourg en misant sur une technique de recrutement en 24h chrono. Une journée organisée avec une douzaine de candidats, accompagnés par un recruteur un opérationnel et un psychologue, suffit désormais pour rentrer dans l'un des premiers groupes

<sup>8</sup> IPCH : donnée à fin décembre 2022, l'indice du prix de l'acier pour la construction : donnée à fin novembre 2022, TP01 : donnée à fin novembre 2022

de transport d'Europe. Les tensions sur le marché de l'emploi concernent tous les métiers du ferroviaire et la plupart des grands bassins de population. La nouvelle technique de recrutement mise sur la rapidité afin de séduire les meilleurs talents. Cette opération a été renouvelée dans plusieurs villes de l'hexagone (Bordeaux, Lyon, Saint-Denis, Toulouse, Rennes).

### Évolution de l'accord d'intéressement de SNCF Réseau

Le 30 juin 2022, un nouvel avenant à l'accord d'intéressement a été signé avec les organisations syndicales signataires de l'accord précédent. Ce nouvel avenant vient modifier les indicateurs de performance sur lesquels l'intéressement est indexé, avec notamment :

- Sur le plan économique, la prise en compte du cash-flow libre et de l'EBITDA, à la place de la marge opérationnelle,
- Sur le plan de la performance industrielle, la prise en compte du taux d'irrégularité pour cause Réseau et de la réactivité Heure de Reprise Estimée (HRE),
- Sur le plan de la performance sociale, la prise en compte du taux de participation au baromètre interne « C'est à vous ».

Mise en place de mesures en faveur du pouvoir d'achat des salariés à la suite d'une table ronde avec les organisations syndicales

Le 6 juillet 2022, le groupe SNCF a organisé une table ronde destinée à faire le point sur l'évolution du contexte économique et ses conséquences pour les agents SNCF et pour l'entreprise, avec pour objectif de limiter au maximum les effets de l'inflation sur le pouvoir d'achat des salariés, en favorisant notamment les plus bas revenus.

Les mesures prises se traduisaient, avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> avril, par une augmentation salariale moyenne de 3,1%, en favorisant en particulier le pouvoir d'achat des salariés des collèges exécution et début de maîtrise. Par ailleurs, les éléments variables de solde (EVS) de production et les allocations de déplacement étaient également revalorisées dès le 1<sup>er</sup> avril.

- Négociation annuelle obligatoire 2023
- Le 7 décembre dernier, à l'occasion des Négociations Annuelles Obligatoires (NAO) 2023, la Direction de la SNCF a proposé et décidé d'appliquer, en l'absence de signature majoritaire du projet soumis aux organisations syndicales, une série de mesures salariales pour continuer à soutenir le pouvoir d'achat de ses salariés. Ces mesures sont focalisées sur :
  - La rétroactivité de trois mois supplémentaires (janvier, février, mars) des mesures salariales de juillet 2022 (mesures générales et majorations d'EVS)
  - La revalorisation générale des rémunérations pour 2023, représentant une enveloppe moyenne de 5,9%
  - L'indemnité de résidence et indemnités liées à la production portée de 2 à 2,8%
  - Les différentes mesures relatives au déroulement de carrière des salariés statutaires
  - Les mesures d'accompagnement de la mobilité au quotidien, mises en œuvre au 1<sup>er</sup> semestre 2023, comprenant notamment une prime de carburant de 150 €, une prise en charge à hauteur de 75 % des abonnements aux transports publics et un forfait mobilités durables à hauteur de 400 € pour encourager les modes de transport décarbonés ou économes en énergie.

### 1.5.1.6. Tarification du réseau ferré national 2021-2023

La tarification relative à l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2021 à 2023 a été validée par l'autorité de régulation des transports (ART) en 2020.

#### 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 l'horaire de service 2021, le 10 septembre 2021 pour l'horaire de service 2022 et le 9 septembre 2022 pour l'horaire de service 2023.

Par ailleurs, par son avis n° 2022-036 du 17 mai 2022 (publié sur son site internet le 7 juin 2022), l'ART a également validé la proposition de réduction des péages ferroviaires négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France pour les horaires de service 2022 et 2023, concernant une offre de services de transport de voyageurs à grande vitesse entre Paris et Lyon et Paris et Milan via Lyon. Cette proposition a été faite dans le cadre fixé par la loi et sur la base des dispositions du document de référence du réseau de SNCF Réseau.

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

- Un avis favorable sur la tarification a été prononcé le 6 février 2020 pour les horaires de service 2021-2023 sur l'activité TET (Trains d'Equilibre du Territoire) (AOT État)
- Pour les horaires de service 2021-2023, un avis défavorable a été émis par l'ART le 6 février 2020 pour les activités de transport régional et de transport Ile-de-France. Un nouveau projet de tarification a été présenté le 5 juin 2020 et a fait l'objet d'un nouvel avis défavorable le 30 juillet 2020. Pour l'horaire de service 2021, la tarification exécutoire a été publiée le 10 septembre 2020, elle se base sur la tarification 2020 validée par l'ART en intégrant l'inflation de l'indice des prix à la consommation harmonisé. Un nouveau 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. La tarification exécutoire pour les horaires de service 2022-2023 a été publiée le 10 septembre 2021.
- 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 les horaires de service 2021-2023

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

À la suite des mouvements sociaux et de la crise sanitaire l'État a décidé d'une aide exceptionnelle depuis 2020 aux entreprises ferroviaires de FRET.

Le dispositif dit de la compensation FRET, versée par l'État à SNCF Réseau, permet déjà, depuis plusieurs années, d'alléger les péages acquittés par les entreprises ferroviaires du secteur. Compte tenu du contexte 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 s'est poursuivie en 2021, en divisant quasiment par deux le montant des péages (redevance de circulation nette) facturés aux opérateurs, dans la limite d'un plafond défini par l'État de 65 Mns€ (TTC). Cette mesure a été reconduite en 2022 dans les mêmes conditions.

Face à la hausse du coût de l'énergie thermique et électrique en 2022, l'Etat a décidé de mettre en place une nouvelle aide



exceptionnelle au secteur du fret ferroviaire. Cette aide suit le même mécanisme que décrit ci-dessus, avec la prise en charge d'une partie du montant des péages (redevance de circulation nette) à hauteur de 26 Mns€ (TTC).

Ainsi, en 2022, ces deux aides exceptionnelles représentent une prise en charge par l'État de 91 Mns€.

Ces mesures sont sans impact sur les comptes puisque le montant de la compensation Fret est augmenté à due concurrence du montant facturé en moins aux entreprises ferroviaires du secteur Fret.

#### 1.5.1.8. Première campagne de traitement de la végétation sans glyphosate

Dans le cadre de la stratégie « TOUS SNCF Ambition Réseau », SNCF Réseau vise à mettre en place 40 projets, considérés comme prioritaires. L'un d'entre eux est la réduction des produits phytopharmaceutiques. À ce titre, 2022 est la première année pleine de traitement de la végétation sans glyphosate, la première campagne s'étant déroulée au deuxième semestre 2021. Pour ce faire, le groupe a misé sur une augmentation des budgets de traitement de la végétation entre 2020 et 2022, pour accroître la part de traitements mécaniques de la végétation.

#### 1.5.1.9. Signatures et partenariats en 2022

**Sobriété énergétique : l'engagement de SNCF Réseau pour la planète**

Afin d'atténuer son impact sur le dérèglement climatique et de faire des économies d'énergie, SNCF Réseau a développé des technologies telles que le START & STOP ou bien encore les câbles supra conducteurs :

- La technologie START & STOP permet, sur les lignes où le trafic est peu dense, de déconnecter les sous-stations électriques lors des périodes sans trafic (ou sans besoin énergétique) et de les rallumer avant le passage d'un train.
- Les câbles supra conducteurs très robustes, sont quant à eux capables de transporter des courants très élevés dans un espace limité avec de faibles pertes énergétiques.

Grâce à ces innovations et à ses actions au quotidien, l'entreprise met en avant son engagement en faveur du développement durable.

**SNCF Réseau s'engage pour la biodiversité**

Protéger la biodiversité, c'est l'un des grands engagements au service des territoires et de l'environnement que prend SNCF Réseau. Les infrastructures linéaires de transport (routes, voies ferrées, voies navigables) couvrent plus d'un million de kilomètres en France. Elles peuvent modifier la cohérence écologique des écosystèmes et avoir des impacts négatifs sur la biodiversité, mais elles peuvent aussi contribuer à la préserver et la développer.

**SNCF Réseau et GRDF s'engagent pour faciliter les travaux pour le développement de l'énergie propre**

Une convention de partenariat a été signée en octobre à la Direction territoriale de SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté à Dijon par Jean Sébastien MASCREZ, Directeur Adjoint réseau pour GRDF et par Jérôme GRAND, Directeur territorial SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté pour SNCF Réseau.

Ce partenariat a pour objectif le partage d'informations, ainsi que la préparation et la réalisation des travaux associés qui doivent être programmés par SNCF Réseau chaque année.

**Signature contrat de performance régions**

Après les Hauts-de-France en janvier dernier, c'est au tour de la Région Auvergne – Rhône-Alpes d'adopter le contrat de performance.

Le 5 octobre dernier, Isabelle Delon, directrice générale Clients & Service, et Frédéric Aguilera, vice-président délégué aux transports de la Région Auvergne – Rhône-Alpes, ont signé une convention pour la performance du service de transport ferroviaire régional.

Ce contrat permettra à l'Autorité Organisatrice des Mobilités et à SNCF Réseau de concilier performance de l'infrastructure et développement de l'offre de transport régional. Il prévoit également des engagements réciproques, encadrés par un dispositif de bonus/malus, pour la qualité du service rendu aux usagers.

Ces contrats viennent se rajouter aux protocoles signés avec les Régions Centre Val de Loire (2020), Grand Est (2020), Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur (2021), Bourgogne Franche-Comté (2021) et Nouvelle Aquitaine (2021).

**Partenariat avec la chambre d'agriculture de Côte d'Or**

Dans le cadre du partenariat avec la chambre d'agriculture de Côte d'Or, la SNCF Réseau Bourgogne Franche-Comté a décidé de s'engager dans une démarche conjointe avec un plan d'actions pluriannuel pour limiter les divagations d'animaux d'élevage sur le réseau ferré.

**Convention SNCF Réseau et la Ligue de Protection des Oiseaux**

La convention de partenariat signé initialement en 2015, entre SNCF Réseau Grand Est et la Ligue de protection des oiseaux a été renouvelée pour une durée de trois ans. L'objectif est de travailler conjointement pour la préservation de la biodiversité.

**Signature avec NGE et Vinci pour la maintenance du réseau ferroviaire**

SNCF Réseau a commencé à attribuer de grands contrats de maintenance pluriannuels dans le cadre de son contrat de performance 2021-2030, signé avec l'État en avril.

Dans ce cadre, TSO (groupe NGE) s'est vu attribuer un marché pour 2024-2031 d'un montant de 175 Mns€, pour le remplacement des rails à grands cadences sur les lignes à grande vitesse, ainsi que toutes les autres lignes du réseau national pour lesquelles la SNCF souhaite des travaux sans avoir à abaisser la vitesse des trains à la reprise du trafic.

ETF (groupe Vinci) a, quant à lui, conclu un contrat de cinq ans à partir de janvier 2024 d'un montant de 118 Mns€, afin de renouveler 675 kilomètres de rails au total sur le réseau hors lignes à grandes vitesses.

**L'ART demande à SNCF Réseau de faire évoluer ses procédures d'accès au réseau pour le fret**

L'ART a prononcé plusieurs injonctions et recommandations à SNCF Réseau afin d'améliorer les conditions d'accès au réseau et la qualité de service offerte aux opérateurs.

Ces injonctions concernent la transparence des critères et processus liés à l'allocation des sillons. Une meilleure information est demandée aussi sur la programmation et l'utilisation des capacités réservées par SNCF Réseau pour ses travaux.

L'ART demande également de modifier les principes et procédures d'indemnisation des opérateurs ferroviaires, en particulier lorsque SNCF Réseau supprime ou dégrade l'état d'un sillon préalablement attribué à un opérateur.

L'autorité recommande aussi à SNCF Réseau de « refondre » de façon globale les phases amont du processus de répartition des capacités de l'infrastructure ferrée nationale, afin de rendre l'utilisation du réseau plus optimale et plus équitable.

Rapport de sécurité annuel de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF)

Après avoir remis en mai dernier son rapport de sécurité annuel à l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), SNCF Réseau a publié le bilan de son activité 2021.

Les résultats démontrent la poursuite de la dynamique de progression de l'entreprise en matière de sécurité et la mobilisation quotidienne de ses collaborateurs.

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

Accident collectif de Brétigny-sur-Orge

À la suite du déraillement d'un train intercités entre Paris-Austerlitz et Limoges qui a entraîné la mort de sept personnes et de nombreux blessés le 12 juillet 2013 aux abords de la gare de Brétigny-sur-Orge, la SNCF, SNCF Réseau et le dirigeant de proximité qui a réalisé la dernière tournée de surveillance de la traversée jonction double (TJD) à l'origine de l'accident, avaient été renvoyés devant le tribunal correctionnel d'Evry pour homicides et blessures involontaires. Par jugement du 26 octobre 2022, le tribunal a prononcé :

- La relaxe du dirigeant de proximité, les juges considérant que la faute d'imprudence qui lui est reprochée n'est pas constituée et sans lien causal avec l'accident
- La relaxe de SNCF Réseau, le tribunal considérant comme non constituées et sans lien causal avec l'accident les fautes qui lui étaient reprochées, à savoir l'absence de renouvellement anticipé de la TJD 6/9, l'insuffisance des effectifs, de leur encadrement et de leur compétence, la suppression des interceptions de jour et la limitation permanente de vitesse sur la TJD 6/9
- La condamnation de la société nationale SNCF à une amende de 300 000 euros. Sur les onze fautes reprochées à la SNCF par les juges d'instruction, le tribunal a retenu une faute unique pour justifier cette condamnation, à savoir une défaillance dans le suivi des cœurs avariés et notamment la réalisation d'un contrôle documentaire non pertinent.

Le groupe SNCF a décidé de ne pas faire appel de cette condamnation.

Accident Eckwersheim LGV Est

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

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

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

La date d'audience n'est pas encore fixée mais un procès au dernier trimestre 2023 ou au 1<sup>er</sup> semestre 2024 paraît envisagé.

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 délivrée par arrêté interpréfectoral du 11 février 2019, 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. La Ville de Mitry Mory a par ailleurs fait appel.

Après avoir ordonné en mars 2021 le sursis à exécution du jugement du 9 novembre 2020 - ce qui avait permis la reprise des travaux - la Cour Administrative d'Appel de Paris a finalement jugé le 28 avril 2022 que l'autorisation environnementale était légale dans toutes ses composantes. Il n'a pas été formé de pourvoi et les travaux CDG Express se poursuivent.

Un premier avenant aux contrats (contrat de conception-construction et contrat de concession) a été conclu en date du 13 octobre 2022 pour tenir compte du premier décalage de calendrier du projet de fin 2023 à fin 2025. Ce dernier ne couvre pas les autres modifications liées à des événements affectant le projet, même si ceux-ci étaient déjà connus à la date de signature, notamment la crise sanitaire et les procédures contre les autorisations administratives (autorisations de la ville de Paris et autorisation environnementale). À ce titre, la signature d'un deuxième avenant tenant compte du décalage de la mise en service au premier trimestre 2027 et traitant de l'aspect des surcoûts est en cours de négociation et envisagée pour 2023.

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

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

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

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

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

Par jugement du Tribunal Administratif de Marseille du 26 mai 2021, SNCF Réseau a obtenu la condamnation solidaire des sociétés Retia et Recylex au titre de la remise en état du domaine public ferroviaire à hauteur de 5,6 Mns€ et jusqu'à concurrence de 63,3 Mns€ au fur et à mesure des appels de fonds de SNCF Réseau. Le domaine public ferroviaire a été endommagé par la pollution générée par des activités classées ICPE (Installations Classées Protection de l'Environnement) dont les sociétés sont repreneuses.

Retia et Recylex (cette dernière est aujourd'hui en liquidation) ont formé appel de ce jugement. L'instance est pendante devant la Cour Administrative d'Appel de Marseille.

### Contentieux pénaux en matière de maîtrise de la végétation

Par jugement du 22 juin 2022, le tribunal correctionnel de Coutances a relaxé 3 personnes physiques - agents de SNCF Réseau - et SNCF Réseau en qualité de personne morale qui étaient prévenues d'avoir utilisé de façon inappropriée des produits phytopharmaceutiques à l'occasion de traitements par train désherbeur en 2016 de la ligne Lison Avranches.

SNCF Réseau est citée à comparaître en 2023 devant le tribunal Correctionnel d'Angers pour complicité du délit d'atteinte à la conservation d'espèces animales non domestiques et protégées prévu par le code de

l'environnement et commis par un cocontractant à l'occasion de travaux de maîtrise de la végétation en 2019 en Pays de la Loire.

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

L'ART a saisi la commission des sanctions de l'ART par décision de son collègue n° 2022-078 du 20 octobre 2022 (notifiée à SNCF Réseau le 14/11/2022).

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

SNCF Réseau va produire ses arguments en défense dans le courant du premier trimestre 2023.

La décision de la Commission des sanctions pourrait intervenir vers la fin du deuxième trimestre 2023.

## 1.6. TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

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 du test réalisé est faite au paragraphe 1.7

## 1.7. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS

En millions d'euros	2022	2021
Chiffre d'affaires	6 964	6 472
Excédent brut d'exploitation	1 750	1 640
Résultat d'exploitation	501	454
Résultat financier	-274	-629
Résultat courant	227	-175
Résultat exceptionnel	-293	40
Résultat net	-65	-132

## 1.8. VALEUR ACTUELLE DE L'ACTIF À LA DATE DE CLÔTURE

Les éléments relatifs à la valeur actuelle de l'actif au 31 décembre 2022 sont décrits en début de partie 1.6.2 du rapport de gestion consolidé.

## 1.9. ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Nous n'avons aucun évènement postérieur à la clôture à remonter.

## 2. RÉSULTATS DE L'EXERCICE 2022

En millions d'euros	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation En M€
Chiffre d'affaires	6 964	6 472	493
Production immobilisée et stockée	5 308	5 429	-121
Achats et charges externes	-7 189	-7 126	-63
<b>Valeur Ajoutée</b>	<b>5 083</b>	<b>4 774</b>	<b>309</b>
Autres produits d'exploitation (dont subventions d'exploitation)	597	609	-12
Impôts, taxes et versements assimilés	-224	-201	-23
Charges de personnel	-3 705	-3 541	-164
<b>Excédent Brut d'Exploitation</b>	<b>1 750</b>	<b>1 640</b>	<b>110</b>
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation et reprise de subvention d'investissement, Transferts de charges	1 232	1 156	76
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	-2 478	-2 335	-144
Autres charges de gestion	-4	-8	4
<b>Résultat d'Exploitation</b>	<b>501</b>	<b>454</b>	<b>47</b>
Produits financiers	1 897	1 858	39
Charges financières	-2 171	-2 487	316
<b>Résultat Financier</b>	<b>-274</b>	<b>-629</b>	<b>355</b>
<b>Résultat Courant</b>	<b>227</b>	<b>-175</b>	<b>402</b>
Produits exceptionnels	439	499	-60
Charges exceptionnelles	-732	-459	-273
<b>Résultat Exceptionnel</b>	<b>-293</b>	<b>40</b>	<b>-333</b>
Impôt sur les résultats	2	3	-1
<b>Résultat Net</b>	<b>-65</b>	<b>-132</b>	<b>67</b>

**2.1. LE CHIFFRE D'AFFAIRES**

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
Redevance d'accès	2 193	2 126	67
Redevance de marché	2 672	2 302	370
Redevance de circulation	852	771	81
Redevance quais	-	0	-0
Redevances complémentaires électricité	286	259	27
Autres recettes	53	51	2
<b>Sous-total recettes commerciales d'infrastructure</b>	<b>6 056</b>	<b>5 509</b>	<b>548</b>
Autres produits	908	963	-55
<b>Total Chiffre d'affaires</b>	<b>6 964</b>	<b>6 472</b>	<b>493</b>

Le chiffre d'affaires de 6 964 Mns€ est en amélioration de +493 Mns€, soit +8 % par rapport à fin décembre 2021.

Cette amélioration est principalement portée par :

Un contre effet favorable de la crise Covid 2021 pour +696 Mns€, atténué par la baisse du plan de transport voyageurs 2022 pour -220 Mns€ ;

Un effet prix de +121 Mns€ qui s'explique par la hausse des barèmes de redevances (indexation de +1,2% sur les Trains à Grande Vitesse et fret, +3,2% sur les Trains d'Equilibre du Territoire, +2,2% sur les trains conventionnés régionaux et Ile-de-France),

Un effet volume/mix résiduel de -55 Mns€ sur les redevances (dont des modifications de composition pour Ouigo en unités simples au lieu d'unités multiples, grèves, manque de conducteurs en IDF...)

Un effet prix/volume sur les redevances énergie de +18 Mns€ (neutre en EBITDA)

Un solde de -68 Mns€ s'explique principalement par une diminution des prestations facturées en inter SA (SNCF Gares & Connexions pour -29 Mns€, et SNCF SA pour -18 Mns€) (globalement neutre en EBITDA)

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
Production immobilisée ACE	4 111	4 215	-104
Production Immobilisée	1 121	1 141	-20
Charges de personnel	76	73	3
<b>Total Production Immobilisée</b>	<b>5 308</b>	<b>5 429</b>	<b>-121</b>

**2.2. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION**

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
Subventions d'exploitation	572	535	37
Autres produits	25	74	-49
<b>Total Autres Produits d'Exploitation</b>	<b>597</b>	<b>609</b>	<b>-12</b>

**2.3. ACHATS ET CHARGES EXTERNES**

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
Moyens de transport et de traction	-387	-323	-65
Entretien, maintenance	-3 236	-3 445	209
Honoraires et prestations informatiques	-893	-828	-65
Patrimoine	-728	-726	-2
Autres achats et charges externes	-1 945	-1 804	-141
<b>Total Achats et charges externes</b>	<b>-7 189</b>	<b>-7 126</b>	<b>-63</b>

**2.4. CHARGES DE PERSONNEL**

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
Salaires et traitements	-2 478	-2 401	-77
Cotisations retraites	-674	-644	-30
Autres charges sociales	-467	-425	-42
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	-18	-11	-7
<b>Sous-total</b>	<b>-3 637</b>	<b>-3 481</b>	<b>-157</b>
Mise à disposition de personnel	-68	-61	-7
<b>Total des charges de personnel</b>	<b>-3 705</b>	<b>-3 541</b>	<b>-164</b>
<b>Total des effectifs moyens payés</b>	<b>52 749</b>	<b>53 364</b>	<b>-615</b>

L'effectif moyen payé au 31/12/2022 ressort à 52 749.

**2.5. RÉSULTAT FINANCIER**

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
Coût endettement financier net	-604	-782	178
Coût financier des avantages au personnel	261	105	156
Dividendes	-72	-5	-67
Autres charges financières	-136	-127	-9
Autres produits financiers	277	180	97
<b>Total Résultat Financier</b>	<b>-274</b>	<b>-629</b>	<b>355</b>

**2.6. RÉSULTAT EXCEPTIONNEL**

Le résultat exceptionnel de l'exercice 2022 est de -293 Mns€

### 3. INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	2022	2021	Evolution 2022 vs 2021	
			En M€	En %
Grands projets de développement	1 377	1 354	23	2%
Projets régionaux de développement	750	898	-148	-16%
Mise en conformité du réseau	136	158	-22	-14%
Renouvellement et performance	2 894	2 837	57	2%
Foncier et autres	128	184	-56	-31%
<b>Sous-total investissements ferroviaires</b>	<b>5 287</b>	<b>5 431</b>	<b>-145</b>	<b>-3%</b>
Industriels	299	283	16	6%
<b>SNCF RESEAU (OPEX/CAPEX hors frais financiers)</b>	<b>5 586</b>	<b>5 714</b>	<b>-129</b>	<b>-2%</b>
Intégration frais financiers et déduction part OPEX	-16	-52	36	
<b>TOTAL SNCF RESEAU*</b>	<b>5 570</b>	<b>5 662</b>	<b>-93</b>	<b>-2%</b>

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

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

Le total des dépenses d'investissements représente 5 586 Mns€, à comparer à 5 714 Mns€ à fin décembre 2021.

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.

#### 3.1. RENOUELEMENT ET PERFORMANCE

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

La production 2022 s'établit à 2 894 Mns€, en hausse de +57 Mns€ par rapport à 2021, conformément à la trajectoire du nouveau contrat pluriannuel de performance.

La rénovation des linéaires de voies et des appareils de voie du réseau principal est illustrée par le nombre de GOPEQ (équivalent de km de voies renouvelées) et le nombre d'appareils de voie.

En unités physiques	31 déc 2022	31 déc 2021	Evolution	
GOPEQ	777	787	(10)	(1) %
Nombre d'appareil de voie (*)	517	562	(45)	(8) %

\*Hors LGV

Le nombre de GOPEQ réalisé est en retrait de 6,2% par rapport à l'objectif du contrat de performance sur 2022 malgré un très bon taux d'avancement de la régénération sur l'ensemble des lignes de production (95%) : poursuite de l'amélioration à 94% de la production des suites rapides (pour 90,8% en 2021), 100% de la suite rapide zone dense en IDF, 97% de réalisation des chantiers sur lignes LGV et 100% des remplacements de rails industriels réalisés IDF et province. Par ailleurs, le taux d'avancement est à 90% sur les hors suites Voie.

Les investissements de renouvellement des voies et voies de service s'élèvent à 1 666 Mns€, en accroissement de

+45 Mns€ par rapport à 2021 (1 621 Mns€). Près de 30% des investissements sont réalisés en Ile-de-France.

Les **principaux chantiers** en cours à fin décembre 2022 sont les suites rapides zones denses en Ile-de-France ainsi que les sections suite rapide Valence-Moirans et suite rapide voie Rémyilly-Faulquemont. Les principales mises en service 2022 ont été réalisées sur les suites rapides zones denses en Ile-de-France, et sur les sections suite rapide Talence Lamothe, suite rapide Maromme-Motteville, suite rapide Carnoules Vidauban et suite rapide voie Lerouville-Pagny sur Meuse.

Les **investissements en signalisation et Commandes Centralisées du Réseau** sont en hausse par rapport à 2021 (+33 Mns€) pour répondre aux enjeux de modernisation du système de gestion des circulations, en cohérence avec les impératifs patrimoniaux. Sur 2022, ces opérations concernent principalement les Commandes Centralisées du Réseau dont plusieurs mises en service ont été réalisées sur l'année, notamment la régénération du poste de Gennevilliers, la régénération Bibliothèque François Mitterrand – Choisy et la modernisation Boisseaux-Cercottes poste Artenay.

L'**activité traction électrique** liée à la modernisation des caténaires, destinée à l'alimentation électrique des trains, est en augmentation par rapport à 2021 de +84 Mns€ soit +42%. Les principaux travaux concernent le renouvellement de la caténaire du RER C et du RER B Le Bourget.

En matière d'**ouvrages d'art** (ponts, tunnels) **et en terre** (talus, remblais), les investissements sont en repli de -46 Mns€ soit -18% par rapport à 2021, année marquée par une forte production en zone Nord-Est Normandie (déblai de Lupflenmatt et tunnel de Roule) et en Ile-de-France (travaux Castor). SNCF Réseau conduit ainsi en 2022 les travaux liés à la régénération du Tunnel de Longueville et à la régénération du tunnel de la Porte de Paris.

L'**activité Télécom** de 123 Mns€ est en retrait par rapport à 2021 (-25 Mns€) à la suite de la crise des composants ; l'essentiel de la production est porté par le plan fibre optique qui prévoit le déploiement de 704 Km de génie civil en vue de la mise en service d'un réseau qui atteint 10 041 km fin 2022. SNCF Réseau a régénéré 119 routeurs depuis 2019 et prévoit 552 routeurs d'ici 2026.

Les **autres dépenses de renouvellement** de 217 Mns€, en retrait par rapport aux investissements de 2021 (-10 Mns€), 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.

#### 3.2. MISE EN CONFORMITÉ DU RÉSEAU

La mise en conformité du réseau à hauteur de 136 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 108 Mns€ en 2022, avec un recul de -19 Mns€ par rapport à 2021 marquée par le projet PN9 Antony en Ile-de-France. Ces investissements concernent principalement des suppressions de passages à niveau (PN) ou des aménagements pour l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, la suppression ou l'aménagement de traversées de voie pour le public en gare, la mise en place de clôtures pour éviter les intrusions dans les emprises ferroviaires, la sûreté des infrastructures, la sécurisation de tunnels ferroviaires, et l'installation d'équipements de contrôle de vitesse des trains par balise.

Pour 2022, SNCF Réseau et ses partenaires avaient prévu la suppression de deux passages à niveau inscrits au programme national de sécurisation (PSN) : le PN 196 Escalquens (Occitanie) et le PN 18 Viviers-du-Lac (Auvergne-Rhône-Alpes). Concernant le PN 196 Escalquens, le risque a été supprimé en juillet 2022. Concernant le PN 18 Viviers-du-Lac, la mise en service de la déviation routière a eu lieu en septembre 2022, le risque routier a été supprimé.

### 3.3. PROJETS RÉGIONAUX DE DÉVELOPPEMENT

Les projets entrant dans cette catégorie regroupent essentiellement les projets financés par les Contrats de Plan État-Région (CPER) de 2015 à 2020 et leurs avenants ; ils intègrent les projets de modernisation des lignes de desserte fine du territoire et les investissements capillaires fret. Les dépenses sur ce segment s'établissent à 750 Mns€ en 2022, en recul de -147 Mns€ par rapport à 2021 en lien avec la fin des Contrats de Plan État-Région. Les principales évolutions sont les suivantes :

- Les **investissements des lignes de desserte fine du territoire** s'élèvent à 300 Mns€ en 2022 et sont en baisse par rapport à 2021 de -137 Mns€ soit -31%.
- Les investissements **de tram-train** s'élèvent à 51 Mns€ en 2022 et sont en diminution de -36 Mns€ par rapport à 2021 soit -41%.
- Les investissements **des autres projets régionaux de développement** s'élèvent à 399 Mns€ en 2022 et sont en hausse par rapport à 2021 de +25 Mns€ soit +7%.

En Ile-de-France, les principaux projets en cours sont les projets tram-train Massy-Evry (TTME), ainsi que le projet Massy-Valentignol Secteur Est. La réalisation de la Tangentielle Ouest entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-L'école (Tram 13) et le projet d'électrification phase 1 entre Paris et Troyes ont été mis en service en 2022.

Dans les autres régions, le projet Arvant Aurillac fait partie des projets majeurs en cours de réalisation. Les projets de régénération partielle Tours Chinon, régénération voie Tours Loches, régénération partielle Dourdan La Membrolle, modernisation Saint Pol-Arras, GSMR Mantes-Cherbourg, Nantes Etat-Blottereau ont été mis en service en 2022.

### 3.4. GRANDS PROJETS

#### Grands projets en travaux

Les dépenses des grands projets en travaux s'établissent à 1 324 Mns€ en 2022. Il s'agit notamment du projet Eole, prolongement vers l'ouest du RER E. La mise en service est prévue en 2024 pour la partie des nouvelles infrastructures (Hausmann Saint-Lazare / Nanterre la Folie) et en 2026 pour le tronçon jusqu'à Mantes-la-Jolie. Le projet Charles de Gaulle

Express, liaison ferroviaire directe entre la Gare de l'Est et l'aéroport Charles de Gaulle, est l'autre projet d'envergure de ce segment d'investissements.

#### Grands projets nationaux amont et modernisation

Les dépenses sur ce segment s'établissent à 39 Mns€ en 2022. Les études pour la réalisation des futurs grands projets sont hiérarchisées sur la base de la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) à la suite du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures. Le déclenchement et l'avancement de ces études et acquisitions foncières sont étroitement liés aux décisions de l'État. En 2022, elles concernent essentiellement les lignes nouvelles Provence Côte d'Azur, Montpellier Perpignan et Grands Projets Sud-Ouest.

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

En 2022, la production réalisée sur les projets en PPP, à hauteur de 14 Mns€, concerne principalement des travaux complémentaires liés au Contournement Nîmes Montpellier.

### 3.5. FONCIER ET AUTRES

Les investissements foncier et travaux pour tiers s'élèvent à 128 Mns€, avec un recul de -55 Mns€ par rapport à 2021 marquée notamment, sur les travaux pour tiers, par le projet Contournement ferroviaire Donges en Loire-Atlantique, mis en service en octobre 2022, et par le projet de Rétablissement de circulation Breil-Tende en Alpes-Maritimes. L'activité travaux pour tiers concerne principalement des travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau à la demande de tiers qui en financent l'intégralité. L'activité foncier et immobilier regroupe les investissements liés à la valorisation du patrimoine foncier et immobilier en vue de cession ou de location.

### 3.6. INVESTISSEMENTS INDUSTRIELS

Les investissements industriels de 299 Mns€, +16 Mns€ par rapport à 2021, concernent principalement les systèmes d'information, le matériel et l'outillage pour la modernisation de l'outil industriel et les installations immobilières. Ils sont marqués par la fin du projet de construction et de modernisation des trois centres de formation de Lyon, Bordeaux et Nanterre et le démarrage du programme de renouvellement des locomotives pour l'approvisionnement des chantiers.

## 4. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT

## 4.1. FINANCEMENT

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.

En sa qualité de filiale, SNCF Réseau est financée par des prêts moyen et long terme mis en place par SNCF SA, complété par un dispositif d'instruments de trésorerie à court terme permettant une optimisation de ses liquidités.

Dans le cadre de cette restructuration, les dettes externes portées par les différentes filiales du Groupe, notamment

SNCF Réseau, continuent à être portées par celles-ci et n'ont pas été transférées à la maison-mère SNCF SA.

Pour rappel, au 1<sup>er</sup> janvier 2020, la dette de SNCF Réseau a été reprise par l'État à hauteur de 25 Mds€, conformément aux annonces du Premier Ministre en mai 2018.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2022, une reprise complémentaire de 10 Mds€ a été réalisée

La dette nette ANC s'élève à 17,4 Mds€ contre 27 Mds€ à fin décembre 2021, soit une diminution de -9,6 Mds€.

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
<b>Dettes long terme</b>	<b>41 655</b>	<b>45 790</b>	<b>-4 135</b>
Capital restant dû :	41 057	45 096	-4 039
<i>Long terme</i>	40 551	44 563	-4 012
<i>Dont différence de conversion</i>	-705	-556	-150
<i>Prêts RIF</i>	17	20	-3
<i>Zéro coupon</i>	490	514	-24
Intérêts courus :	598	693	-95
<b>Dettes SNCF</b>	<b>5 250</b>	<b>5 250</b>	<b>-0</b>
Capital restant dû :	5 215	5 215	-0
<i>Dettes transférées (cours historique)</i>	5 213	5 213	-
<i>Prêts RIF</i>	1	2	-0
Intérêts courus	35	35	-
<b>Dépôts de garantie reçus</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>0</b>
<b>Dettes court terme</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<i>Dont différence de conversion</i>	0	0	-
<b>Collatéraux (Passif)</b>	<b>187</b>	<b>316</b>	<b>-129</b>
Découverts bancaires	184	32	152
<b>Dettes PPP</b>	<b>2 120</b>	<b>2 280</b>	<b>-160</b>
<b>Total Dettes Financières</b>	<b>49 402</b>	<b>53 673</b>	<b>-4 271</b>
- Trésorerie active et placements	503	-680	1 183
- Créance PPP	-2 059	-2 224	165
- Créance CDP	-29 022	-22 002	-7 020
- Intérêts courus sur créances	-439	-339	-100
- Collatéraux (Actif)	-610	-984	374
- Dépôts de garantie payés	-	-	-
- Prêts aux tiers externes	-662	-775	113
- Avances reçues holding et G&C	-	-	-
- Avances et prêts aux filiales intégrées	-2	3	-5
- Différence de réévaluation - Effet couverture de change	705	556	150
- Différence de réévaluation - Effet couverture indexation inflation	-386	-217	-169
<b>Dettes nettes en valeur comptable ANC</b>	<b>17 430</b>	<b>27 012</b>	<b>-9 581</b>



## 4.2. GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ

### Risque de taux d'intérêt

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

### Risque de liquidité

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, les nouveaux besoins de financement de SNCF Réseau sont assurés par la maison-mère SNCF SA. 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 faveur.

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

Les sommes ainsi reçues par SNCF Réseau s'élèvent à 187 Mns€ à fin décembre 2022, contre 316 Mns€ à fin décembre 2021.

### Risque de change

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

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

## 5. ACTIVITÉ FONCIÈRE IMMOBILIÈRE

### Les principales cessions de 2022

La cession sur fin 2022 du terrain appelé « cours de Vincennes » d'une superficie de 10 000 m<sup>2</sup>, en bordure de la petite ceinture (Paris 20ème) permettra à la ville de Paris, avec classement UV de la zone, dans le cadre de la révision de son PLU, l'aménagement d'espaces verts ouverts au public.

L'accélération de la cession de la gare de Gobelins d'une superficie de 50 000 m<sup>2</sup> avec une signature notariée intervenue en novembre 2022 pour permettre le développement de ce site stratégique pour le logisticien SEGRO et le projet tertiaire porté par ICADE.

La signature de l'acte authentique de vente à la filiale EFAC de la phase 1 de l'opération d'aménagement gare de Lyon Daumesnil – Les Messageries en septembre 2022 conformément à la promesse synallagmatique de vente signée le 22 juillet 2021.

INDICATEURS	2022	2021
Surfaces cédées dans l'année (hectares)	269	97
<i>Dont surfaces cédées pour la création de logements (hectares)</i>	7	23
Nombre de logements créés (nb)	448	2 041
<i>Dont nombre de logements sociaux créés (nb)</i>	256	562

### Participation au développement des opérations foncières et d'aménagements des espaces

Dans la continuité de la mobilisation du foncier comme partenaire de projet d'utilité publique et la démarche partenariale engagée entre SNCF et la Société du Grand Paris en vue de la réalisation du Grand Paris Express cession de 5000 m<sup>2</sup> au titre du protocole signé avec la Société du Grand Paris pour la réalisation de la gare de Bécon-les-Bruyères Ligne 15 Ouest.

La signature d'un protocole foncier avec Eiffage, aboutissement du travail réalisé avec Plaine Commune, la ville de St Denis pour la programmation du projet St Denis Cathédrales du Rail. La cession du terrain, dont 23 000 m<sup>2</sup> propriété de SNCF Réseau permettra le développement de 650 logements dont 325 logements en accession, 195 logements BRS (bail réel solidaire) et 130 logements sociaux dont 70 logements pour la filiale ICF La Sablière, la reconstitution des équipements de la ville de Saint Denis et un usage unique dans les Cathédrales appelé Aérosol Saint Denis, composé du musée du Hip Hop et d'espaces de création, événementiels et d'apprentissages sur cette thématique.

Relance du travail autour d'un protocole de valorisation de l'ilot Est de La Rochelle, avec l'agglomération, sur 1,4 Ha dont 50% de la surface appartient actuellement à SNCF Réseau. Dans ses grands principes, le projet prévoit 2 trames de bâtiments reliées par une « coulée verte ». Le potentiel d'aménagement mixte bureau/logement est de 20-25 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher avec 250-300 logements.

La signature d'un protocole de partenariat, non engageant mais servant de cadrage pour l'éventuelle mutabilité des terrains et faire émerger des projets avec Grand Poitiers sur un secteur de 77 000 m<sup>2</sup> dont 70% appartient à SNCF Réseau.

### Schéma Industriel et rationalisation des implantations tertiaires

Lancement des études pour la construction d'un bâtiment avec distribution de 2 580 m<sup>2</sup> pour l'EIV de Moulin Neuf

actuellement installé au « Pain d'avoine » dans un bâtiment vétuste de 14 000 m<sup>2</sup>. Ce nouveau bâtiment abritera une activité de logistique (stockage), atelier et tertiaire permettant d'approvisionner les autres secteurs destinés au montage des appareils de voie. Ce bâtiment aura pour but de préparer le site à son futur fonctionnement, d'en améliorer le process et doit permettre d'améliorer les flux de production tout en réduisant les coûts de stockage et la facture immobilière.

Dans le cadre du projet Maintenir Demain de l'Infrapole Paris Nord qui sera organisé en 5 Unités Territoriales de Maintenance, lancement de la première phase avec la conception de deux nouveaux bâtiments qui seront livrés en 2023 à Aulnay et Epinay. La construction des sièges des deux UTM (2900 m<sup>2</sup> de SDP) permet la libération de 12 bâtiments de propriété SNCF Réseau vétustes, inadaptés sur 6 sites (Persan, Pontoise, Ermont, Paris 18ème, Drancy, Aulnay) représentant un total bâti de 3 547m<sup>2</sup> de SDP, de réduire de 18 % les surfaces occupées en m<sup>2</sup> des sites précités et regrouper les UP et brigades dans des constructions neuves et éco-responsables.

Poursuite des études permettant le regroupement des équipes, la rationalisation et l'optimisation d'espace avec le passage en espaces dynamiques et la réduction de la facture immobilière notamment à Metz et à Lille. Avec pour Lille, prise à bail signée prévue pour le deuxième semestre 2023, pour les équipes Réseau, dans l'immeuble situé Pont de Flandres qui permettra de réduire les surfaces de 25% et réduire la facture immobilière de 1 Mns€/an, tout en améliorant les conditions de travail des agents et le rapprochement des équipes sont logées actuellement à Tour de Lille et Lille Europe.

### Transition énergétique

Dans le cadre de la démarche engagée par le Gouvernement et par le Secrétaire d'État en charge de la Transition énergétique, signature en Juillet 2018 du Plan « Place au Soleil » en présence du Ministre de l'Écologie et des Présidents des grands groupes industriels, dans lequel le Groupe SNCF s'engage pour développer de l'énergie solaire. SNCF s'est ainsi engagée à recenser et caractériser des fonciers pertinents d'une surface minimum de 2 ha, afin de développer des projets solaires et donner une vision de production photovoltaïque et de déploiement à moyen terme.

Un travail est engagé pour favoriser le développement des projets de photovoltaïque en toiture, tant sur les aspects techniques des installations que sur la formation des personnels ayant vocation à réaliser ces chantiers. En 2021, l'accent a été mis sur la mise en œuvre de partenariats avec des sociétés ayant vocation à déployer du photovoltaïque tant en ferme qu'en toiture. Aujourd'hui environ 50 hectares de fermes solaires sont déployés.

Pour le compte de SNCF Réseau, SNCF Immobilier met en œuvre le plan d'action visant à atteindre les objectifs du décret tertiaire, fixant une diminution de la consommation énergétique des bâtiments de -40% à l'horizon 2030. Les actions engagées visent à largement diminuer les déperditions énergétiques des bâtiments, mais aussi à faire évoluer les comportements des personnels et leur rapport à la consommation énergétique. De plus, des actions fortes sont engagées pour diminuer de 50% les émissions de CO2 des bâtiments, à l'horizon 2030, dans le cadre du plan national de diminution de l'empreinte carbone.

Enfin des actions sont d'ores et déjà engagées pour améliorer la part de biogaz (portée à 10% de la part globale du gaz) et d'électricité verte dans les contrats de fluides portés par SNCF Immobilier.

Pour le compte de SNCF Réseau, SNCF Immobilier participe également à l'identification et la détermination des conditions contractuelles de mise à disposition des fonciers sur les régions Grand-Est, Bourgogne Franche Comté, AURA et Occitanie pour accueillir les futures stations de production et de distribution nécessaires à la mise en exploitation des premiers trains à hydrogène.

## 6. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT

### 6.1. CONCOURS PUBLICS RELATIFS AUX INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU

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

À fin décembre 2022, les subventions appelées par SNCF Réseau s'élèvent à 2 104 Mns€, dont 340 Mns€ auprès de l'AFITF.

## 7. VOLET SOCIAL

Pour plus d'information concernant le « Volet Social », voir le Rapport Intégré des comptes consolidés annuels de SNCF Réseau.

Le montant des créances de subvention échues s'établit à 263 Mns€ (dont 69 Mns€ en attente de l'État et de l'AFITF) contre 304 Mns€ (dont 97 Mns€ de la part de l'État et de l'AFITF) à fin 2021.

### 6.2. RESPONSABILITÉ FISCALE

En 2022, 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.

## 8. INFORMATION SUR LES DÉLAIS DE RÈGLEMENT

### 8.1. FOURNISSEURS

À fin 2022, les dettes envers les fournisseurs représentent 2 739 Mns€, rapprochées comme suit des montants figurant dans les états financiers :

En millions d'Euros	2022	2021	Evolution
Dettes fournisseurs et comptes rattachés figurant au passif du bilan	950	1 137	-187
Charges à payer (FNP) incluses sous cette rubrique	1 780	1 656	124
Retenues de garanties et de pénalités sur marchés incluses sous cette rubrique	9	9	-
<b>Total</b>	<b>2 739</b>	<b>2 802</b>	<b>-63</b>

Répartition des dettes fournisseurs et comptes rattachés par plage d'échéance :

	0 jours (non échues)	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et plus	Total (1 jour et plus)
<b>(A) Tranches de retard de paiement*</b>						
Nombre de factures concernées Total	102	2 250	1 003	585	4 823	8 661
Montant M€ des factures d'immobilisations T.T.C	-	-1	-	-	-1	-2
Montant M€ des factures d'exploitation T.T.C	-1	-31	-8	-1	-11	-52
<b>Montant M€ total des factures concernées T.T.C</b>	<b>-1</b>	<b>-32</b>	<b>-8</b>	<b>-1</b>	<b>-13</b>	<b>-54</b>
Pourcentage du montant total des factures T.T.C d'achats de l'exercice	0,01%	0,33%	0,08%	0,01%	0,13%	0,56%

<b>(B) Factures exclues du (A) relatives à des dettes litigieuses ou non comptabilisées</b>						
Nombre de factures échues exclues	10 408					
Montant total en M€ des factures échues T.T.C exclues	165,14					

<b>(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuel ou délai légal)</b>						
Délais légaux	<i>Certains contrats peuvent prévoir : 30 jours date d'émission de facture, 45 jours fin de mois et paiement comptant</i>					
Délais contractuels	<i>60j date de réception de facture (*)</i>					

(\*)délais de paiement : « Décret n°2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre les retards de paiement dans les contrats de la commande publique, pris en application de la loi n°2013-100 du 28 janvier 2013 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne en matière économique et financière, et notamment de l'article 37 »

Les retards de paiement sont relatifs à des factures en litiges ou en attente de validation de la réalisation des prestations. Ces factures sont en cours de traitement, avec pour objectif leur apurement.

### 8.2. CLIENTS

	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et plus	Total (1 jour et plus)
<b>(A) Tranches de retard de paiement*</b>					
Nombre de factures concernées Total	7 597				
Montant total des factures concernées T.T.C (autres créances d'exploitation)	231	10	1	32	275
Pourcentage du montant total des factures T.T.C de ventes de l'exercice (autres créances d'exploitation)	0,6%	0,0%	0,0%	0,1%	0,7%

<b>(B) Factures exclues du (A) relatives à des dettes litigieuses ou non comptabilisées</b>					
Nombre de factures exclues	772 en litigieuses				
Montant total en M€ des factures T.T.C exclues	13				

<b>(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuel ou délai légal)</b>					
Délais légaux	<i>60 jours date d'émission de facture par défaut ou 45 jours fin de mois</i>				
Délais contractuels	<i>En fonction de l'activité (*), ils varient entre 30j/45j à compter de la date d'émission ou de réception de la facture</i>				

## 9. LES RISQUES ET LEUR GESTION

Pour plus d'information concernant « les risques et leur gestion », voir le Rapport Intégré des Comptes Consolidés annuels de SNCF Réseau.

## 10. RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DE L'ENTREPRISE

Pour plus d'information concernant la responsabilité sociétale de l'entreprise, voir le Rapport Intégré des Comptes Consolidés annuels de SNCF Réseau.

## 11. ENJEUX ET PERSPECTIVES

### 11.1. SÉCURITÉ

La sécurité est la priorité et le socle des activités de SNCF Réseau. L'entreprise s'est fixée comme ambition une amélioration continue du niveau de sécurité ; elle a comme objectif la baisse de l'accidentologie tant en ce qui concerne l'exploitation ferroviaire que la sécurité et la santé au travail, la sûreté, la sécurité incendie, la cybersécurité et la résilience du réseau face aux risques naturels et technologiques. Pour cela, l'entreprise poursuit son programme pluriannuel, appelé PRISME, de renforcement de la culture sécurité dans toute l'entreprise, 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).

Enfin, le groupe SNCF a organisé une convention Sécurité en septembre 2022, qui a réuni 700 dirigeants et responsables sécurité des sociétés du groupe ayant des activités ferroviaires, dont SNCF Réseau. Elle a permis de mobiliser autour de la sécurité, valoriser les progrès et les actions déjà réalisées (dont les bonnes pratiques), s'ouvrir à des témoignages externes et insuffler une dynamique dans le domaine de la sécurité pour les années à venir.

### 11.2. PROJET DE TARIFICATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL 2024-2026

La tarification relative à l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026 a été publiée par SNCF Réseau sur son site Internet le 9 décembre 2022. L'Autorité de régulation des transports (ART) rendra son avis au plus tard le 9 février 2023.

### 11.3. RER MÉTROPOLITAINS

On compte une dizaine de projets majeurs de RER métropolitains sur l'ensemble du territoire. Ces projets ont pour ambition de contribuer au double du trafic à moyen terme.

Tous les RER métropolitains sont entrés en phase d'études des projets d'investissements. Des réalisations importantes sont attendues en 2025-2030 pour les villes de Bordeaux, Grenoble, Lyon, Sillon Lorrain et Strasbourg.

On note déjà des réalisations sur l'année 2022 avec notamment :

- L'ouverture de la 12<sup>ème</sup> voie (L) à Lyon Part Dieu,
- L'inauguration d'une 4<sup>ème</sup> voie entre Strasbourg et Vendenheim permettant d'augmenter l'offre à plus de 1000 trains / semaine

- La mise en service de la diamétralisation Bordeaux-Arcachon

Sur l'année 2023, deux points sont attendus dont :

- L'approfondissement des études et travaux avec les régions et métropoles sur cette dizaine de projets
- La mise en service en septembre 2023 de "Deux trains sur une même voie" (2TMV) à Rennes

### 11.4. LES TRANSFERTS DE LDFT SUR L'ANNÉE 2023

L'année 2023 devrait voir la concrétisation des travaux engagés avec la Région Occitanie pour les transferts de gestion des lignes Alès-Bessèges et Montréjeau-Luchon, en vue de réouvertures aux services de transport ferroviaire de voyageurs. Dans cette région, les transferts de propriété des lignes Agen-Auch et Tarbes-Bagnères de Bigorre, autorisés par l'État, seront instruits pour des réouvertures au service de fret.

En Grand Est, les travaux seront poursuivis avec la Région pour le transfert de propriété de lignes 14 (Jarville – Vittel), et les projets de transfert des lignes des lots Bruche Piémont Vosges et Nord Alsace.

En Normandie, le transfert de propriété de la ligne Harfleur-Rolleville sera également conduite à la suite de l'autorisation donnée par l'État.

Dans les autres territoires, quelques réflexions se poursuivent mais sans formalisation identifiée.

Ainsi, initiée en 2020, le processus de transfert de ligne met en œuvre les nouvelles modalités offertes par la loi 3 DS en 2022, complétant l'art. 172 de la LOM et le décret n° 2020-1820.

### 11.5. PROGRAMME DE TRANSFORMATION : « EXCELLENCE PROJET »

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

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

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

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

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

Parmi ces outils :

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

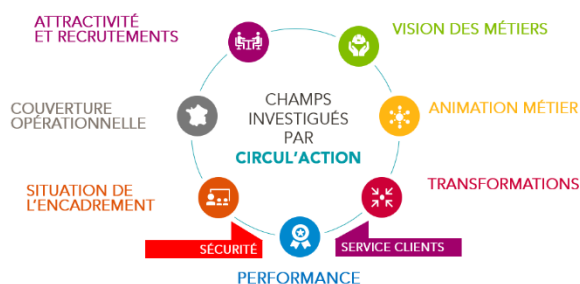
Le déploiement auprès des acteurs a démarré en septembre et se poursuivra au premier semestre 2023.

## 11.6. « CIRCUL'ACTION »

Au printemps 2022, SNCF Réseau décide de lancer un programme baptisé « Circul'Action », pour tracer des perspectives pour les métiers de la circulation qui sont au cœur des enjeux de l'entreprise et assurent un rôle clé dans le système ferroviaire et la cohésion du Groupe SNCF.

Le programme a pour ambition de donner du sens aux métiers de l'exploitation dans un contexte de fortes évolutions, de répondre aux ambitions de développement du ferroviaire en assurant l'atteinte de la performance attendue, et le meilleur niveau de service à nos clients.

Après une large phase d'écoute et d'analyse de la situation existante, des évolutions et des actions d'amélioration ont été proposées sur les 7 lots du programme.



Le CODIR Réseau a validé une feuille de route qui permet d'accroître la visibilité et la reconnaissance du métier Circulation. Plusieurs actions ont déjà été actées :

- Augmentation du volume de recrutement (+25%)
- Accompagnement financier de la situation particulière des établissements
- Création d'une indemnité opérationnelle Circulation
- Mise en place de mesures d'accompagnement des agents en fin de carrière
- Adaptation des formations initiales des opérateurs
- Une prise en compte effective du temps de remise de service

Pour 2023, la feuille de route sera enrichie des retours sur ces premières décisions et continuera à être déployée sur l'ensemble des lots du programme.

Cela sera notamment le cas sur la situation de l'encadrement, sur l'accompagnement des transformations et sur les animations métier.

## 11.7. « MAINTENIR DEMAIN »

Maintenir demain est le programme qui remet au goût du jour l'organisation des unités de maintenance du Réseau, unités de maintenance en charge de l'entretien des infrastructures ferroviaires (voies, aiguillages, panneaux de signalisation, caténaires) et parties intégrantes des établissements de maintenance réparti sur tout le territoire national. 2023 est l'année où se prépare la dernière des 3 vagues de cette réorganisation qui concerne les 28 établissements de maintenance.

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

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

## 11.8. SOCIAL RH

Le retour de l'inflation depuis un an et demi a conduit le groupe à prendre, dans le cadre des négociations annuelles obligatoires de décembre 2022, des mesures pour la rémunération dont l'importance s'est accrue pour les personnels, avec une clause de revoyure à mi-2023 pour prendre en compte d'éventuelles évolutions non anticipées. Au global, les mesures de revalorisation des rémunérations fixes (générales et individuelles) pour 2023 représentent une enveloppe moyenne de 5,9% (allant de 6,4% pour les salariés du collège exécution à 5,5% pour les salariés du collège encadrement).

La réforme des retraites prévue par le gouvernement conduira l'entreprise à expliquer aux managers les dispositifs actuels qui s'appliquent aux différentes catégories de personnel afin qu'ils puissent répondre aux questions des salariés. Elle nécessitera également une mobilisation importante des acteurs production afin de limiter les conséquences des mouvements sociaux à prévoir.

Le volume de recrutement très important prévu en 2023 continuera à mettre sous tension le dispositif de recrutement, de formation et d'intégration de SNCF Réseau. Le contexte de poursuite de l'augmentation du turnover dans un marché de l'emploi qui restera difficile avec une concurrence accrue entre employeurs nécessitera la poursuite d'initiatives dynamiques pour assurer attractivité sur le marché et rétention de nos personnels.

Les premiers mois de l'année verront la mise en place de comités sociaux et économiques renouvelés pour 4 ans à la suite des élections de novembre 2022.

# 05 – COMPTES ANNUELS SNCF RÉSEAU

Normes comptables françaises – en millions d'euros



## SOMMAIRE

<b>BILAN</b> .....	<b>185</b>	4.7. VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILEES, DISPONIBILITES .....	205
<b>COMPTE DE RÉSULTAT</b> .....	<b>186</b>	4.8. AUTRES COMPTES DE REGULARISATION ACTIF .....	205
<b>TABLEAU DE FLUX DE TRESORERIE</b> .....	<b>187</b>	4.9. ECARTS DE CONVERSION ACTIF .....	206
<b>1. FAITS MARQUANTS</b> .....	<b>188</b>	4.10. CAPITAUX PROPRES.....	207
1.1. PLAN DE RELANCE.....	188	4.11. SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT.....	207
1.2. REPRISE PARTIELLE DE LA DETTE (2EME PHASE) .....	188	4.12. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES ....	208
1.3. CONTENTIEUX CDG EXPRESS.....	188	4.13. EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES .....	209
1.4. PERTE DE VALEUR.....	188	4.14. DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES COMPTES CREDITEURS.....	214
1.5. EVOLUTION DE L'ACCORD D'INTÉRESSEMENT SNCF RÉSEAU ET MESURES SALARIALES .....	188	4.15. ETAT DES ECHEANCES DES DETTES D'EXPLOITATION.....	214
1.6. PROJET D'AMÉNAGEMENT PARIS AUSTERLITZ.....	189	4.16. AUTRES COMPTES DE REGULARISATION PASSIF .....	214
<b>2. EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLÔTURE</b> <b>189</b>		4.17. ECARTS DE CONVERSION PASSIF .....	214
<b>3. PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES</b> .....	<b>190</b>	4.18. PRODUITS CONSTATÉS D'AVANCE .....	214
3.1. REFERENTIEL COMPTABLE.....	190	<b>5. COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT</b> .....	<b>214</b>
3.2. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES .....	190	5.1. VENTILATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES.....	214
3.3. IMMOBILISATIONS CORPORELLES.....	190	5.2. PRODUCTION IMMOBILISEE ET STOCKEE .....	215
3.4. IMMOBILISATIONS FINANCIERES.....	191	5.3. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION .....	215
3.5. SUBVENTIONS .....	191	5.4. ACHATS ET CHARGES EXTERNES.....	215
3.6. STOCKS.....	192	5.5. IMPOTS ET TAXES .....	215
3.7. CREANCES D'EXPLOITATION .....	192	5.6. CHARGES DE PERSONNEL.....	215
3.8. VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILES.....	192	5.7. HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES .....	215
3.9. OPERATIONS EN DEVICES ET PROVISIONS POUR PERTES DE CHANGE.....	192	5.8. DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS.....	215
3.10. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES ....	192	5.9. RESULTAT FINANCIER .....	216
3.11. PROVISIONS RELATIVES AUX ENGAGEMENTS ENVERS LE PERSONNEL .....	192	5.10. RESULTAT EXCEPTIONNEL .....	216
3.12. DETTES FINANCIERES .....	195	<b>6. INFORMATION RELATIVE A LA FISCALITE</b> .....	<b>217</b>
3.13. INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES .....	195	<b>7. INFORMATIONS SUR LES PARTIES LIEES</b> .....	<b>218</b>
3.14. GESTION DES RISQUES FINANCIERS .....	196	7.1. RELATION AVEC LE GROUPE FERROVIAIRE ...	218
3.15. ELEMENTS RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT .....	196	7.2. RELATION AVEC L'ETAT .....	218
<b>4. COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN</b> .....	<b>198</b>	<b>8. ENGAGEMENTS HORS BILAN</b> .....	<b>219</b>
4.1. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES .....	198	8.1. ENGAGEMENTS DONNES ET RECUS SUR INSTRUMENTS FINANCIERS .....	219
4.2. IMMOBILISATIONS CORPORELLES.....	198	8.2. AUTRES ENGAGEMENTS DONNES ET RECUS	221
4.3. IMMOBILISATIONS FINANCIERES.....	201	<b>9. INFORMATIONS RELATIVES A L'EFFECTIF</b> .....	<b>222</b>
4.4. BESOIN EN FOND DE ROULEMENT.....	204	<b>10. REMUNERATION DES DIRIGEANTS</b> .....	<b>222</b>
4.5. CREANCES D'EXPLOITATION .....	205		
4.6. ETAT DES ECHEANCES DES CREANCES.....	205		



## BILAN

ACTIF	Notes	31 décembre 2022		31 décembre 2021	
		Brut	Amortissement et dépréciations	Net	Net
Immobilisations incorporelles	4.1	2 357	-951	1 406	1 422
Immobilisations corporelles	4.2	94 584	-44 506	50 078	46 787
Immobilisations incorporelles en cours	4.1	208	-	208	223
Immobilisations corporelles en cours	4.2	14 903	-11	14 892	15 395
Immobilisations financières	4.3	35 737	-1	35 736	28 771
<b>Total Actif Immobilisé</b>		<b>147 788</b>	<b>-45 468</b>	<b>102 320</b>	<b>92 597</b>
Stocks et en cours	4.4	548	-74	474	475
Avances et acomptes versés sur commandes	4.5	76	-	76	60
Créances clients et comptes rattachés	4.5	1 663	-30	1 633	1 845
Autres créances	4.5	1 982	-35	1 947	2 040
Valeurs mobilières de placement	4.7	20	-	20	770
Disponibilités	4.7	159	-	159	20
Charges constatées d'avance		36	-	36	52
<b>Total Actif Circulant</b>		<b>4 484</b>	<b>-140</b>	<b>4 344</b>	<b>5 263</b>
Autres comptes de régularisation - Actif	4.8	1 360	-111	1 249	1 103
Ecart de conversion - Actif	4.9	2 278	-	2 278	1 701
<b>Total Actif</b>		<b>155 911</b>	<b>-45 719</b>	<b>110 192</b>	<b>100 665</b>

PASSIF	Notes	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Capital	4.10	1 718	1 718
Report à Nouveau	4.10	13 062	3 193
Résultat de l'exercice	4.10	-65	-132
Subventions d'investissements	4.11	32 145	29 875
<b>Capitaux Propres</b>		<b>46 860</b>	<b>34 654</b>
Provisions pour risques	4.12	698	481
Provisions pour charges	4.12	1 224	1 137
<b>Provisions</b>		<b>1 922</b>	<b>1 618</b>
Autres emprunts obligataires	4.13	46 416	50 532
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	4.13	489	508
Emprunts et dettes financières diverses	4.13	2 497	2 634
<b>Dettes financières</b>		<b>49 402</b>	<b>53 673</b>
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours		385	622
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	4.14	2 739	2 802
Dettes fiscales et sociales	4.14	1 174	1 130
Autres dettes d'exploitation	4.14	2 539	1 354
Produits constatés d'avance	4.18	1 165	1 158
Autres comptes de régularisation - Passif	4.16	2 344	2 347
<b>Autres dettes</b>		<b>10 347</b>	<b>9 413</b>
Ecart de conversion - Passif	4.17	1 662	1 306
<b>Total Passif</b>		<b>110 192</b>	<b>100 665</b>

## COMPTE DE RÉSULTAT

COMPTE DE RESULTAT	Référence Note	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Chiffre d'affaires	5.1	6 964	6 472
Production immobilisée et stockée	5.2	5 308	5 429
Achats et charges externes	5.4	-7 189	-7 126
<b>Valeur Ajoutée</b>		<b>5 083</b>	<b>4 774</b>
Autres produits d'exploitation (dont subventions d'exploitation)	5.3	597	609
Impôts, taxes et versements assimilés	5.5	-224	-201
Charges de personnel	5.6	-3 705	-3 541
<b>Excédent Brut d'Exploitation</b>		<b>1 750</b>	<b>1 640</b>
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation et reprise de subvention d'investissement, Transferts de charges	5.8	1 232	1 156
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	5.8	-2 478	-2 335
Autres charges de gestion		-4	-8
<b>Résultat d'Exploitation</b>		<b>501</b>	<b>454</b>
Produits financiers	5.9	1 897	1 858
Charges financières	5.9	-2 171	-2 487
<b>Résultat Financier</b>		<b>-274</b>	<b>-629</b>
<b>Résultat Courant</b>		<b>227</b>	<b>-175</b>
Produits exceptionnels	5.10	439	499
Charges exceptionnelles	5.10	-732	-459
<b>Résultat Exceptionnel</b>		<b>-293</b>	<b>40</b>
Impôt sur les résultats	6	2	3
<b>Résultat Net</b>		<b>-65</b>	<b>-132</b>

## TABLEAU DE FLUX DE TRESORERIE

en millions d'euros	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Résultat net,	-65	-132
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>-65</b>	<b>-132</b>
Eliminations :		
des amortissements et provisions	1 460	1 034
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)	4	4
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	-72	-40
<b>CAF après coût de l'endettement financier net et impôt</b>	<b>1 328</b>	<b>866</b>
Eliminations :		
de la charge (produit) d'impôt courant	-1	-1
du coût de l'endettement financier net	505	830
des produits de dividendes	-72	-5
<b>CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt</b>	<b>1 761</b>	<b>1 690</b>
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	255	419
Impôts décaissés (encaissés)	1	1
Dividendes reçus	72	5
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>	<b>2 089</b>	<b>2 116</b>
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée	-	-0
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-5 062	-5 199
Incidence de la variation de BFR sur acquisitions d'immobilisations	7	-21
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	45	53
Acquisition d'actifs financiers	-124	-0
Variation des prêts et avances consentis	113	21
Subventions d'investissement reçues	3 298	3 598
Incidence de la variation de BFR sur subventions d'investissements	-69	-282
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>	<b>-1 792</b>	<b>-1 831</b>
Emission d'emprunts	-	4 600
Remboursements d'emprunts	-1 355	-1 401
Décaissements sur dettes PPP	-133	-281
Encaissements sur créances PPP	134	279
Intérêts financiers nets versés	-526	-812
Incidence de la variation de BFR financier	2	45
Variation des dettes et actifs de trésorerie	245	930
Variation des dérivés	0	-0
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>	<b>-1 632</b>	<b>3 360</b>
Incidence des changements de principes comptables	-	-
<b>Variation de trésorerie</b>	<b>-1 336</b>	<b>3 644</b>
Trésorerie d'ouverture	650	-2 995
Trésorerie de clôture	-686	650

Les états financiers sont présentés en millions d'euros.

Les comptes de SNCF Réseau ont été arrêtés le 23 février 2023 par le conseil d'administration.

SNCF Réseau est l'entité consolidante du groupe SNCF Réseau. Les comptes consolidés du groupe SNCF Réseau sont consultables sur le site internet [www.sncf-reseau.com](http://www.sncf-reseau.com).

## 1. FAITS MARQUANTS

### 1.1. 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 2022.

Dans ce contexte et dans le cadre du plan de relance ferroviaire de 4,05 Mds€, l'État a versé 1 761 M€ en 2022 (1 068 M€ le 04/03/2022 et 693 M€ le 31/08/2022) a été affectée pour 1 738 M€ sur les dépenses de régénération, et pour 23 M€ sur les projets régionaux de développement, au titre de l'entretien des lignes de dessertes fines du territoire.

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

### 1.2. REPRISE PARTIELLE DE LA DETTE (2EME PHASE)

La loi de finance initiale (LFI) 2020 a posé le principe d'une reprise de la dette de SNCF Réseau par l'État à hauteur de 35 Md€. Cette reprise de dette, en deux temps, a pour but d'assainir substantiellement la structure financière de l'entreprise.

A la suite d'une 1ère reprise de dette en 2020 pour 25 Md€, une nouvelle reprise de dette a été opérée au 1er janvier 2022.

Comme en 2020, cette opération se réalise en 2 temps, conformément aux mesures de la LFI 2020 :

- Mise en place de dette et créance miroir d'un montant de 10 Mds € de nominal entre SNCF Réseau et la CDP (Caisse de la Dette Publique) prenant effet au 01/01/2022,
- Substitution de l'État au bénéfice de Réseau en tant que débiteur vis-à-vis de la CDP, puis l'abandon de sa créance sur SNCF Réseau par l'État, également au 01/01/2022.

La dette nette de SNCF Réseau est ainsi diminuée de 35 Md€ au 01/01/2022, le prêt CDP et la subvention financière étant des éléments entrant dans sa définition.

Chaque paiement de principal et d'intérêts payé par SNCF Réseau à ses créanciers est partiellement compensé par un flux venu de l'État et transitant par la CDP, de sorte que SNCF Réseau n'a pas à assumer le service de la dette, (remboursement du capital et paiement des intérêts), pour la part de 35 Md€ de dette en valeur nominale (ou en valeur IFRS nette de subvention financière) reprise par l'État.

La subvention financière représente la valorisation de la quote-part de la dette abandonnée, au-delà de sa valeur nominale qui est seule incorporée en réserves. Cette subvention permet de matérialiser la valeur de la compensation financière liée aux conditions de marché à la date de mise en œuvre de la reprise, représentant une valeur de 2,2 Md€ au 1er janvier 2022.

Le groupe SNCF Réseau est lui-même consolidé au 31 décembre 2022 par SNCF, tête du Groupe Public Ferroviaire. Les comptes consolidés du groupe SNCF sont consultables sur le site internet [www.sncf.com](http://www.sncf.com).

### 1.3. 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.

Pour tenir compte du premier décalage de calendrier du projet de fin 2023 à fin 2025, il a été conclu le 13 octobre 2022 un premier avenant aux contrats de conception-construction et de concession.

Ensuite les négociations sont en cours pour l'élaboration d'un deuxième avenant prévu pour 2023, afin de tenir compte du décalage de la mise en service au premier trimestre 2027 et traitant de l'aspect des surcoûts.

### 1.4. PERTE DE VALEUR

La forte hausse de l'inflation affecte sensiblement le coût des charges d'exploitation et des dépenses d'investissements au regard des trajectoires financières inscrites dans les contrats de performance signés en avril 2022 entre SNCF Réseau et l'Etat d'une part et SNCF Gares & Connexions et l'Etat d'autre part.

Le conflit consécutif à l'invasion de l'Ukraine par la Fédération de Russie, débutée le 24 février 2022, n'a pas de conséquence directe sur le groupe SNCF Réseau, ce dernier ne développant aucune activité dans les pays belligérants ou faisant l'objet de sanctions économiques. Le groupe subit néanmoins les conséquences de la hausse des prix des matières premières dont les effets estimés à date ont été pris en compte dans les tests de valeur mentionnés ci-dessous.

Dans ce contexte constitutif d'un indice de perte de valeur, le groupe a réalisé des tests de valeur au 31 décembre 2022 sur les UGTs Infrastructure et Gares & Connexions. Ces derniers n'ont toutefois pas conduit à modifier la valeur des actifs concernés. Une présentation détaillée des analyses et des tests réalisés est faite au paragraphe 4.5.

### 1.5. EVOLUTION DE L'ACCORD D'INTÉRESSEMENT SNCF RÉSEAU ET MESURES SALARIALES

Le 30 juin 2022, un nouvel accord d'intéressement a été signé avec les organisations syndicales signataires de l'accord précédent

La SNCF a organisé, le 6 juillet 2022, une table ronde destinée à faire le point sur l'évolution du contexte économique et ses conséquences pour les agents SNCF et pour l'entreprise, avec pour objectif de limiter au maximum les effets de l'inflation sur le

pouvoir d'achat des salariés, en favorisant notamment les plus bas revenus.

Les mesures prises se traduisent, avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> avril, par une augmentation salariale moyenne de 3,1%, en favorisant en particulier le pouvoir d'achat des salariés des collèges exécution et début de maîtrise. Par ailleurs, les éléments variables de solde (EVS) de production et les allocations de déplacement sont également revalorisés dès le 1<sup>er</sup> avril.

#### **1.6. PROJET D'AMÉNAGEMENT PARIS AUSTERLITZ**

Quatre associations ont déposé en février 2021 un recours contre le permis de construire unique délivré le 14 décembre 2019 aux cinq maîtres d'ouvrage du projet (ALTAREA, Kaufmann & Broad, ELOGIE, INDIGO et SNCF Gares &

Connexions) par le Préfet de la Région Ile-de-France pour le réaménagement de la gare d'Austerlitz et ses abords.

Ce recours a été rejeté par la Cour Administrative d'Appel de Paris selon arrêt du 18 novembre 2021 et les associations ont formé le 14 janvier 2022 un pourvoi devant le Conseil d'État.

Selon décision du 19 octobre 2022 le Conseil d'État a rejeté le pourvoi jugeant qu'aucun des moyens n'était de nature à permettre son admission.

Le permis de construire est depuis lors définitif permettant ainsi la réitération des actes afférents au projet d'aménagement d'Austerlitz.

## **2. EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLÔTURE**

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

### 3. PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES

#### 3.1. REFERENTIEL COMPTABLE

Les comptes annuels de SNCF Réseau société anonyme à Conseil d'Administration sont établis conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables en France, reprises dans le Plan Comptable Général issu du règlement ANC 2014-03 et de ses modifications ultérieures.

Les informations ci - après constituent l'annexe aux états financiers de l'exercice clos le 31 décembre 2022 ce dernier fait partie intégrante des états financiers.

Les éléments inscrits en comptabilité sont évalués selon la méthode des coûts historiques dans le respect du principe d'image fidèle.

#### 3.2. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les actifs incorporels sont inscrits à l'actif à leur coût d'acquisition ou à leur coût de production lorsqu'ils ont été développés en interne. Les immobilisations incorporelles sont, composées essentiellement de logiciels, de frais de développement informatique et des procédés industriels. Elles sont amorties en selon le mode linéaire sur leur durée d'utilité estimée, généralement inférieure à cinq ans.

#### 3.3. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Depuis le 1er janvier 2020, et conformément à l'article L2111-1 et 2111-20 du Code des transports, SNCF Réseau a perdu le statut de propriétaire des actifs, et s'est vu attribué la gestion des infrastructures ferroviaires par l'Etat en assumant les mêmes obligations que si elle en était propriétaire. Cette décision de l'Etat n'a pas eu d'incidence sur la comptabilisation des actifs immobilisés.

##### 3.3.1. Immobilisations en cours

###### Principe général

Les immobilisations acquises sont inscrites à l'actif pour leur coût d'acquisition. Ce coût comprend le prix d'achat et les frais accessoires, c'est-à-dire tous les coûts directement attribuables engagés pour mettre l'actif en place et en état de fonctionner selon l'utilisation prévue par la direction.

Les immobilisations produites en interne sont inscrites pour leur coût de production. La période d'incorporation des coûts débute à la date à laquelle la direction a pris la décision, justifiée sur les plans technique et financier, de produire l'immobilisation et démontré que celle-ci génèrera des avantages économiques futurs. En pratique les dépenses comptabilisées sur un projet ferroviaire sont immobilisées à l'actif du bilan à partir de la phase dite avant-projet, ou dès lors que les critères de comptabilisation d'un actif sont remplis. La période d'incorporation des coûts s'achève lorsque le niveau d'utilisation prévu est atteint. Le fait générateur de la mise en service comptable des immobilisations ferroviaires est la date du procès-verbal de réception et la mise à disposition des ouvrages au mainteneur, à défaut la date de mise en service commerciale peut être retenue.

Le coût de production des opérations réalisées en maîtrise d'ouvrage directe est constitué des études, travaux, acquisitions et indemnités foncières ainsi que des frais de fonctionnement.

Le coût de production des travaux réalisés en Partenariat Public et Privés (PPP) ou concession est comptabilisé à l'avancement économique des travaux sur base du pourcentage d'avancement communiqué par les partenaires ou concessionnaires.

Les intérêts sur emprunts, encourus lors de l'acquisition ou la production des immobilisations, ne sont pas incorporés au coût d'achat ou de production.

###### Dépréciation des projets en cours

SNCF Réseau comptabilise une dépréciation relative au risque de non-aboutissement des projets dits « dormants ».

- Une dépréciation forfaitaire progressive est comptabilisée dès lors qu'aucun coût n'a été imputé sur ces projets depuis plus d'un an : les dépenses immobilisées en encours sont provisionnées à 25%, 55% ou 100% si les investissements sont arrêtés depuis respectivement 2 ans, 3 ans ou 4 ans et plus.
- Une dépréciation exceptionnelle est comptabilisée dès lors qu'un fait générateur remet en cause l'aboutissement d'un projet. Dans ce cas, une dépréciation exceptionnelle à hauteur de 100% des dépenses engagées est comptabilisée.

Les dépréciations sont calculées nettes des subventions méritées afférentes aux projets concernés. Lorsque l'abandon d'un projet en cours est avéré, alors l'ensemble des dépenses encourues et subventions méritées, relatives au projet, sont reconnues en résultat. Les dépréciations précédemment comptabilisées sont alors reprises en résultat.

##### 3.3.2. Immobilisations en service

###### Nomenclature des immobilisations

La nomenclature des immobilisations du réseau ferré comprend onze familles déclinées en une centaine de composants. Les voies font l'objet d'une approche détaillée par groupe UIC (indicateur international de trafic de ligne).

###### Amortissement des immobilisations

Les amortissements des immobilisations du réseau ferré sont calculés de manière linéaire. Les durées d'amortissement retenues correspondent aux durées de vie des composants qui ont été estimés et définies par des experts techniques pour chaque domaine concerné. En résumé, les durées retenues par famille sont les suivantes :

Terrains	Non amortis
Aménagement des terrains	20 à 30 ans
Constructions	15 à 50 ans
Aménagement des constructions	10 ans
Terrassements	10 ans
Voies	20 à 100 ans
Installations d'énergie électrique	10 à 75 ans
Signalisation	15 à 50 ans
Télécommunications	5 à 30 ans
Passages à niveaux	15 ans
Ouvrages d'art	30 à 70 ans

Les immobilisations dites de fonctionnement et le matériel roulant sont amortis selon la méthode linéaire sur les durées suivantes :

Locomotives	30 ans
Agencements, installations générales	10 à 15 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 à 7 ans
Informatique et télécommunications	3 à 5 ans
Véhicules automobiles	5 ans

###### Dépréciation des immobilisations en service :

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

Etant donné qu'il n'est pas possible d'estimer la valeur recouvrable d'un actif isolé pour SNCF Réseau, les actifs sont regroupés en Unités Génératrices de Trésorerie (UGT) pour réaliser ces tests. L'UGT est le plus petit groupe d'actifs identifiables dont l'utilisation génère des entrées de trésorerie indépendantes.

L'entreprise utilise la notion d'UGT telle que préconisée par les normes IFRS (IAS 36).

SNCF Réseau a distingué deux UGT : une UGT dite Infrastructure et une UGT dite Patrimoine.

#### Périmètre des actifs des UGT

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

L'UGT Patrimoine est constituée des actifs non utilisés par SNCF Réseau pour l'exercice de sa mission de gestionnaire d'infrastructure. Il s'agit de terrains et bâtiments considérés comme cessibles à terme dont certains peuvent faire l'objet de conventions d'occupation avec des tiers. Ils font l'objet d'entrées et de sorties de trésorerie qu'il est possible de distinguer des flux liés aux autres actifs en utilisant des clés de répartition.

#### Indices de perte/reprise de valeur

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

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

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

#### Valorisation de la dépréciation

Le test de valeur consiste à comparer la valeur nette comptable de référence des actifs du périmètre de l'UGT à leur valeur recouvrable. Si la valeur nette comptable est supérieure à la valeur recouvrable, alors une dépréciation est enregistrée pour la différence. Cette dépréciation est répartie pour chacun des actifs composant l'UGT, proportionnellement à la VNC de chacun de ces actifs au sein de l'UGT.

La dépréciation, ainsi calculée et répartie, est reprise au rythme de l'amortissement des actifs concernés.

Si le test conduit à une VNC de référence de l'UGT inférieure à la valeur recouvrable et dans le cas où une dépréciation a été comptabilisée initialement, alors il est procédé à une reprise de dépréciation à hauteur de la valeur recouvrable.

La valeur nette comptable de référence est constituée de la valeur nette comptable des actifs en service, diminuée des subventions d'investissement correspondantes, augmentée du solde des immobilisations en cours de renouvellement, diminuée des subventions en cours correspondantes, et augmentée du BFR. La valeur recouvrable des actifs de l'UGT Infrastructure est constituée par leur valeur d'utilité (il n'existe pas de prix de vente net de ces actifs), c'est-à-dire la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs estimés attendus de l'utilisation continue de ces actifs et de leur sortie à la fin de leur durée d'utilité.

Les surcoûts liés aux effets du changement climatique ont été intégrés dans les tests de valeur des actifs sur la base des informations disponibles à la date de l'évaluation.

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

#### **3.3.3. Cessions**

Le résultat des cessions correspond à la différence entre le prix de vente et la valeur nette comptable de l'immobilisation, ainsi que les éventuels coûts de libération des terrains cédés.

#### **3.4. IMMOBILISATIONS FINANCIERES**

Les titres de participations et les autres immobilisations financières figurent au bilan pour leur coût d'acquisition net des dépréciations éventuelles.

Une dépréciation est constituée dès lors que la valeur d'inventaire devient inférieure à la valeur nette comptable.

La valeur d'inventaire des titres correspond à la valeur d'utilité pour l'entreprise. Cette valeur est déterminée soit à la valeur de marché pour les sociétés cotées (cours de bourse), soit en fonction de la quote-part de situation nette détenue et d'un ensemble de données composé notamment :

- d'éléments historiques ayant servi à apprécier la valeur d'origine des titres ;
- d'éléments actuels tels que la rentabilité de l'entreprise ou la valeur réelle des actifs sous-jacents ;
- d'éléments futurs correspondant aux perspectives de rentabilité ou de réalisation et aux tendances de la conjoncture économique ;

L'appréciation de la valeur des titres tient compte en particulier de la maturité de l'activité (si l'activité est dans une période de lancement, aucune dépréciation n'est constituée si la rentabilité future est assurée).

#### **3.5. SUBVENTIONS**

SNCF Réseau reçoit des subventions dans le cadre des conventions de financement des projets d'investissement conclues avec des tiers (État, Collectivités locales, Régions, ...).

Ces subventions sont enregistrées :

- en produits d'exploitation pour couvrir les dépenses d'exploitation (études générales, études préliminaires),
- en capitaux propres lorsqu'elles couvrent des dépenses immobilisées. Ces subventions sont ensuite virées au compte de résultat selon le même rythme d'amortissements des immobilisations qu'elles financent. Pour les terrains non amortissables, SNCF Réseau reprend les subventions d'investissement par fraction égales sur une durée de dix ans.

Les modalités de paiement de ces subventions diffèrent selon les projets d'investissements et l'identité du payeur. Elles sont

versées selon un échéancier prévu dans la convention de financement ou selon l'avancement des travaux.

A chaque arrêté comptable et pour chaque projet, les appels de subventions réalisés sont rapprochés du montant des dépenses comptabilisées. Des ajustements sont alors réalisés et enregistrés soit à l'actif en « subventions à appeler », soit au poste « subvention » des passifs courants pour les subventions « appelées d'avance ». Ces ajustements permettent alors de comptabiliser la « subvention méritée ».

Les « subventions méritées » relatives aux contrats de PPP ou concession sont comptabilisées de la même façon en fonction du pourcentage d'avancement des travaux, en miroir de la comptabilisation de la production en cours.

### 3.6. STOCKS

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier comprend tous les coûts d'acquisition, coûts de transformation et autres coûts encourus pour amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent.

Les stocks sont valorisés selon la méthode du coût moyen pondéré.

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur ancienneté, taux de rotation, nature et durée de vie économique.

### 3.7. CREANCES D'EXPLOITATION

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale.

Une dépréciation est constituée lorsque le risque de non-recouvrement apparaît probable (litiges, contentieux, importants retards de paiement, procédures collectives...). La dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle du risque de non-recouvrement.

### 3.8. VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILES

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur coût d'acquisition ou leur valeur de marché si celle-ci est inférieure.

Les obligations sont comptabilisées à leur date d'acquisition pour le montant nominal corrigé de la prime ou de la décote. A la clôture, elles comprennent le montant des intérêts courus et non échus.

Les actions de SICAV sont enregistrées à leur coût d'acquisition hors droit d'entrée.

Elles sont comparées à la clôture à la valeur liquidative. Si cette dernière est inférieure au coût d'acquisition, une dépréciation est enregistrée.

Les titres de créances négociables sont comptabilisés à leur coût d'acquisition. Les intérêts sont enregistrés en produits financiers au prorata temporis.

### 3.9. OPERATIONS EN DEVICES ET PROVISIONS POUR PERTES DE CHANGE

Les transactions en devises sont converties au cours de change en vigueur au moment de la transaction.

Les actifs et passifs libellés en devises étrangères sont évalués au cours en vigueur à la date de clôture. Les pertes et gains latents sont comptabilisés au bilan en écarts de conversion actif et passif. Après prise en compte des instruments de couverture, les pertes de change latentes nettes, par devise et par échéance, font l'objet d'une provision pour risque de change.

## 3.10. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

### 3.10.1. Principes de comptabilisation

Des provisions sont comptabilisées lorsque, à la clôture de l'exercice, il existe une obligation de l'entreprise à l'égard d'un tiers résultant d'un événement passé dont le règlement devrait se traduire par une sortie de ressources sans contrepartie pour SNCF Réseau.

Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire ou contractuel. Elle peut également découler de pratiques de l'entreprise ou d'engagements externes ayant créé une attente légitime des tiers concernés sur le fait que l'entreprise assumera certaines responsabilités.

L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que l'entreprise doit supporter pour éteindre son obligation. Si aucune évaluation fiable de ce montant ne peut être réalisée, aucune provision n'est comptabilisée. Une information en annexe est alors fournie.

Les provisions sont actualisées lorsque l'effet de l'actualisation est significatif. Le taux d'actualisation utilisé est déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à l'échéance estimée de la provision.

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'entreprise ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. A l'exception de ceux éventuellement reconnus dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe.

### 3.10.2. Provisions pour risques liés à l'environnement

L'entreprise comptabilise des provisions pour les risques liés à l'environnement. Cette provision couvre les charges liées à la protection de l'environnement, la remise en état des sites et au démantèlement du matériel roulant. Elle comprend notamment :

- une provision au titre de l'élimination des traverses créosotées classées par le Code de l'environnement parmi les déchets dangereux devant être éliminés dans des installations classées pour la protection de l'environnement ;
- une provision pour risque au titre de la responsabilité juridique de SNCF Réseau relative à l'amiante et au désamiantage du matériel roulant, et des bâtiments dans certains cas. Pour le matériel roulant, les coûts liés aux opérations de désamiantage sont provisionnés dès la détection de l'amiante par la contrepartie d'un actif de démantèlement compte tenu de l'obligation qui pèse sur SNCF Réseau de démanteler le matériel amianté en fin de vie.
- une provision pour dépollution des sites : elle repose sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêté des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours

### 3.11. PROVISIONS RELATIVES AUX ENGAGEMENTS ENVERS LE PERSONNEL

Les passifs relatifs aux engagements envers le personnel en matière de pensions, de compléments de retraite, d'indemnités et d'allocations en raison de départ à la retraite ou avantages similaires sont intégralement constatés au bilan sous forme de provision.

#### 3.11.1. Avantages postérieurs à l'emploi

Les avantages postérieurs à l'emploi, autres que les indemnités de cession d'emploi, comprennent les avantages acquis pendant



la période d'activité des salariés, mais payés après la fin de cette période d'activité, comme les pensions et autres prestations de retraite, l'assurance-vie postérieure à l'emploi, l'assistance médicale postérieure à l'emploi. Les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi désignent les accords formalisés ou non, en vertu desquels une entité verse des avantages postérieurs à l'emploi à un ou plusieurs membres de son personnel. Deux types de régimes sont distingués :

- Les régimes à cotisations définies

Il s'agit des régimes en vertu desquels une entreprise verse les cotisations définies à une entreprise distincte et n'aura aucune obligation, juridique ou implicite de payer des cotisations supplémentaires si le fonds n'a pas suffisamment d'actifs pour servir tous les avantages correspondant aux services rendus par le personnel pendant l'exercice et les exercices antérieurs. Depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF le 30 juin 2007, le régime spécial de retraite du personnel au statut constitue un régime à cotisations définies.

- Les régimes à prestations définies

Il s'agit des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi autres que les régimes à cotisations définies. Depuis 2013, SNCF provisionne la totalité de ses engagements de retraite et assimilés à l'égard des membres du personnel actif et retraité en vertu de la méthode préférentielle du PCG (article 335-1). Les coûts des services rendus et les prestations versées sont comptabilisés respectivement en dotations et reprises de provisions d'exploitation ; les écarts actuariels et les effets de la dés-actualisation sont comptabilisés en résultat financier, à l'exception de l'écart actuariel constaté au 31 décembre 2022 au titre de la provision relative aux facilités de circulation des retraités qui est imputé en résultat exceptionnel.

Les provisions relatives aux avantages postérieurs à l'emploi comprennent la provision pour indemnités de fin de carrière des agents contractuels, conformément à l'application de la CCN de la Branche Ferroviaire, la provision relative au régime différentiel de prévoyance des cadres supérieurs statutaires, la provision relative à l'Action sociale (prestation sociales mise en œuvre pour les agents retraités statutaires et leurs veuves), et la provision pour rentes accidents du travail et maladie professionnelle des agents statutaires à verser sur leur période de retraite et désormais la provision pour facilités de circulation des retraités et de leurs ayants-droits (cf. ci-après).

- La provision pour rentes accidents du travail, trajet et maladie professionnelle (ATT/MP) des agents statutaires à verser sur leur période de retraite

SNCF Réseau assure le service des rentes ATT/MP indépendamment du régime général. La provision intègre la réversibilité des rentes, en principe non réversibles, sauf si le décès du salarié actif ou du pensionné est imputable à l'accident ou à la maladie professionnelle, dans ce cas, le conjoint survivant bénéficie d'une rente d'ayant-droit. Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté.

- La provision relative à l'Action sociale

SNCF Réseau assure diverses prestations sociales (suivi psychologique, soins, aides familiales, aides au maintien à domicile et au bien vieillir, aides à l'amélioration de l'habitat) essentiellement aux agents retraités statutaires et à leurs veuves. Les prestations de l'Action sociale qui bénéficient au personnel actif dans une moindre mesure, constituent des avantages à court terme.

- La provision relative au régime différentiel de prévoyance des cadres supérieurs statutaires

Ce régime verse à ses affiliés et à leurs ayants-droits les prestations en nature des assurances maladie et maternité, les allocations prévues en cas de décès de l'agent, du pensionné, du conjoint ou de l'enfant, et des prestations spécifiques (allocations de fin de carrière, allocations d'hébergement, allocations spéciale secours aux conjoints).

- La provision pour indemnités de fin de carrière des agents contractuels

SNCF Réseau provisionne les indemnités de départs en retraite à verser aux salariés contractuels en application de la CCN de la Branche Ferroviaire.

Les avantages postérieurs à l'emploi, autres que les indemnités de cession d'emploi, comprennent les avantages acquis pendant la période d'activité des salariés, mais payés après la fin de cette période d'activité, comme les pensions et autres prestations de retraite, l'assurance-vie postérieure à l'emploi, l'assistance médicale postérieure à l'emploi. Les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi désignent les accords formalisés ou non, en vertu desquels une entité verse des avantages postérieurs à l'emploi à un ou plusieurs membres de son personnel. Deux types de régimes sont distingués :

Les régimes à cotisations définies

Il s'agit des régimes en vertu desquels une entreprise verse les cotisations définies à une entreprise distincte et n'aura aucune obligation, juridique ou implicite de payer des cotisations supplémentaires si le fonds n'a pas suffisamment d'actifs pour servir tous les avantages correspondant aux services rendus par le personnel pendant l'exercice et les exercices antérieurs. Ainsi, aucune provision n'est constituée pour ce type de régimes (cf. partie 3.14.2 « charges de personnel »). Depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF le 30 juin 2007, le régime spécial de retraite du personnel au statut constitue un régime à cotisations définies.

Les régimes à prestations définies

Il s'agit des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi autres que les régimes à cotisations définies. Depuis 2013, SNCF provisionne la totalité de ses engagements de retraite et assimilés à l'égard des membres du personnel actif et retraité en vertu de la méthode préférentielle du PCG (article 335-1). Les coûts des services rendus et les prestations versées sont comptabilisés respectivement en dotations et reprises de provisions d'exploitation ; les écarts actuariels et les effets de la dés-actualisation sont comptabilisés en résultat financier, à l'exception de l'écart actuariel constaté au 31 décembre 2022 au titre de la provision relative aux facilités de circulation des retraités qui est imputé en résultat exceptionnel.

Les provisions relatives aux avantages postérieurs à l'emploi comprennent :

La provision pour indemnités de fin de carrière des agents contractuels

SNCF Réseau provisionne les indemnités de départs en retraite à verser aux salariés contractuels en application de la CCN de la Branche Ferroviaire.

La provision relative au régime différentiel de prévoyance des cadres supérieurs statutaires

Ce régime verse à ses affiliés et à leurs ayants-droits les prestations en nature des assurances maladie et maternité, les allocations prévues en cas de décès de l'agent, du pensionné, du conjoint ou de l'enfant, et des prestations spécifiques (allocations de fin de carrière, allocations d'hébergement, allocations spéciale secours aux conjoints).

La provision relative à l'Action sociale

SNCF Réseau assure diverses prestations sociales (suivi psychologique, soins, aides familiales, aides au maintien à domicile et au bien vieillir, aides à l'amélioration de l'habitat) essentiellement aux agents retraités statutaires et à leurs veuves. Les prestations de l'Action sociale qui bénéficient au personnel actif dans une moindre mesure, constituent des avantages à court terme.

### La Provision pour rentes accidents du travail et maladie professionnelle des agents statutaires à verser sur leur période de retraite

SNCF Réseau assure le service des rentes ATT/MP indépendamment du régime général. La provision intègre la réversibilité des rentes, en principe non réversibles, sauf si le décès du salarié actif ou du pensionné est imputable à l'accident ou à la maladie professionnelle, dans ce cas, le conjoint survivant bénéficie d'une rente d'ayant-droit. Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté.

### **3.11.2. Avantages à long terme**

Il s'agit des avantages, autres que les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de cessation d'emploi, que l'entreprise ne s'attend pas à régler intégralement dans les douze mois suivant la fin de l'exercice au cours duquel les salariés ont rendu les services correspondants

Les provisions relatives aux avantages à long terme comprennent :

#### La provision pour cessation Progressive d'Activité

La cessation progressive d'activité (CPA) est un dispositif permettant d'aménager le temps de travail des salariés en fin de carrière. L'accord entré en vigueur en juillet 2008 offre la possibilité d'une cessation dégressive ou complète d'activité, selon des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel. L'évaluation de la provision s'appuie sur une hypothèse de taux d'adhésion au dispositif.

#### La provision pour rentes ATT/MP des agents statutaires pour leur période d'activité

SNCF Réseau assure le service des rentes ATT/MP indépendamment du régime général. Les rentes ATT/MP versées durant la période d'activité constituent des avantages à long terme (les rentes versées durant la période de retraite constituent des avantages postérieurs à l'emploi)

#### La provision relative aux médailles d'honneur du travail

La médaille d'argent peut être décernée à tout agent quel que soit son âge, en activité ou non, comptant au moins 25 années de service. Dans les mêmes conditions, la médaille de vermeil peut être décernée à tout agent comptant au moins 35 années de service et la médaille d'or à tout agent comptant au moins 38 années de service (ou 20, 30 et 33 ans pour les agents de conduite). Les agents en activité auxquels est décernée la médaille d'honneur bénéficient d'une allocation et d'un congé supplémentaire avec solde. La provision est calculée en valorisant le coût de cette allocation et des 2 jours de congés supplémentaires obtenus. Les montants des différentes allocations sont fixés par décret et ne changent pas, sauf en cas de publication de nouveaux montants.

#### La provision relative aux comptes épargne temps de fin d'activité (CET FA)

Suite à la publication de la loi 2005-296 du 31 mars 2005 portant sur la réforme de l'organisation du temps de travail dans l'Entreprise et du décret du 3 septembre 2008 sur l'application de la loi du 8 février 2008 pour le pouvoir d'achat, l'EPIC SNCF avait signé, le 6 juin 2008, un accord collectif prévoyant la création d'un compte épargne temps permettant d'épargner des jours de congés, à utiliser soit en complément des jours de congés de l'année (CET compte courant constituant un avantage à court terme), soit en fin de carrière, ou bien dans le cadre d'une

cessation progressive d'activité (CET fin d'activité constituant un avantages à long terme) voire d'une monétisation.

#### La provision relative à l'accord en faveur des anciens apprentis

La provision concerne l'accord collectif du 28 octobre 2016 négocié au niveau du groupe public ferroviaire relatif à l'évolution des majorations salariales des anciens apprentis et élèves et à la mise en place d'un dispositif de participation financière de l'entreprise au rachat des trimestres de retraite non validés de ses anciens apprentis, au titre de périodes d'apprentissage effectuées avant le 30 juin 2008.

### **3.11.3. Indemnités cessation d'emploi**

Les indemnités de cessation d'emploi sont des avantages du personnel payable à la suite de la décision de l'entité de résilier le contrat de travail du membre du personnel avant l'âge normal de départ en retraite ou bien de la décision du membre du personnel de partir volontairement en échange de ces indemnités.

Les provisions au titre des indemnités de cessation d'emploi comprennent :

#### La provision relative aux indemnités de départs volontaires

Ce dispositif permet à des agents statutaires qui relèvent de certains établissements identifiés en excédent d'effectifs, de bénéficier d'une indemnité forfaitaire de départ et des allocations d'aide de retour à l'emploi en contrepartie de leur cessation d'emploi. La provision est évaluée pour tous les plans de réorganisation présentés aux instances représentatives du personnel, sur la base du taux d'adhésion probable au dispositif pour les postes éligibles. Les indemnités de départ sont comptabilisées en charge à payer à la signature de la convention de départ volontaire par le salarié et l'entreprise.

#### La provision pour allocations de retour à l'emploi

SNCF Réseau étant auto-assureur en matière de chômage, finance directement les allocations de retour à l'emploi (ARE) dont ses ex salariés peuvent bénéficier. La provision constituée couvre les allocations de retour à l'emploi versées par Pôle Emploi aux ex salariés, démissionnaires (si motifs légitimes uniquement), licenciés, voire réformés pour les agents statutaires, et aux ex salariés en CDD.

Un changement d'estimation opéré en 2021 s'est traduit par une dotation complémentaire de la provision pour allocations de retour à l'emploi de 7,7 M€ sur 2021. La provision est désormais constatée à la cessation d'emploi, et non plus lors du versement de la première allocation de retour à l'emploi, ou à la signature du contrat d'apprentissage

Elle couvre l'ensemble des ex-salariés de l'entreprise, bénéficiaires dans les mêmes conditions du régime de l'auto-assurance chômage, quel que soit le contrat de travail, en fonction des probabilités d'accès au dispositif, et de la date probable jusqu'à laquelle SNCF Réseau reste engagée.

### **3.11.4. Facilités de circulation**

Le personnel actifs et retraités de SNCF Réseau, ainsi que leurs ayants-droits, bénéficient de facilités de circulation, leur permettant de voyager en trains dans certains cas à des conditions tarifaires différentes du prix de marché.

Les facilités de circulation octroyées au personnel actif sur leur période d'activité ainsi qu'à leurs ayants-droits, en contrepartie des services rendus, sont qualifiées d'avantages à court terme et constituent des charges de l'exercice au cours duquel le service est rendu.

Les facilités de circulation octroyées au personnel actif pour la période postérieure à leur emploi, ainsi qu'aux retraités et à leurs ayants-droits, constituent des avantages postérieurs à l'emploi.

L'obligation de SNCF Réseau, relative à ces avantages est estimée sur la base du coût moyen marginal du dispositif. Ce dernier étant toujours resté inférieur au prix moyen acquitté par les bénéficiaires lors de la réservation, aucun passif n'était reconnu jusqu'à présent.

La récente convention signée en août 2022 entre l'ACOSS (Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale) et l'UTP (Union des Transports Publics) vient modifier le coût marginal car elle induit une augmentation des cotisations sociales dues au titre des facilités de circulation prises en charge par les entités du groupe concernées. En effet, l'assiette des cotisations sera établie, à compter du 1er janvier 2024, sur la base d'un nouveau barème forfaitaire de valorisation des avantages en nature.

La valorisation du barème forfaitaire sur l'ensemble de la période postérieure à leur emploi pour les actifs, retraités et leurs ayants-droits est aujourd'hui estimée à un montant de 326 M€.

Par ailleurs, le nouveau dispositif de gestion des facilités de circulation prévu dans le cadre de la Convention collective nationale de la branche ferroviaire instaure le principe du versement de contributions financières établies selon ledit barème forfaitaire, et à compter de 2025 à une caisse de compensation ad hoc, afin de réallouer les sommes collectées aux opérateurs de transport.

En conséquence, cette évolution du coût marginal se traduit par la comptabilisation d'une provision pour avantages du personnel de 354 M€ au 31 décembre 2022, dont 326 M€ au titre des contributions financières et 28 M€ au titre des charges sociales. La contrepartie de cette provision est imputée en résultat exceptionnel au titre des écarts actuariels.

### 3.12. DETTES FINANCIERES

#### 3.12.1. Nature de la dette

Depuis le 01/01/2020, SNCF SA maison mère du nouveau groupe public unifié, assure le pilotage stratégique et financier, dans le respect des règles d'indépendance applicables aux gestionnaires d'infrastructure. Dans ce cadre, SNCF SA centralise les activités de financement et de trésorerie du groupe.

Depuis cette date, SNCF Réseau n'a plus recours directement aux marchés internationaux de capitaux mais conserve dans son portefeuille jusqu'à leur échéance les émissions obligataires, les instruments financiers, les emprunts contractés auprès d'établissements de crédit et/ou de collectivités locales qu'il a contracté avant le 1er Janvier 2020.

#### 3.12.2. Principe de comptabilisation

Un emprunt est inscrit en comptabilité dès son encaissement. La seule signature du contrat crée un engagement financier à mentionner en annexe.

L'ensemble des émissions sont réalisées sans prime de remboursement et sont toujours remboursées au pair, exception faite des obligations indexées sur l'inflation. En revanche, certaines émissions peuvent être effectuées soit en dessous, soit au-dessus du pair, auquel cas une prime d'émission (payée ou reçue) est constatée. Des surcotes/décotes de marché peuvent aussi être observées dans le cas d'un abondement (émission ultérieure de titres obligataires sur une souche existante) avec un prix d'achat supérieur ou inférieur à la valeur nominale.

Les primes et les frais d'émission d'emprunt sont amortis linéairement sur la durée de vie de l'emprunt quelle que soit sa cadence de remboursement.

En ce qui concerne les émissions indexées sur l'inflation, SNCF Réseau réévalue la prime de remboursement en fonction de l'évolution de l'inflation. Une provision pour risque et charge est constatée à chaque arrêté. Elle représente le montant de la perte latente sur l'exercice.

Les intérêts d'emprunt sont comptabilisés en charge financière. Les intérêts courus et non échus sont rattachés aux dettes conformément au plan d'amortissement de l'emprunt. Les intérêts payés et non courus sont constatés en charges constatées d'avance.

#### 3.12.3. Emprunts en devises

A l'engagement, le nominal de la dette est converti et comptabilisé au cours spot. A la clôture, il est réévalué au cours de clôture. L'application de ce taux de conversion à la date d'arrêté a pour effet d'engendrer des différences de conversion qui doivent être inscrites dans des comptes transitoires en contrepartie du compte de dette.

Une provision doit être constituée au titre des pertes latentes uniquement pour la partie non couverte du risque. La stratégie de couverture de SNCF Réseau étant systématiquement complète et parfaitement adossée, aucune écriture de provision n'est comptabilisée.

Les variations de valeur des instruments de couverture de change sont reconnues au Bilan dans la mesure où cette comptabilisation permet d'assurer un traitement symétrique avec celui de l'évènement couvert. Cette symétrie se traduit par une réévaluation de l'instrument de couverture dans des comptes transitoires « Instruments dérivés – différence d'évaluation », en parallèle avec les écritures de « Différence de conversion » constatées sur l'élément couvert.

Les paiements de coupons sont convertis et comptabilisés au cours spot en date de valeur du coupon.

Les intérêts courus à la clôture de l'exercice sont enregistrés sur la base du cours de change de clôture.

### 3.13. INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES

#### 3.13.1. Cas des swaps de couverture de la dette à long terme

Les principes généraux de comptabilisation des instruments à terme énoncés dans le PCG ne changent pas, toutefois le règlement ANC 2015-05 rend la comptabilité de couverture obligatoire dès lors que celle-ci est établie en gestion. Tous les dérivés qualifiés de couverture en gestion sont traités comptablement comme tels en règles françaises.

Pour tous les instruments financiers à terme, les montants nominaux sont mentionnés dans les engagements hors bilan.

La soule reçue ou payée sur le swap de couverture est enregistrée au bilan et est étalée et constatée en résultat symétriquement au résultat de l'élément couvert (la dette) jusqu'à l'échéance de l'opération d'emprunt.

Les échanges d'intérêts s'effectuent au cours de clôture.

Les variations de valeur des instruments de couverture ne sont pas reconnues au bilan, sauf si la reconnaissance en partie ou en totalité de ces variations permet d'assurer un traitement symétrique avec l'élément couvert, ce qui est le cas chez SNCF Réseau.

Ainsi cette symétrie se traduit par une réévaluation de l'instrument de couverture dans un compte transitoire en contrepartie d'un compte Instruments dérivés en parallèle avec les écritures de différences de conversion constatées sur l'élément couvert.

A l'échéance, les pertes ou gains de change sont enregistrés en résultat financier et viennent neutraliser l'impact résultat sur la dette.

#### 3.13.2. Cas des achats à terme de couverture de la dette à court terme en devise

Le report/ déport représente l'écart entre le cours comptant et le cours à terme. Il est étalé en résultat financier sur la période de couverture.

Les mêmes règles de comptabilisation que le swap de couverture à long terme s'appliquent pour les éléments du dérivé de change.

### 3.13.3. Cas des positions ouvertes isolées

Les positions ouvertes isolées (POI) sont toutes les opérations non qualifiées de couverture. Le montant nominal du dérivé en position ouverte isolée n'est pas comptabilisé au bilan et est enregistré en engagement hors-bilan. La soulte versée ou reçue à la conclusion du contrat représente la juste valeur de l'instrument à la date de versement, et est enregistrée au bilan. Les dérivés en POI chez SNCF Réseau ne présentent généralement pas de soulte à l'origine.

Les gains ou pertes latents sont déterminés par référence à une valeur de marché ou par application de modèles techniques d'évaluation généralement admis. La valeur de marché des POI est comptabilisée au bilan afin de présenter l'exposition de l'entreprise dans un compte « instruments de trésorerie » par la contrepartie d'un compte transitoire « Différence d'évaluation (actif ou passif) sur instruments dérivés en POI ». Les pertes latentes font systématiquement l'objet d'une provision pour risques comptabilisée en résultat financier calculée par ensembles homogènes pour un même sous-jacent.

### 3.14. GESTION DES RISQUES FINANCIERS

Depuis le 01/01/2020, tous les risques financiers au sein du groupe SNCF, y compris ceux auxquels SNCF Réseau est exposé, sont gérés par SNCF SA. Cette gestion est strictement encadrée par un document approuvé par le Conseil d'administration de SNCF SA intitulé le cadre de gestion des risques financiers.

Ce cadre de gestion rappelle le rôle central, au sein du groupe, de SNCF SA qui a pour vocation d'en assurer le pilotage stratégique et financier. Émetteur unique sur les marchés financiers, SNCF SA a la charge d'assurer le financement de l'ensemble du groupe. Les filiales peuvent être financées à court terme par le biais d'avances en compte-courant ou à long terme par des prêts octroyés par SNCF SA. Le groupe a également mis en place un mécanisme d'équilibrage (cash pooling) des soldes bancaires de certaines entités du groupe.

Le cadre de gestion approuvé par le conseil d'administration définit les modalités de gestion des risques financiers et précise les instruments autorisés et les limites d'intervention des métiers.

SNCF SA veille au respect quotidien du cadre de gestion des risques financiers par l'élaboration de reportings journaliers pour l'ensemble des filiales gérées par SNCF SA, et donc y compris pour SNCF Réseau.

SNCF Réseau est exposé aux risques suivants liés à l'utilisation d'instruments financiers :

- risque de change : risque que fait courir au porteur d'une créance ou d'une dette l'évolution ultérieure des taux de change,
- risque de taux d'intérêt : risque que fait courir au porteur d'une créance ou d'une dette à taux fixe ou variable l'évolution ultérieure des taux,
- risques de liquidité : risque de ne pas disposer des fonds nécessaires pour faire face à ses engagements,
- risques de crédit, de contrepartie : risque résultant pour un créancier de l'incapacité de son débiteur à honorer tout ou partie de sa dette à échéance.

#### 3.14.1. Gestion du risque de change

La gestion du risque de change du Groupe SNCF (donc y compris celui de SNCF Réseau) s'effectue au niveau de SNCF SA.

En dehors des filiales qui opèrent dans leur propre pays, l'endettement net du Groupe en devises autre que l'euro est géré

en fonction de la limite de risque admissible définie, pour le Groupe, par le cadre général des risques. Il utilise pour cela des contrats d'échange de devises, généralement mis en place dès l'émission des emprunts.

Le Groupe considère que compte tenu du faible pourcentage représenté par les dettes en devises non couvertes, son résultat n'est pas sensible au risque de change.

#### 3.14.2. Gestion du risque de taux

La politique de gestion du risque de taux auquel SNCF Réseau est exposé s'insère dans la politique globale de gestion des risques du Groupe SNCF, assurée par SNCF SA.

La direction financements et trésorerie de SNCF SA a mandat pour gérer le risque de taux de SNCF Réseau. Elle peut intervenir, pour se faire, sur la répartition par type de taux de la dette de SNCF Réseau en utilisant des instruments fermes et optionnels d'échange de taux d'intérêts dans les limites définies par le cadre général.

Le niveau historiquement bas des taux d'intérêt actuels et la volonté de préserver les équilibres économiques à moyen et long terme, ont conduit le Conseil d'Administration de SNCF SA à opter pour une structure cible de l'endettement brut long terme de SNCF SA et de ses filiales à 90% à taux fixe minimum. Un intervalle limité de +/-10 points autour de cette cible reste cependant autorisé.

Dans le cadre de la gestion de son risque de taux, SNCF SA est autorisée à réaliser également des opérations de pré-couverture d'émissions futures.

#### 3.14.3. Gestion du risque de liquidité

Depuis le 01/01/2020, SNCF Réseau est financé selon ses besoins par SNCF SA, à court terme par le biais d'avances en compte-courant ou à long terme par le biais de prêts intragroupes. Une convention d'équilibrage des soldes de ses comptes bancaires a également été mise en place dans le cadre d'une convention groupe.

#### 3.14.4. Gestion du risque de contrepartie

SNCF Réseau est exposé à un risque de contrepartie dans le cadre des produits dérivés auprès de ses partenaires financiers, dans l'hypothèse où le débiteur se refuserait à honorer tout ou partie de son engagement ou serait dans l'impossibilité de le respecter.

Afin de couvrir son risque de contrepartie au titre de ses instruments financiers dérivés, SNCF Réseau procède à des appels de marge auprès de ses contreparties. Du collatéral (uniquement sous forme de cash) est appelé à hauteur de la valeur de marché des portefeuilles d'instruments financiers avec chaque contrepartie avec laquelle SNCF Réseau est en risque. A l'inverse, SNCF Réseau est amenée à verser un collatéral sous forme de cash à des contreparties avec lesquelles des accords de garantie bilatéraux ont été signés.

### 3.15. ELEMENTS RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT

#### 3.15.1. Chiffre d'affaires

SNCF Réseau reconnaît son chiffre d'affaires au moment de la réalisation de la prestation de service ou de la livraison du bien.

Ainsi, les revenus des péages qui constituent l'essentiel du chiffre d'affaires sont reconnus en comptabilité au moment de la circulation effective des trains. Les décalages temporels entre reconnaissance de revenu et émission des factures donnent lieu à des écritures de régularisation du chiffre d'affaires.

#### 3.15.2. Charges de personnel

Les charges de personnels comprennent principalement les salaires, les cotisations sociales, la participation des salariés et les dépenses au titre des autres avantages du personnel.

Les avantages du personnel à court terme autres que les indemnités de cessation d'emploi sont ceux payés intégralement dans les douze mois suivant la fin de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants.

Pour les régimes de base et autres régimes à cotisations définies, le Groupe comptabilise en charges les cotisations à payer lorsqu'elles sont dues.

#### Activité partielle :

Dans le cadre de la crise sanitaire de la COVID19, le recours au dispositif d'activité partielle a été facilité par les dernières mesures de soutien du Gouvernement visant à maintenir les emplois. Par l'ordonnance n°2020-346 du 27 mars 2020, le dispositif d'activité partielle a notamment été étendu aux « [...] salariés de droit privé des entreprises inscrites au répertoire national des entreprises contrôlées majoritairement par l'Etat mentionnées au 3° de l'article L.5424-1 du code du travail [...] », rendant ainsi éligible l'ensemble des sociétés du Groupe SNCF au dispositif de l'activité partielle.

Ainsi SNCF Réseau a pu recourir à ce dispositif dès la mi-mars 2020 et bénéficier des allocations d'activité partielle. Les allocations nettes, c'est-à-dire hors part financée par l'UNEDIC du fait du régime d'auto-assurance chômage de l'entreprise, sont comptabilisées en diminution des charges de personnel. La société a également pu bénéficier des exonérations de charges sociales prévues par le dispositif de l'activité partielle.

En vertu de la Loi 2014-288 du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, le droit individuel à la formation (DIF) a été remplacé le 1er janvier 2015 par le compte personnel de

formation (CPF). Le CPF est utilisé par le salarié, avec ou sans l'accord de son employeur, selon que la formation éligible au sens des articles L. 6323-6, L. 6323-16 et L. 6323-21, est effectuée ou non sur son temps de travail. Le traitement comptable du CPF reste identique à celui du DIF : les sommes versées aux CPF et aux organismes de formation constituent une charge de la période. Par ailleurs, considérant que la formation des salariés bénéficiera à l'entreprise, la sortie de ressources relative à cette obligation ne fait pas l'objet d'une provision.

#### **3.15.3. Distinction entre résultat courant et résultat exceptionnel**

Le résultat courant correspond à la somme du résultat d'exploitation et du résultat des opérations financières. Il inclut donc l'ensemble des produits et des charges directement liés aux activités opérationnelles de l'entreprise.

Le résultat exceptionnel est constitué des éléments qui, en raison de leur nature, de leur caractère inhabituel et de leur non-récurrence, ne peuvent être considérés comme inhérents à l'activité opérationnelle de l'entreprise.

#### **3.15.4. Impôt sur les sociétés**

Depuis le 1er janvier 2015, SNCF Réseau fait partie du périmètre d'intégration fiscale dont la tête de groupe est SNCF SA. Une convention d'intégration fiscale a été signée entre les deux entités pour garantir à SNCF Réseau la neutralité de son option pour ce régime fiscal.

## 4. COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN

## 4.1. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

	31 décembre 2022			31 décembre 2021		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immobilisations incorporelles	2 357	-951	1 406	2 263	-841	1 422
Immobilisations incorporelles - en cours	208	-	208	223	-	223
<b>Total Immobilisations Incorporelles</b>	<b>2 565</b>	<b>-951</b>	<b>1 614</b>	<b>2 485</b>	<b>-841</b>	<b>1 644</b>

	Immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles - en cours	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2021	1 422	223	1 644
Acquisitions brutes	0	67	67
Cessions brutes	-2	-	-2
Dotations aux amortissements	-117	-	-117
Reprises d'amortissements	2	-10	-7
Provisions pour dépréciations	5	-	5
Pertes de valeur	-	-	-
Mises en services	97	-77	20
Autres variations	-1	5	4
Valeur nette comptable au 31 /12/2022	1 406	208	1 614

Le montant des dépenses d'investissement incorporel pour l'exercice 2022 s'élève à 67 M€ et comprend principalement les logiciels produits en interne, mis en service ou toujours en cours de développement.

## 4.2. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	31 décembre 2022			31 décembre 2021		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Terrains et constructions	11 414	-4 431	6 982	10 804	-4 217	6 587
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	62 164	-26 344	35 819	58 180	-25 143	33 037
ITMO et autres	1 306	-1 086	220	1 254	-1 014	239
Electrification, télécommunication, signalisation	18 612	-11 699	6 914	17 813	-11 028	6 785
Matériel de transport	1 088	-946	142	1 070	-932	138
Immobilisations corporelles en cours	14 903	-11	14 892	15 404	-9	15 395
<b>Total Immobilisations Corporelles</b>	<b>109 486</b>	<b>-44 516</b>	<b>64 970</b>	<b>104 525</b>	<b>-42 344</b>	<b>62 182</b>

	Terrains et constructions	Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	ITMO et autres	Electrification, télécommunication, signalisation	Matériel de transport	Immobilisations corporelles en cours	Total
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2021</b>	<b>6 587</b>	<b>33 037</b>	<b>239</b>	<b>6 785</b>	<b>138</b>	<b>15 395</b>	<b>62 182</b>
Acquisitions brutes	-	-	-	-	-	5 023	5 023
Cessions brutes	-6	-15	-10	-26	-6	50	-12
Dotations aux amortissements	-232	-1 480	-82	-781	-26	-2	-2 604
Provisions pour dépréciations	15	267	0	95	7	1	385
Reprises d'amortissements	2	12	10	16	5	-18	27
Pertes de valeur	-	-	-	-	-	-	-
Mises en services	615	3 998	62	825	24	-5 545	-20
Autres variations	-	-	-	-	-	-11	-11
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2022</b>	<b>6 982</b>	<b>35 819</b>	<b>220</b>	<b>6 914</b>	<b>142</b>	<b>14 892</b>	<b>64 970</b>

Les actifs dépréciés au 31 décembre 2015 et au 30 juin 2018 ont fait l'objet d'un amortissement exceptionnel sur la base du plan d'amortissement initial. Une reprise de la dépréciation d'actifs a été constatée à due concurrence au 31 décembre 2022 pour 384 M€.

#### 4.2.1. Dépenses d'investissement

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles pour l'exercice 2022 s'élève à 5 023 M€ et comprend principalement :

- 4 776 M€ de dépenses d'investissement infrastructure qui se décomposent principalement en :
  - o 4 666 M€ de production directe,
  - o 34 M€ d'acquisitions directes,
  - o 76 M€ d'opérations de gros entretiens.
- 247 M€ d'autres investissements (matériels roulants, matériels et outillages)

#### 4.2.2. Mises en service de l'exercice

Le montant des immobilisations corporelles mises en services s'élève à 5 546 M€ :

- 5 303 M€ de projets ferroviaires,
- 243 M€ pour les projets autres dont le matériel ferroviaire, l'outillage, le patrimoine et autres.

#### 4.2.3. Valeur actuelle de l'actif à la date de clôture

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

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

cadre de l'arrêté des comptes semestriels 2018, sur la base des informations issues du cadre de référence de la trajectoire économique et financière du Groupe Public Ferroviaire et de sa déclinaison pour SNCF Réseau, présentée pour information au Conseil d'administration du 25 juillet 2018, le test de valeur réalisé avait conduit à la comptabilisation d'une dépréciation complémentaire de 3,4 Mds€.

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

- Ouverture progressive à la concurrence des trafics voyageurs ;
- Alignement des volumes et des tarifs des redevances d'infrastructure sur le plan stratégique du groupe SNCF ;
- Maintien d'un niveau d'investissements nécessaires à la restauration de la consistance du réseau conforme au pacte ferroviaire ;
- Révision de la trajectoire de subventions de régénération perçues via le fonds de concours de l'Etat, en intégrant les subventions provenant du plan de relance de l'Etat pour 4,05 Mds€ à partir de 2021, ainsi que les versements provenant de produits de cessions du Groupe (480 M€) ;
- Equilibre des cash-flows en 2024, niveau d'endettement inférieur à six fois la marge opérationnelle en 2026, conformément aux engagements du pacte ferroviaire, les subventions d'investissement issues de l'affectation par l'Etat de tout ou partie des dividendes perçus par la société nationale SNCF.

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

Concernant le niveau des péages :

- L'augmentation des péages des trains aptes à la grande vitesse et des trains fret a été limitée à l'Indice des Prix à la Consommation (IPC), et parallèlement l'indexation des tarifs de péages conventionnés (redevances d'accès TER et TET) a été alignée sur l'avis de l'ART rendu le 9 février 2021 pour les années 2022 (2,2%) et 2023 (2,4%), puis établie à 3,6% par an à partir de 2024.
- Par ailleurs, le mécanisme de compensation par l'État de l'activité fret (dit « compensation fret »), dont le montant est révisé annuellement pour prendre en compte l'évolution de l'indexation et le passage au nouveau modèle du coût directement imputable (CDI) à compter de la tarification 2019, est présumé maintenu sur toute la période.
- Enfin, les prévisions de trafic d'ici 2030 concernant les activités voyageurs et fret des transporteurs du groupe SNCF ont été arrêtées dans le cadre du plan stratégique groupe assurant leur réciprocité avec les entités concernées, ainsi qu'une valorisation actualisée des hypothèses d'ouverture à la concurrence, notamment sur la fin du plan.

Concernant le niveau de performance :

- L'ambition de performance a été revue à 1,5 Mds€ courants entre 2017 et 2026, avec une accélération des économies entre 2021 et 2024, puis une poursuite des actions de performance sans mobiliser de nouveaux leviers à partir de 2025. Cette trajectoire de performance est conforme aux objectifs poursuivis dans les programmes opérationnels.
- Cette performance contribue à atteindre un taux de rentabilité normatif de 46 % (EBITDA / CA) en 2030, tel que pris en compte dans le calcul de la valeur terminale.

Concernant le niveau des investissements :

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

Concernant les concours publics :

- La chronique des montants des subventions d'investissement de régénération (issues de l'affectation par l'État de tout ou partie des dividendes perçus de la société nationale SNCF SA sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du Groupe Public Unifié) est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF et sur sa capacité distributive. Le montant normatif de ces subventions d'investissement est évalué à 0,9 Md€ à partir de 2030.
- Les subventions d'investissement consécutives à la mise en œuvre du plan de relance du ferroviaire, qui seront versées par le fonds de concours de l'État, portent sur un montant résiduel de 0,6 Md€ compte tenu des 1,6 Md€ perçus en 2021 et 1,8 Md€ en 2022. Ces subventions seront affectées au financement des investissements de régénération du réseau. Les produits de cession versés dans le cadre du plan de relance ont été intégrés pour la part relative aux investissements retenus dans le test (investissements de mise en conformité).
- Les mesures relatives au nouveau régime de retraite et plus largement au nouveau cadre social issu des accords de branche pour l'activité ferroviaire étaient en cours de négociation lors de l'élaboration de la trajectoire.

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

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

- Une trajectoire financière intégralement reconstruite au cours de l'année 2021 sur des hypothèses complètes et actualisées, issues du nouveau contrat de performance ;
- Les flux prévisionnels actualisés sont calculés sur les années de la nouvelle trajectoire économique 2021-2030, mis à jour des nouveaux éléments d'information disponibles ; l'année 2030 demeure l'année normative, le réseau étant alors considéré comme stabilisé à un niveau de performance ou de régénération permettant d'optimiser le montant de la maintenance ;
- Le test de dépréciation intègre des actifs et des flux correspondant à des petites lignes d'intérêt local ou régional pouvant faire l'objet d'une demande transfert de gestion par les Autorités Organisatrices de Transport. A ce stade, aucun transfert de ces lignes n'est anticipé.
- S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 ; l'actualisation des données connues (taux d'impôt, WACC, inflation), et l'application d'une décote sur les flux futurs correspondant au caractère incertain de ces projections lointaines ne font pas varier la valeur normative calculée historiquement dans les cash-flows.
- La valeur terminale, qui représente 91% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un taux de croissance à long terme de 1,4% les valeurs de l'année normative 2030 ;
- Les flux de trésorerie projetés sont après IS, l'IS retenu étant un IS théorique aux taux connus aux différentes dates et appliqué au résultat opérationnel courant prévisionnel ;
- Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 4,9 % (vs. 5,6% au 31 décembre 2020). L'utilisation d'un taux de WACC proche du taux plancher issu du rapport d'évaluation de l'expert externe (entre 4,7% et 5,5%) est éclairée par les éléments de contexte suivants :

- 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 abaissé à 1,4%/an à partir de 2024, qui repose sur une hypothèse de croissance long terme produite par le FMI, jugée conservatrice,
- o Un plan de performance à 1,5 Mds€ entre 2017 et 2026 (contre 1,6 Mds€ au 31 décembre 2020) faisant l'objet d'un dispositif dédié de pilotage par le Comité de direction de SNCF Réseau,
- o Un mécanisme de sécurisation de la trajectoire conclu avec l'État (clauses de revoyure tous les 3 ans avec ajustement des dépenses de régénération pour préserver les cash-flows).

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

Mise à jour au 31 décembre 2022

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



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

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

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

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

- Une trajectoire de péages rebasée à partir de la nouvelle tarification 2024-2026 (projet de Document de Référence du Réseau 2024-2026 soumise à avis de l'ART);
- Un niveau de charges d'exploitation et d'investissements nets révisé pour tenir compte de l'impact estimé de l'inflation.
- La trajectoire ajustée intègre également la suppression progressive de la CVAE d'ici 2024 (article 55 de la loi n° 2022-1726 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023).
- L'année 2030 demeure l'année normative, le réseau étant alors considéré comme stabilisé à un niveau de performance ou de régénération permettant d'optimiser le montant de la maintenance,
- S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 ; l'actualisation des données connues a été faite (taux d'impôt, WACC, inflation) ;
- La valeur terminale, qui représente 93% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un taux

de croissance à long terme de 1,8% les valeurs de l'année normative 2030 ;;

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

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure s'élève au 31 décembre 2022 à 33,61 Mds€ contre 33,16 Mds € au 31 décembre 2021. 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 2022, dans un contexte économique évolutif et incertain notamment en raison de difficultés de prévisions du niveau d'inflation à moyen/long termes, est proche de cette valeur nette comptable.

Les autres immobilisations en cours (2,3 Mds€ au 31 décembre 2022 ainsi qu'au 31 décembre 2021) 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 :

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

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

Une variation de  $\pm 10$  points de base du taux de croissance à l'infini entraînerait une variation de  $+ 0,9$  Md€.

Une variation de  $\pm 100$  M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représenterait une variation de  $\pm 1,4$  Mds € de la valeur recouvrable. Cette valeur est fournie à titre indicatif car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur recouvrable des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages.

Une variation de  $\pm 100$  M€ par an des péages ou des concours de l'Etat représenterait une variation de  $\pm 1,4$  Md€ de la valeur recouvrable

### 4.3. IMMOBILISATIONS FINANCIERES

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation
Subvention investissement à appeler	2 059	2 224	-165
Dépôts de garantie	1 272	1 759	-487
Autres créances financières	30 148	22 659	7 488
Titres de Participation	2 257	2 129	129
<b>Total Immobilisations Financières</b>	<b>35 736</b>	<b>28 771</b>	<b>6 965</b>

Au 31 décembre 2022, les subventions à appeler au titre des projets PPP en cours représentent 2 060 M€, dont 979 M€ pour le projet BPL, 962 M€ pour le projet CNM et 119 M€ pour le projet GSMR. Ces immobilisations financières représentent les subventions à recevoir par SNCF Réseau de l'Etat lui permettant de rembourser ses dettes vis-à-vis d'Eiffage pour BPL et Oc'via.

Parallèlement SNCF Réseau a constaté des dettes financières pour les mêmes montants qu'elle rembourse également depuis 2017 (cf note 4.13 emprunts et dettes financières).

Le poste « Dépôts de garantie » est principalement constitué des appels de marge actifs ( 610 M€, cf note 4.13 emprunts et dettes financières) et du portage Eole ( 662 M€).

Les titres de participation à hauteur de 2 219 M€ concernent principalement les parts de Gares & Connexions acquises en 2020.

Les autres créances financières sont constituées essentiellement :

- de la créance CDP suite à la reprise de la dette par l'Etat dans le cadre de la réforme ferroviaire
- et des avances de trésorerie réalisées auprès des filiales.

## 05 – Comptes Annuels

Les caractéristiques de la créance CDP répliquent celles de la dette financière après couverture de SNCF Réseau et se décomposent comme suit :

CREANCES CDP en M€	Montant Brut	A un an au plus	A plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
Taux fixe	26 577	1 329	6 680	18 568
Inflation	1 394	792	-	602
Taux variable	1 051	24	247	780
Produits à recevoir	439	439	-	-
<b>Total EUR</b>	<b>29 461</b>	<b>2 585</b>	<b>6 926</b>	<b>19 950</b>

Le poste « titres de participation » est composé des filiales suivantes :

Information en Keuros	Capital Social	Capitaux propres	Capital détenu	Quote-part du capital ou du résultat détenu (en pourcentage)	Valeurs comptables des titres détenus		Prêts et avances consentis par la société et non encore remboursés	Montant des cautions et avals donnés par la société	Chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice écoulé	Résultats (Bénéfice ou perte du dernier exercice clos) date de clôture de l'exercice concerné	Dividendes encaissés par la société au cours de l'exercice
					Brute	Nette					
Dénomination de la filiale siège social de la filiale											
<b>1. Filiales</b>											
<b>SNCF Gares &amp; Connexions</b> 16 avenue d'Ivry, 75013 Paris	2 147 309	2 246 037	2 147 309	100,0%	2 219 309	2 219 309	-	-	1 548 800	164 183	72 000
<b>SFERIS</b> 1 CITE PARADIS, 75010 Paris	1 500	16 441	1 500	100,0%	6 000	6 000	0	0	136 972	4 074	0
<b>ALTAMETRIS</b> 130 rue du Faubourg Saint Denis, 75010 Paris	2 108	(31)	2 108	100,0%	800	800	-	-	3 275	(1 659)	-
<b>Holding ImmoRESEAU</b> 15-17 rue Jean Philippe Rameau, 93418 La Plaine Saint Denis CEDEX	150	83	150	100,0%	222	222	-	-	-	(67)	-
<b>Terralpha</b> 12 rue Jean-Philippe Rameau, 93200 La Plaine Saint Denis	5 252	14	5 252	100,0%	5 246	5 246	-	-	4 487	(1 400)	-
<b>LEYFA Measurement</b> 9 ue Gustave Eiffel, 31140 Aucamville	947	2 650	703	74,2%	3 436	3 436	-	-	6 589	(297)	-
<b>2. Participations</b> (10 à 50 % du capital détenu par la société).											
<b>EUROPOOL BV</b> Amersfoort, Pays-Bas	20 346	21 295	10 173	50,0%	21 800	21 800	1 200	-	-	-	-
<b>ADIF Perpignan Figueras (LFP)</b> Rue Sor angela de la cruz, N3 Madrid	60	60	30	50,0%	30	30	-	-	8 483	-	-
<b>GI CDG EXPRESS Travaux</b> 1 Rue de France 93290 Tremblay en France	1 500	1 500	500	33,3%	500	500	-	-	-	-	-
<b>SNCF INFRA LBA DEVELOPPEMENT</b> 18 RUE DE DUNKERQUE, 75010 Paris	350	270	140	40,0%	138	138	-	-	-	-	-
<b>CADEMCE</b> 14 VC QUAI DE LA SOMME, 80080 Amiens	1 860	NC	464	25,0%	464	464	-	-	NC	NC	-
<b>EURAILSCOUT France</b> 20 RUE DES PETITS HOTELS, 75010 Paris	38	3 522	1	2,6%	1	1	-	-	13 090	564	-
<b>GEIE CFM4 (corridor ferroviaire de marchandise n°4)</b>	-	-	-	33,0%	-	-	-	-	-	NC	-
<b>GEIE SEA VITORIA DAX</b>	-	-	-	50,0%	-	-	-	-	-	NC	-
<b>GEIE NAF GCT</b>	-	-	-	50,0%	-	-	-	-	-	NC	-
<b>GEIE RFC2 CORRIDOR C</b>	-	-	-	49,0%	-	-	-	-	-	NC	-
<b>GEIE RFC6</b>	-	-	-	20,0%	-	-	-	-	-	NC	-
<b>GEIE DES UTILISATEURS DE ERTMS</b>	-	-	-	16,7%	-	-	-	-	-	NC	-
<b>RAILENIUM</b>	-	-	-	0,0%	-	-	-	-	-	-	-

## 4.4. BESOIN EN FOND DE ROULEMENT

## 4.4.1. Stocks et en cours

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
	Brut	Brut	
Matières premières	449	474	-26
Produits finis	86	89	-3
Encours de production	13	8	4
<b>Total Stocks et en-cours</b>	<b>548</b>	<b>572</b>	<b>-24</b>

	31 décembre 2021	Augmentation	Diminution	31 décembre 2022
Matières premières	-96	-5	28	-74
Produits finis	-	-	-	-
Encours de production	-	-	-	-
<b>Total Dépréciations de stocks et en-cours</b>	<b>-96</b>	<b>-5</b>	<b>28</b>	<b>-74</b>

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur rotation, nature, ancienneté et durée de vie.

## 4.4.2. BFR d'exploitation

	Ouverture	flux avec impact TFT	flux ss impact TFT	Cloture
Clients et avances nets	66	12	4	83
Dettes sociales nettes	-601	-79	-	-680
Fournisseurs et avances nets	-2 478	56	-	-2 422
Créances et dettes fiscales	142	-74	-	68
Stocks	475	-24	22	474
Autres créances d'exploitation	283	-79	-3	200
Autres dettes d'exploitation	-412	-67	4	-475
Dividendes à payer	-	-	-	-
<b>BFR EXPLOITATION</b>	<b>-2 525</b>	<b>-255</b>	<b>28</b>	<b>-2 752</b>

## 4.4.3. BFR d'investissement

	Ouverture	Flux TFT avec impact BFR	Flux TFT sans impact BFR	Flux sans impact TFT	Cloture
Créances nettes sur immobilisations HT	62	0	-7	-	55
Dettes sur immobilisations HT	-154	-7	-	-	-161
Subventions d'investissement à recevoir	219	69	-	-	288
Dettes sur acquisition de titres	-	-	-	-	-
<b>BFR INVESTISSEMENT</b>	<b>127</b>	<b>62</b>	<b>-7</b>	<b>-</b>	<b>182</b>

## 4.4.4. BFR financier

	Ouverture	flux avec impact TFT	flux ss impact TFT	Cloture
Intérêts courus non échus	486	-41	-7	438
Charges constatées d'avance	417	-23	-	394
Produits constatés d'avance sur opérations financières	-1 516	23	140	-1 353
Autres créances	-0	-2	-	-2
<b>BFR FINANCIER</b>	<b>-613</b>	<b>-42</b>	<b>133</b>	<b>-523</b>

## 4.5. CREANCES D'EXPLOITATION

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
Clients et comptes rattachés	1 663	1 879	-216
Autres créances d'exploitation	1 982	2 078	-96
Subventions à encaisser	312	426	-114
Subventions à appeler	650	446	203
Créances de TVA	519	558	-39
Créances fiscales et crédits d'impôts*	80	166	-86
Autres créances	376	427	-51
Créances sur cessions d'immobilisation	46	55	-10
Avances et acomptes versés	76	60	16
<b>Total</b>	<b>3 722</b>	<b>4 018</b>	<b>-297</b>

\*68 M€ d'impôts différés actif classés en créance fiscale.

## Dépréciations

	31 décembre 2021	Augmentation	Diminution	31 décembre 2022
Clients et comptes rattachés	-34	-10	14	-30
Autres créances d'exploitation	-38	-3	5	-35
<b>Total dépréciations des créances</b>	<b>-72</b>	<b>-13</b>	<b>19</b>	<b>-66</b>

## 4.6. ETAT DES ECHEANCES DES CREANCES

	31 décembre 2022	< 1an	> 1an
Clients et comptes rattachés	1 663	1 623	40
Autres créances d'exploitation	1 982	1 915	67
Subventions à encaisser	312	245	67
Subventions à appeler	650	650	-
Créances de TVA	519	519	-
Créances fiscales et crédits d'impôts	80	80	-
Autres créances	376	376	-
Créances sur cessions d'immobilisation	46	46	-
Avances et acomptes versés	76	76	-
<b>Valeurs Brutes</b>	<b>3 722</b>	<b>3 614</b>	<b>107</b>

## 4.7. VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILEES, DISPONIBILITES

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
<b>Échéances à plus de trois mois dès l'origine et/ou soumis à risque de taux</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>-</b>
Titres de créances négociables	-	-	-
Dépôt à terme	20	20	-
<b>Échéances à moins de trois mois dès l'origine et sans risque de taux</b>	<b>-</b>	<b>751</b>	<b>-751</b>
Obligations	-	-	-
Titres de créances négociables	-	-	-
Prêt en blanc	-	-	-
OPCVM	-	751	-751
Placements en devises	-	-	-
Intérêts courus non échus	-	-	-
<b>Sous-Total VMP</b>	<b>20</b>	<b>770</b>	<b>-751</b>
<b>Disponibilités</b>	<b>159</b>	<b>20</b>	<b>139</b>
<b>Total VMP</b>	<b>179</b>	<b>791</b>	<b>-612</b>

Les OPCVM sont constituées en totalité de SICAV ayant un profil de risque faible.

## 4.8. AUTRES COMPTES DE REGULARISATION ACTIF

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
Frais et primes d'émissions des emprunts - Actif	184	203	-18
Différence d'évaluation sur instruments dérivés	671	483	187
Autres comptes de régularisation actifs sur opérations financières	394	417	-23
<b>Total Autres comptes de Régularisation - Actif</b>	<b>1 249</b>	<b>1 103</b>	<b>146</b>

## 4.9. ECARTS DE CONVERSION ACTIF

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
Ecart de Conversion - actif	2 278	1 701	577
<i>Sur la dette indexée inflation non couverte</i>	<i>616</i>	<i>387</i>	<i>230</i>
<i>Sur la dette indexée inflation couverte</i>	<i>386</i>	<i>217</i>	<i>169</i>
<i>Sur la dette en devises couverte</i>	<i>285</i>	<i>267</i>	<i>18</i>
<i>Sur les dérivés de couverture et POI</i>	<i>991</i>	<i>831</i>	<i>160</i>
<b>Total Ecart de Conversion - actif</b>	<b>2 278</b>	<b>1 701</b>	<b>577</b>

Cf chapitre 3 « principes et méthodes comptables »

## 4.10. CAPITAUX PROPRES

	Dotation en capital	Report à nouveau	Résultat de l'exercice	Situation Nette	Subventions d'investissement	Capitaux propres
Situation au 31 décembre 2021	1 718	3 193	-132	4 779	29 875	34 654
Affectation du résultat 2021	-	-132	132	-	-	-
Résultat 2022	-	-	-65	-65	-	-65
Mouvements sur subventions	-	-	-	-	3 301	3 301
Inscription des subventions au compte de	-	-	-	-	-1 031	-1 031
Autres	-	10 000	-	10 000	-	10 000
Transfert	-	-	-	-	-	-
<b>Situation au 31 décembre 2022</b>	<b>1 718</b>	<b>13 062</b>	<b>-65</b>	<b>14 715</b>	<b>32 145</b>	<b>46 860</b>

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, la SA SNCF Réseau, est dotée d'un capital de 1 718 M€.

Reclassement : Cf note sur la reprise de la dette dans le chapitre « faits marquants » du chapitre 1

## 4.11. SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

## 4.11.1. Synthèse des subventions sur immobilisations et mises en service

	31 décembre 2022			31 décembre 2021		
	Subventions mises en service	Subventions en cours	Total	Subventions mises en service	Subventions en cours	Total
Subventions de développement sur immobilisations en cours	-	7 198	7 198	-	6 876	6 876
Subventions de développement sur immobilisations en service	17 326	-	17 326	16 905	-	16 905
Subventions de régénération sur immobilisations en service	5 883	-	5 883	4 478	-	4 478
Subvention de régénération sur immobilisations en cours	-	1 738	1 738	-	1 616	1 616
<b>Total Subvention</b>	<b>23 209</b>	<b>8 936</b>	<b>32 145</b>	<b>21 383</b>	<b>8 492</b>	<b>29 875</b>

	Montant net au 31/12/2021	Mises en service de subventions sur l'exercice	Quote part de subvention virée au résultat	Autres variations	Montant net au 31/12/2022
Terrains, bâtiments et aménagements	854	214	-164	-	904
Terrassement, voies, ouvrages d'art et passages à niveau	12 690	778	-280	-	13 188
ITMO, électrification, télécom	3 360	246	-372	-	3 234
Immobilisations incorporelles	1	-	-1	-	-0
<b>Total Subventions de développement sur immobilisations en service</b>	<b>16 905</b>	<b>1 238</b>	<b>-817</b>	<b>-</b>	<b>17 326</b>

## 4.11.2. Subventions sur immobilisations en cours

Le cumul des subventions méritées, relatives aux immobilisations en cours, est basé sur l'avancement des travaux. Ce montant est enregistré dans le poste subventions d'investissement sur immobilisations en cours et présenté dans les capitaux propres.

## 4.11.3. Subventions de renouvellement et mises aux normes

L'ensemble des subventions de régénération reçues de l'Etat a été affecté à des programmes mis en service. Les reprises en résultat se poursuivent au rythme présenté dans le tableau ci-après :

Année de mise en service	Date de mise en service	Durée de reprise (en année)	Montant en service	Cumul reprise	Montant net au 31/12/2022
2004	01/07/2004	38	675	-328	347
2005	25/03/2005	42	574	-242	332
2006	09/05/2006	42	878	-347	531
2007	21/03/2007	35	734	-330	404
2008	17/04/2008	33	69	-38	31
2009	17/01/2009	42	844	-313	531
2010	22/01/2010	38	436	-187	249
2011	01/01/2011	51	20	-15	5
2012	01/01/2012	28	255	-131	124
2013	01/01/2013	41	75	-27	48
2016	01/01/2017	38	126	-20	106
2017	01/01/2018	38	170	-22	148
2018	01/01/2019	38	274	-29	245
2019	01/01/2020	38	537	-42	495
2020	01/01/2021	36	762	-42	720
2021	01/01/2022	34	1 616	-48	1 568
<b>Total Subventions de régénération sur immobilisations en service</b>			<b>8 045</b>	<b>-2 162</b>	<b>5 883</b>

#### 4.12. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

	31 décembre 2021	Dotations	Reprises	Reclassement	31 décembre 2022
Engagements envers le personnel	970	440	-333	3	1 080
Risque environnement	157	37	-51	-3	140
Risques fiscaux et sociaux	22	6	-6	-	21
Litiges contractuels	64	13	-18	-	59
Risques de change et de taux	387	230	-	-	616
Risques financiers	9	-	-8	-	1
Autres provisions pour R&C	11	2	-9	-	4
<b>Total Provisions</b>	<b>1 618</b>	<b>728</b>	<b>-425</b>	<b>0</b>	<b>1 922</b>

##### Engagements envers le personnel

La rubrique des engagements envers le personnel comprend principalement les engagements sur les facilités de circulation (354 M€) au titre des rentes accidents du travail (376 M€), de l'Action Sociale (64 M€), du Compte Epargne Temps (120 M€), de la Cessation Progressive d'Activité (86 M€), de la Médaille d'honneur du travail (20 M€), du régime complémentaire de prévoyance des CS (16 M).

##### Dépollution et risques environnementaux

Les coûts environnementaux provisionnés concernent principalement le traitement des traverses crésotées (67 M€), le désamiantage des bâtiments et du matériel roulant (44 M€) ainsi que des coûts liés à la dépollution des sols (27 M€).

##### Risques fiscaux et sociaux

Concernant la rubrique des risques fiscaux et sociaux, l'entreprise provisionne, par mesure de prudence, les redressements fiscaux et les risques sociaux. Cette rubrique concerne principalement le litige avec des salariés (21 M€).

##### Provisions pour litiges et risques contractuels

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

##### - Litige LGV BPL

La mise en service de la ligne LGV BPL a généré un contentieux de réclamations indemnitaires pour dommages de travaux publics. Des demandes préalables d'indemnisation majoritairement en Sarthe et Ile et Vilaine et des demandes d'expertise en Mayenne, ont été notifiées au titre des nuisances, majoritairement sonores générées par l'existence et l'exploitation de la ligne.

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

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

##### - Accident Eckwersheim LGV



Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai d'un TGV a fait 11 victimes et 42 blessés, à Eckwersheim en Alsace, sur la future ligne nouvelle Est Européenne.

Une provision au titre de la franchise « responsabilité civile » est constatée dans les comptes depuis l'accident.

Les personnes morales SNCF et SNCF Réseau ont été mises en examen pour homicides et blessures involontaires. L'information judiciaire est toujours en cours au pôle accidents collectifs du tribunal judiciaire de Paris.

#### - Tunnel des Montets

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

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

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

La procédure est toujours en cours.

#### - Litiges ART

L'ART a saisi la commission des sanctions de l'ART par décision de son collège n° 2022-078 du 20 octobre 2022 (notifiée à SNCF Réseau le 14/11/2022).

Sur les procédures d'attribution des capacités d'infrastructure définie dans le document de référence du réseau relative aux conditions d'allocation des

sillons travaux, l'ART a clos ces 2 procédures à l'encontre de SNCF Réseau (décisions du 15 décembre 2022).

Quand à la procédure relative aux conditions d'allocation des sillons commerciaux, le collège de l'ART a notifié sa décision de saisir la commission des sanctions le 14/11/2022 à SNCF Réseau. Le prononcé d'une éventuelle sanction devrait intervenir d'ici la fin du premier semestre 2023.

Au 31 décembre 2022 aucun passif éventuel n'a été identifié.

#### 4.13. EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES

Depuis le 01/01/2020, SNCF SA maison mère du nouveau groupe public unifié, en assure le pilotage stratégique et financier, dans le respect des règles d'indépendance applicables aux gestionnaires d'infrastructure. Dans ce cadre, SNCF SA centralise les activités de financement et de trésorerie du groupe. Toutefois SNCF Réseau a été habilité à émettre jusqu'au 30 juin 2020, mais n'a effectué aucune émission sur cette période.

Au-delà de cette date, SNCF Réseau n'a plus recours directement aux marchés internationaux de capitaux mais conserve dans son portefeuille jusqu'à leur échéance les émissions obligataires, les instruments financiers, les emprunts contractés auprès d'établissements de crédit et/ou de collectivités locales qu'il a contracté avant le 1er Janvier 2020.

La dette nette en valeur comptable s'élève à 27 Mds€ au 31/12/2022.

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
<b>Dettes long terme</b>	<b>41 655</b>	<b>45 790</b>	<b>-4 135</b>
Capital restant dû :	41 057	45 096	-4 039
<i>Long terme</i>	40 551	44 563	-4 012
<i>Dont différence de conversion</i>	-705	-556	-150
<i>Prêts RIF</i>	17	20	-3
<i>Zéro coupon</i>	490	514	-24
Intérêts courus :	598	693	-95
<b>Dettes SNCF</b>	<b>5 250</b>	<b>5 250</b>	<b>-0</b>
Capital restant dû :	5 215	5 215	-0
<i>Dettes transférées (cours historique)</i>	5 213	5 213	-
<i>Prêts RIF</i>	1	2	-0
Intérêts courus	35	35	-
<b>Dépôts de garantie reçus</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>0</b>
<b>Dettes court terme</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<i>Dont différence de conversion</i>	0	0	-
<b>Collatéraux (Passif)</b>	<b>187</b>	<b>316</b>	<b>-129</b>
Découverts bancaires	184	32	152
<b>Dettes PPP</b>	<b>2 120</b>	<b>2 280</b>	<b>-160</b>
<b>Total Dettes Financières</b>	<b>49 402</b>	<b>53 673</b>	<b>-4 271</b>
- Trésorerie active et placements	503	-680	1 183
- Créance PPP	-2 059	-2 224	165
- Créance CDP	-29 022	-22 002	-7 020
- Intérêts courus sur créances	-439	-339	-100
- Collatéraux (Actif)	-610	-984	374
- Dépôts de garantie payés	-	-	-
- Prêts aux tiers externes	-662	-775	113
- Avances reçues holding et G&C	-	-	-
- Avances et prêts aux filiales intégrées	-2	3	-5
- Différence de réévaluation - Effet couverture de change	705	556	150
- Différence de réévaluation - Effet couverture indexation inflation	-386	-217	-169
<b>Dettes nettes en valeur comptable ANC</b>	<b>17 430</b>	<b>27 012</b>	<b>-9 581</b>

Les lignes d'emprunt BPL, CNM et GSMR concernent les PPP Bretagne Pays de Loire, Contournement Nîmes Montpellier et Global System for Mobile communication for Railways. Elles représentent la dette de SNCF Réseau vis à vis de ses partenaires qui préfinancent une partie des projets. Depuis 2017, SNCF Réseau rembourse les dettes BPL et CNM.

Des réclamations ont été reçues par SNCF Réseau au titre des exercices 2015 à 2018 pour les PPP BPL et SEA. Ces réclamations sont, en grande partie, contestées par SNCF Réseau et seule la partie acceptée a fait l'objet d'une comptabilisation.

## Dette financière SNCF Réseau

Les tableaux ci-après présentent une répartition par devise et type de taux des dettes financières à court terme et à long terme de SNCF Réseau.

	Montant Brut	A un an au plus	A plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
<b>A - DETTE SNCF Réseau :</b>	<b>40 937</b>	<b>3 039</b>	<b>10 114</b>	<b>27 784</b>
<b>1. Emissions Obligataires :</b>	<b>40 937</b>	<b>3 039</b>	<b>10 114</b>	<b>27 784</b>
Total taux fixe :	35 832	50	10 015	25 767
Total Inflation :	3 982	2 967	-	1 015
Total taux variable :	1 124	0	100	1 002
EUR taux fixe	30 883	50	0	21 233
EUR Inflation	3 982	2 967	-	1 015
EUR taux variable	1 009	22	100	888
<b>Total EUR</b>	<b>35 875</b>	<b>3 039</b>	<b>9 700</b>	<b>23 136</b>
AUD taux fixe	57	-	57	0
AUD taux variable	-	-	-	-
<b>Total AUD</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>57</b>	<b>0</b>
CAD taux fixe	192	-	-	192
CAD taux variable	-	-	1	-
<b>Total CAD</b>	<b>192</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>192</b>
CHF taux fixe	868	0	152	716
CHF taux variable	-	-	-	-
<b>Total CHF</b>	<b>868</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>716</b>
GBP taux fixe	3 128	-	0	3 128
GBP taux variable	114	-	-	114
<b>Total GBP</b>	<b>3 242</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>3 242</b>
HKD taux fixe	113	-	113	0
HKD taux variable	-	-	-	-
<b>Total HKD</b>	<b>113</b>	<b>-</b>	<b>113</b>	<b>0</b>
JPY taux fixe	168	-	92	75
JPY taux variable	-	-	-	-
<b>Total JPY</b>	<b>168</b>	<b>-</b>	<b>92</b>	<b>75</b>
NOK taux fixe	48	-	-	48
NOK taux variable	-	-	-	-
<b>Total NOK</b>	<b>48</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>48</b>
SEK taux fixe	206	-	-	206
SEK taux variable	-	-	-	-
<b>Total SEK</b>	<b>206</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>206</b>
USD taux fixe	169	-	0	169
USD taux variable	-	-	-	-
<b>Total USD</b>	<b>169</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>169</b>
<b>2. T.C.N. :</b>				
<i>Billets de Trésorerie</i>	-	-		
<i>Commercial Papers</i>	-	-		
<i>USD</i>	-	-		

	Montant Brut	A un an au plus	A plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
<b>B - INTERETS COURUS :</b>	<b>598</b>	<b>598</b>	-	-
<b>Emissions Obligataires :</b>	<b>598</b>	<b>598</b>	-	-
Total taux fixe :	512	512	-	-
Total Inflation :	73	73	-	-
Total taux variable :	13	13	-	-
EUR taux fixe	405	405	-	-
EUR Inflation	73	73	-	-
EUR taux variable	11	11	-	-
<b>Total EUR</b>	<b>489</b>	<b>489</b>	-	-
AUD taux fixe	0	0	-	-
AUD taux variable	0	0	-	-
<b>Total AUD</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	-	-
CAD taux fixe	1	1	-	-
CAD taux variable	-	-	-	-
<b>Total CAD</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	-	-
CHF taux fixe	11	11	-	-
CHF taux variable	-	-	-	-
<b>Total CHF</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	-	-
GBP taux fixe	86	86	-	-
GBP taux variable	2	2	-	-
<b>Total GBP</b>	<b>88</b>	<b>88</b>	-	-
HKD taux fixe	3	3	-	-
HKD taux variable	-	-	-	-
<b>Total HKD</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	-	-
JPY taux fixe	0	0	-	-
JPY taux variable	-	-	-	-
<b>Total JPY</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	-	-
NOK taux fixe	2	2	-	-
NOK taux variable	-	-	-	-
<b>Total NOK</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	-	-
SEK taux fixe	3	3	-	-
SEK taux variable	-	-	-	-
<b>Total SEK</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	-	-
USD taux fixe	1	1	-	-
USD taux variable	-	-	-	-
<b>Total USD</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	-	-
<b>T.C.N. :</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	-	-
Billets de Trésorerie	-	-	-	-
Commercial Papers	-	-	-	-
USD	USD	0	-	-
<b>C - INTERETS CONSTATES D'AVANCE :</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	-	-
Billets de Trésorerie	-	-	-	-
Commercial Papers	-	-	-	-
USD	0	0	-	-

Dettes SNCF

Le tableau ci-après présente une répartition par devise et par taux de la dette SNCF transférée :

	Montant Brut	A un an au plus	A plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
<b>A - DETTE SNCF :</b>	<b>5 215</b>	<b>614</b>	<b>1</b>	<b>4 600</b>
Total taux fixe :	5 213	613	-	4 600
Total taux variable :	1	0	1	0
EUR taux fixe	5 213	613	-	4 600
EUR taux variable	1	0	1	0
<i>Dont Prêts RIF</i>	1	0	1	0
<b>Total EUR</b>	<b>5 215</b>	<b>614</b>	<b>1</b>	<b>4 600</b>
<b>B - Intérêts courus :</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Total taux fixe :	35	35	-	-
Total taux variable :	-	-	-	-
EUR taux fixe	35	35	-	-
EUR taux variable	-	-	-	-
<b>Total EUR</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

DETTE FINANCIERE A LONG TERME

La répartition de la dette financière à long terme après couverture, au cours couvert, est la suivante :

	Taux fixe		Taux Indexé Inflation		Taux variable		Total	
	déc.-22	déc.-21	déc.-22	déc.-21	déc.-22	déc.-21	déc.-22	déc.-21
SNCF RESEAU	37 242	41 647	2 350	2 121	1 450	1 668	41 043	45 436
SNCF	5 213	5 213	-	-	1	2	5 215	5 215
Total EUR :	<b>42 456</b>	<b>46 861</b>	<b>2 350</b>	<b>2 121</b>	<b>1 452</b>	<b>1 669</b>	<b>46 257</b>	<b>50 651</b>
<i>En % :</i>	<b>92%</b>	<b>93%</b>	<b>5%</b>	<b>4%</b>	<b>3%</b>	<b>3%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
Créance CDP	-26 577	-20 078	-1 394	-976	-1 051	-947	-29 022	-22 002
<i>Dettes nettes de créance CDP</i>	<b>15 879</b>	<b>26 782</b>	<b>956</b>	<b>1 144</b>	<b>400</b>	<b>722</b>	<b>17 236</b>	<b>28 649</b>

## 4.14. DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES COMPTES CREDITEURS

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
<b>Dettes fournisseurs et comptes rattachés</b>	<b>2 739</b>	<b>2 802</b>	<b>-64</b>
<i>Dont dettes fournisseurs d'immobilisations</i>	<i>207</i>	<i>214</i>	<i>-6</i>
<b>Dettes fiscales et sociales</b>	<b>1 174</b>	<b>1 130</b>	<b>44</b>
Personnel et organismes sociaux	701	618	84
Taxe sur le chiffre d'affaires	457	484	-27
Etat et collectivités publiques	14	24	-10
Dettes fiscales sur investissement	-	-	-
TVA sur immobilisations	2	4	-2
<b>Autres dettes d'exploitation</b>	<b>2 539</b>	<b>1 354</b>	<b>1 185</b>
Subventions appelées d'avance	672	538	134
Autres dettes	1 867	816	1 052
<b>Total des dettes d'exploitation</b>	<b>6 452</b>	<b>5 286</b>	<b>1 166</b>

## 4.15. ETAT DES ECHEANCES DES DETTES D'EXPLOITATION

	31 décembre 2022	Échéances à moins d'1 an	Éché plus
<b>Dettes fournisseurs et comptes rattachés</b>	<b>2 739</b>	<b>2 739</b>	
<i>Dont dettes fournisseurs d'immobilisations</i>	<i>207</i>	<i>207</i>	
<b>Dettes fiscales et sociales</b>	<b>1 174</b>	<b>1 174</b>	
Personnel et organismes sociaux	701	701	
Taxe sur le chiffre d'affaires	457	457	
Etat et collectivités publiques	14	14	
TVA sur immobilisations	2	2	
<b>Autres dettes d'exploitation</b>	<b>2 539</b>	<b>2 539</b>	
Subventions appelées d'avance	672	672	
Autres dettes	1 867	1 867	
<b>Total des dettes d'exploitation</b>	<b>6 452</b>	<b>6 452</b>	

## 5.1. VENTILATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires est constitué essentiellement des prestations de services générées par l'activité ferroviaire et est appréhendé au moment de la réalisation de ces prestations. Ces redevances d'infrastructures se décomposent principalement en :

- Redevance d'accès aux sillons,
- Redevance de marché,
- Redevance de circulation,
- Redevance d'utilisation des installations de traction électrique comprenant la redevance pour l'usage des installations de traction électrique (RCE) et la redevance de transport et de distribution de l'électricité (RCTE).

## 4.16. AUTRES COMPTES DE REGULARISATION PASSIF

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
Primes d'émissions des emprunts - Passif	1 140	1 280	-140
Différence d'évaluation sur instruments dérivés de couverture de change et Position Ouverte Isolée	991	831	160
Autres comptes de régularisation passif sur opérations financières	213	236	-23
<b>Total des Autres comptes de Régularisation - Passif</b>	<b>2 344</b>	<b>2 347</b>	<b>-3</b>

## 4.17. ECARTS DE CONVERSION PASSIF

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
Ecart de Conversion - passif	-1 662	-1 306	-356
<i>Sur la dette en devises couverte</i>	<i>-990</i>	<i>-823</i>	<i>-167</i>
<i>Sur les dérivés de couverture</i>	<i>-671</i>	<i>-483</i>	<i>-188</i>
<b>Total Ecart de Conversion - passif</b>	<b>-1 662</b>	<b>-1 306</b>	<b>-356</b>

## 4.18. PRODUITS CONSTATÉS D'AVANCE

Les produits constatés d'avance s'élèvent à 1 165 M€ au 31 décembre 2022. Ils sont composés, essentiellement, des redevances d'infrastructure facturées au titre des horaires de service 2022.

## 5. COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT

Les autres produits se composent essentiellement des ventes de fournitures (vieilles matières) et des produits « hors trafic » constitués par les produits localitifs.

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
Redevance d'accès	2 193	2 126	67
Redevance de marché	2 672	2 302	370
Redevance de circulation	852	771	81
Redevance quais	-	0	-0
Redevances complémentaires électricité	286	259	27
Autres recettes	53	51	2
<b>Sous-total recettes commerciales d'infrastructure</b>	<b>6 056</b>	<b>5 509</b>	<b>548</b>
Autres produits	908	963	-55
<b>Total Chiffre d'affaires</b>	<b>6 964</b>	<b>6 472</b>	<b>493</b>

## 5.2. PRODUCTION IMMOBILISEE ET STOCKEE

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
Production immobilisée ACE	4 111	4 215	-104
Production Immobilisée Charges de personnel	1 121	1 141	-20
Production Stockée	76	73	3
<b>Total Production Immobilisée</b>	<b>5 308</b>	<b>5 429</b>	<b>-121</b>

## 5.3. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
Subventions d'exploitation	572	535	37
Autres produits	25	74	-49
<b>Total Autres Produits d'Exploitation</b>	<b>597</b>	<b>609</b>	<b>-12</b>

Les subventions d'exploitation comprennent les compensations tarifaires versées par l'Etat pour assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret.

## 5.4. ACHATS ET CHARGES EXTERNES

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
Moyens de transport et de traction	-387	-323	-65
Entretien, maintenance	-3 236	-3 445	209
Honoraires et prestations informatiques	-893	-828	-65
Patrimoine	-728	-726	-2
Autres achats et charges externes	-1 945	-1 804	-141
<b>Total Achats et charges externes</b>	<b>-7 189</b>	<b>-7 126</b>	<b>-63</b>

## 5.5. IMPOTS ET TAXES

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
<b>Taxes foncières</b>	<b>-20</b>	<b>-18</b>	<b>-1</b>
<b>CVAE-CFE</b>	<b>-50</b>	<b>-49</b>	<b>-1</b>
Taxe sur les salaires	-8	-6	-2
Taxe Apprentissage	-14	-16	1
Formation Professionnelle	-33	-23	-10
Effort à la Construction	-29	-28	-1
Autres impôts et taxes (dont C35)	-26	-19	-7
Versement Transport	-44	-42	-2
<b>Sous-Total Autres impôts et taxes</b>	<b>-154</b>	<b>-134</b>	<b>-20</b>
<b>Total Impôts et Taxes</b>	<b>-224</b>	<b>-201</b>	<b>-23</b>

## 5.6. CHARGES DE PERSONNEL

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
Salaires et traitements	-2 478	-2 401	-77
Cotisations retraites	-674	-644	-30
Autres charges sociales	-467	-425	-42
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	-18	-11	-7
<b>Sous-total</b>	<b>-3 637</b>	<b>-3 481</b>	<b>-157</b>
Mise à disposition de personnel	-68	-61	-7
<b>Total des charges de personnel</b>	<b>-3 705</b>	<b>-3 541</b>	<b>-164</b>
<b>Total des effectifs moyens payés</b>	<b>52 749</b>	<b>53 364</b>	<b>-615</b>

## 5.7. HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Le montant des honoraires des commissaires aux comptes s'est élevé à 0,9 M€ en 2022 qui se répartissent comme suit :

- audit légal des comptes 2022 : 0,7 M€ (PWC pour 0,3 M€ et EY pour 0,4 M€)
- Services Autres que la Certification des Comptes (SACC) pour 0,2 M€ (0,1 M€ pour chaque cabinet).

## 5.8. DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
Dotation aux amortissements	-2 325	-2 164	-162
Dotation aux provisions des immobilisations	-2	-2	0
Dotation aux provisions dépréciations de créances	-13	-26	13
Dotation aux provisions dépréciations stocks	-5	-9	4
Dotation aux provisions pour risques et charges	-133	-134	1
<b>Total des Dotations d'Exploitation</b>	<b>-2 478</b>	<b>-2 335</b>	<b>-144</b>

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
Quote part de subvention virée au compte de résultat	817	801	16
Reprise de subvention régénération	211	163	48
Reprises de provisions des immobilisations	6	7	-2
Reprises de provisions dépréciations de créances	15	33	-18
Reprises de provisions dépréciations stocks	28	19	9
Reprises de provisions pour risques et charges	140	118	22
Transfert de charges	16	15	1
<b>Total des Reprises d'Exploitation</b>	<b>1 232</b>	<b>1 156</b>	<b>76</b>

## 5.9. RESULTAT FINANCIER

	31 décembre 2022	31 décembre 2021	Variation de l'exercice
Coût endettement financier net	-604	-782	178
Coût financier des avantages au personnel	261	105	156
Dividendes	-72	-5	-67
Autres charges financières	-136	-127	-9
Autres produits financiers	277	180	97
<b>Total Résultat Financier</b>	<b>-274</b>	<b>-629</b>	<b>355</b>

## 5.10. RESULTAT EXCEPTIONNEL

Le résultat exceptionnel de l'exercice 2022 est de -293 M€ contre 40 M€ l'an dernier. Cette variation est due à l'augmentation du poste avantage au personnel d'environ 354 M€, cf chapitre 4.12 « Provisions pour risques et charges »



## 6. INFORMATION RELATIVE A LA FISCALITE

Depuis le 1er janvier 2015, SNCF Réseau fait partie du périmètre d'intégration fiscale dont la tête de groupe est SNCF. Une convention d'intégration fiscale a été signée entre les deux entités pour garantir à SNCF Réseau la neutralité de son option pour ce régime fiscal.

A ce titre les déficits fiscaux reportables peuvent se distinguer comme suit :

- Déficits fiscaux avant l'entrée de SNCF Réseau dans l'intégration fiscale 10 121 M€,
- Déficits fiscaux depuis le 1er janvier 2015 imputables sur le bénéfice fiscal du groupe d'intégration : 4 953 M€.

SNCF Réseau a comptabilisé un produit d'impôt de 1,3 M€ qui se répartit ainsi :

- Crédit d'Impôt Recherche pour 0,5 M€
- Crédit Mécénat pour 0,3 M€
- Crédit d'Impôt Famille 0,5 M€

## 7. INFORMATIONS SUR LES PARTIES LIEES

Le groupe SNCF Réseau, dont le capital est intégralement détenu par la SNCF SA, elle-même détenue par l'État (via l'Agence des Participations de l'État), est lié avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'Etat français. Les informations portant sur les transactions avec ces entités concernent les parties liées suivantes :

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

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

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

### 7.1. RELATION AVEC LE GROUPE FERROVIAIRE

#### Relations avec SNCF Voyageurs

SNCF Voyageurs est l'un des principaux clients de SNCF Réseau au titre des péages pour le transport de voyageurs.

Soldes au bilan	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Créances d'exploitation	678	905
Dettes d'exploitation*	941	1 031

\* Soldes au bilan hors dette financière présentée séparément au passif du bilan

Produits et charges	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Péages	3 568	3 175
Charges	-558	-509

#### Relations avec SA FRET

SA Fret est l'un des principaux clients de SNCF Réseau au titre des péages pour le transport de marchandises.

Soldes au bilan	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Créances d'exploitation	-20	-4
Dettes d'exploitation*	15	13

\* Soldes au bilan hors dette financière présentée séparément au passif du bilan

Produits et charges	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Péages	43	45
Charges	-17	-20

#### Relation avec SA SNCF

La loi portant sur la réforme ferroviaire prévoit que la nouvelle SNCF assure le pilotage stratégique du groupe public ferroviaire ainsi que des fonctions mutualisées exercées au bénéfice de toutes les sociétés du groupe, au titre des directions d'animation, des directions d'appui et des directions des centres de services partagés du groupe. Ces fonctions mutualisées comprennent notamment :

- La gestion administrative des ressources humaines, de la paie et de la protection sociale,
- La gestion de systèmes d'information du groupe,
- La gestion immobilière et foncière du groupe,
- L'organisation des achats généraux du groupe.

Soldes au bilan	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Créances	82	92
Dettes	141	130

Produits et charges	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Produits	134	93
Charges	-718	-617

### 7.2. RELATION AVEC L'ETAT

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

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

L'Etat verse également à SNCF Réseau des subventions d'exploitation ainsi que des subventions d'investissement.

Les concours publics apportés à SNCF Réseau par l'Etat et les collectivités sont présentés dans le tableau suivant :

Soldes au bilan	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Subventions à recevoir (actif)	97	97

Produits et charges	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Redevances d'accès	2 029	2 046
Compensations FRET	176	159

## 8. ENGAGEMENTS HORS BILAN

### 8.1. ENGAGEMENTS DONNES ET RECUS SUR INSTRUMENTS FINANCIERS

- Gestion des risques de signature et de contrepartie

SNCF Réseau n'a plus recours directement aux marchés internationaux de capitaux mais conserve dans son portefeuille jusqu'à leur échéance tous les instruments dérivés auxquels le groupe a contracté avant la Réforme Ferroviaire pour couvrir son exposition aux risques de taux et de change. Les principaux dérivés utilisés sont des contrats d'échanges d'intérêts, des

contrats de change à terme et des contrats d'échanges de devises.

*Montant notionnel des instruments financiers dérivés :*

Les contrats ou montants notionnels présentés ci-dessous ne représentent pas les montants à payer ou à recevoir et par conséquent ne représentent pas non plus le risque encouru par SNCF Réseau lié à l'utilisation des instruments dérivés :

I - MARCHE A TERME D'INSTRUMENTS FINANCIERS	31 décembre 2022		31 décembre 2021	
	Nominal	MtM	Nominal	MtM
Opérations de couvertures négociées de gré à gré :				
Echanges de taux en EUR :				
<b>Micro-couverture</b>				
< 1 an	3 120 EUR	326 EUR	352 EUR	5 EUR
de 1 à 5 ans	863 EUR	5 EUR	2 046 EUR	193 EUR
> 5 ans	3 604 EUR	-86 EUR	1 744 EUR	-601 EUR
<b>Macro-couverture</b>				
< 1 an	-	- EUR	-	-
de 1 à 5 ans	-	- EUR	-	-
> 5 ans	-	- EUR	-	-
<b>Opérations de trading :</b>				
< 1 an	- EUR	- EUR	- EUR	- EUR
de 1 à 5 ans	- EUR	- EUR	- EUR	- EUR
> 5 ans	50 EUR	-1 EUR	50 EUR	-9 EUR

II - LES OPERATIONS EN DEVISES	31 décembre 2022		31 décembre 2021	
	Nominal	MtM	Nominal	MtM
Opérations de couvertures négociées de gré à gré :				
Change à terme contre EUR :				
< 1 an	- USD	- EUR	- USD	- EUR
de 1 à 5 ans				
> 5 ans				
<b>Swaps de devises contre EUR :</b>				
< 1 an	- CHF	- EUR	- CHF	- EUR
	- GBP	- EUR	- GBP	- EUR
	- JPY	- EUR	7 000 JPY	55 EUR
	- USD	- EUR	1 500 USD	1 360 EUR
de 1 à 5 ans	150 CHF	155 EUR	150 CHF	162 EUR
	- GBP	- EUR	- GBP	- EUR
	937 HKD	112 EUR	937 HKD	114 EUR
	13 000 JPY	101 EUR	- JPY	- EUR
	- USD	- EUR	- USD	- EUR
> 5 ans	- AUD	- EUR	90 AUD	63 EUR
	277 CAD	212 EUR	277 CAD	255 EUR
	705 CHF	797 EUR	705 CHF	905 EUR
	2 825 GBP	3 920 EUR	2 834 GBP	5 810 EUR
	- HKD	- EUR	- HKD	- EUR
	10 000 JPY	80 EUR	23 000 JPY	218 EUR
	500 NOK	56 EUR	500 NOK	67 EUR
	2 290 SEK	191 EUR	2 290 SEK	287 EUR
	180 USD	169 EUR	180 USD	219 EUR

III - AUTRES ENGAGEMENTS DE HORS BILAN FINANCIERS	31 décembre 2022		31 décembre 2021	
	Engagement de financement reçus :			
Emprunt syndiqué :		- EUR	- EUR	

## 8.2. AUTRES ENGAGEMENTS DONNES ET RECUS

- Cautions reçues des tiers externes

Le montant des garanties financières reçu des tiers est de 377 M€ (garanties reçues des fournisseurs)

- Engagements d'achats d'immobilisations

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

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

Le montant des engagements d'achats concerne principalement les engagements d'achats d'immobilisations qui représentent 4 089 M€ à fin décembre 2022.

- Garanties financières données à des tiers

Le montant des engagements liés aux garanties financières données à des tiers est de 753 M€ à fin décembre 2022.

Une garantie a été émise par SNCF Réseau en faveur de la Caisse des dépôts-Direction des Fonds d'Épargne pour 687 M€. Cette garantie fait l'objet d'une rémunération à compter de juillet 2011.

Dans le cadre des projets de construction de lignes nouvelles, certains travaux peuvent faire l'objet d'une attribution de marché auprès de certains fournisseurs qui, eux-mêmes, sous-traitent à d'autres entreprises. Le montant des garanties financières données représentent 63 M€ à la clôture de décembre 2022.

Il s'agit principalement de garanties données pour 47 M€ au titre du projet CDG Express et 16 M€ de garanties financières accordées à Gares & Connexions pour le projet TO-LYON.

- Location de financement, crédit-bail et location simple

Le montant des engagements relatifs aux locations simples représente 199 M€ à fin décembre 2022.

- Promesses de ventes

Les promesses de ventes reçues s'élèvent à 72 M€ au 31 décembre 2022.

- Engagements reçus sur les locations simples immobilières

L'indexation retenue au 31 décembre 2022 pour les redevances futures sur concessions est de 0.9943 % (indice ILAT 1er trimestre 2022).

Au 31 décembre 2022, le total des engagements reçus sur les contrats de location simple est estimé à 136M€.

- Locations immobilières données – baux

L'indexation retenue au 31 décembre 2022 pour les redevances futures sur concessions est de 0.9943% (indice ILAT 1er trimestre 2021).

Au 31 décembre 2022, le total des engagements donnés sur les contrats de location simple est estimé à 200 M€.

- Garanties financières reçues de tiers

SNCF Réseau bénéficie d'une garantie à première demande de la part d'un organisme bancaire en cas de manquement de SYNERAIL. Cette garantie est accordée progressivement en fonction de l'engagement des phases de déploiement du réseau. Au 31 décembre 2022, SNCF Réseau bénéficie d'une garantie pour un montant de 377 M€.

SNCF Réseau profite d'une garantie bénéficiaire auprès d'Eiffage Rail Express pour 70 M€.

- Subventions d'investissements à recevoir :

Les engagements reçus par SNCF Réseau au titre des subventions à recevoir correspondent au montant du financement à recevoir en application des conventions de financement signées, minoré des subventions méritées comptabilisées à date.

- Subventions d'investissements à recevoir

### Subventions à 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 SA a ensuite réalisé, également en décembre 2020, un versement au fonds de concours de l'État dédié au financement du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau pour le même montant de 4 050 M€, selon le mécanisme mis en place à compter de 2016 et prévu à l'article 2111-24 du Code des transports.

Cette somme de 4 050 M€ sera reversée par l'État à SNCF Réseau de manière étalée dans le temps à compter de 2021. Les versements annuels seront réalisés en fonction des besoins de financement des opérations de régénération exprimés par SNCF Réseau. Ces reversements seront comptabilisés chez SNCF Réseau en subvention d'investissement au bilan lors de leur réception, un premier règlement de 1 645 M€ est intervenu en 2021, et des règlements en 2022 pour 1 761 M€. Le montant restant à recevoir est 644 M€ au 31 décembre 2022.

**9. INFORMATIONS RELATIVES A L'EFFECTIF**

La répartition des effectifs par collègue se décompose ainsi :

	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Cadres	15 666	15 537
Maitrise	19 794	20 445
Exécution	17 289	17 382
<b>Total des effectifs moyens payés</b>	<b>52 749</b>	<b>53 364</b>

**10. REMUNERATION DES DIRIGEANTS**

Les principaux dirigeants du Groupe sont les membres du Comité Exécutif du groupe SNCF Réseau. Leur rémunération imposable cumulée indiquée ci-dessous correspond à des avantages court terme.

	31 décembre 2022	31 décembre 2021
<b>Membres des organes de direction</b>		
Avances et crédits	-	0
Rémunérations allouées	1	1
Engagements pour pensions de retraite	-	0
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>1</b>

Les montants indiqués correspondent à des rémunérations brutes.

06 –  
RAPPORT DES  
COMMISSAIRES  
AUX COMPTES  
SUR LES  
COMPTES  
CONSOLIDÉS

**SNCF RESEAU**

**Rapport des commissaires aux comptes  
sur les comptes consolidés**

**(Exercice clos le 31 décembre 2022)**



**PricewaterhouseCoopers Audit**

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

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

**Ernst & Young Audit**

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

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

**Rapport des commissaires aux comptes  
sur les comptes consolidés****(Exercice clos le 31 décembre 2022)**

A l'assemblée générale

**SNCF Réseau**

15-17 rue Jean-Philippe Rameau  
CS 80001  
93212 La Plaine Saint-Denis Cedex

**Opinion avec réserve**

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de la société SNCF Réseau relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2022, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Sous la réserve décrite dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine, à la fin de l'exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques.

**Fondement de l'opinion avec réserve*****Motivation de la réserve***

Comme mentionné dans les notes 4.5.1 et 4.5.2 de l'annexe aux comptes consolidés relatives au test de valeur des actifs de l'Unité Génératrice de Trésorerie Infrastructure (« l'UGT Infrastructure »), la forte hausse de l'inflation affecte sensiblement le coût des charges d'exploitation et des dépenses d'investissements de l'UGT Infrastructure au regard de la trajectoire financière inscrite dans le contrat de performance 2021-2030 de l'UGT Infrastructure signé en avril 2022 avec l'Etat.

Cette situation, constitutive d'un indice de perte de valeur, a conduit SNCF Réseau à mettre en œuvre un nouveau test de valeur au 31 décembre 2022 selon une méthodologie similaire à celle utilisée lors du précédent test réalisé au 31 décembre 2021.

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. Ceci s'est illustré notamment par 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 contrat de performance 2021-2030 ajustée au regard du budget 2023 approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 14 décembre 2022 et de l'impact estimé à date de l'inflation pour les années 2024 et suivantes. Ces prévisions de trésorerie intègrent (i) des entrées de trésorerie (péages, subventions d'investissement) émanant notamment d'engagements de l'État, (ii) des dépenses opérationnelles (notamment travaux et entretien des installations) nettes des gains de productivité, (iii) des investissements notamment de régénération du réseau.

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

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

- Des dividendes qui seront perçus de la Société Nationale SNCF, dont l'estimation repose sur la capacité distributive de la Société Nationale SNCF dans le contexte évoqué ci-dessus.
- Pour le réseau en service, SNCF Réseau a maintenu l'année 2030 comme année normative considérant qu'elle correspondra à l'année où le réseau sera stabilisé au niveau de performance attendu. Ce niveau de performance cible en 2030, qui n'a jamais été atteint auparavant, repose sur la trajectoire d'investissements de régénération prévue dans le contrat de performance et ajustée des effets de l'inflation. La valeur terminale constitue ainsi la part essentielle de la valeur recouvrable.
- Enfin, les mesures relatives au 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, incorporels et droits d'utilisation de l'UGT Infrastructure figurant au bilan de la société au 31 décembre 2022 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 31 décembre 2022, d'une part, à 34,1 milliards d'euros pour les immobilisations corporelles, incorporelles (encours de production exclus) et droits d'utilisation et, d'autre part, à 2,8 milliards d'euros pour les impôts différés actifs.

Dans notre rapport du 25 février 2022 sur les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2021, nous avons également formulé une réserve sur la valeur nette comptable des actifs concernés qui s'élevait d'une part, à 33,2 milliards d'euros pour les immobilisations corporelles et incorporelles (encours de production exclus) et, d'autre part, à 2,8 milliards d'euros pour les impôts différés actifs.

### ***Référentiel d'audit***

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés » du présent rapport.

### ***Indépendance***

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le

code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1<sup>er</sup> janvier 2022 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/201.

### **Justification des appréciations - Points clés de l'audit**

En application des dispositions des articles L.823-9 et R.823-7 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, outre le point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes consolidés pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes consolidés pris isolément.

### **Evaluation des engagements envers le personnel**

*Note 6 de l'annexe aux comptes consolidés*

#### **Description du risque**

Le personnel du groupe SNCF Réseau bénéficie de différents régimes d'avantages postérieurs à l'emploi qui sont qualifiés, soit de régimes à prestations définies soit de régimes à cotisations définies. Les régimes à prestations définies donnent lieu à la comptabilisation d'engagements au passif pour une valeur nette de 1 162 millions d'euros au 31 décembre 2022. Les engagements ainsi comptabilisés concernent notamment :

- les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi, l'action sociale et les rentes accidents du travail ;
- les autres régimes d'avantages à long terme, tels que, notamment, les médailles du travail et autres avantages assimilés, et la cessation progressive d'activité.

Comme indiqué dans la note 6 de l'annexe aux comptes consolidés, ces engagements sont principalement évalués selon des calculs actuariels intégrant des hypothèses financières et démographiques, telles que le taux d'actualisation, le taux de mortalité, la rotation du personnel et la projection des salaires futurs.

Pour le personnel des sociétés SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions au statut, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF, la société a conclu que le régime spécial de retraite est un régime à cotisations définies, comme mentionné dans la note 6 de l'annexe aux comptes consolidés. Dans un tel régime, les engagements ne donnent pas lieu à l'enregistrement d'un passif, la société n'étant pas engagée envers le personnel au-delà des cotisations versées chaque année.

Un engagement au titre des facilités de circulation de 379 M€ a été reconnu au titre de l'exercice 2022 dès lors que ces avantages octroyés au personnel actif pour la période postérieure à leur emploi, ainsi qu'aux retraités et à leurs ayants-droits, constituent des avantages postérieurs à l'emploi. La valorisation de cet engagement a été réalisée sur la base du nouveau barème forfaitaire des

avantages en nature établi par la convention entre l'ACOSS (Agence Centrale des organismes de Sécurité Sociale) et l'UTP (Union des Transports Publics) signée au cours de l'exercice. Par ailleurs, le nouveau dispositif de gestion des facilités de circulation prévu dans le cadre de la Convention collective nationale de la branche ferroviaire instaure le principe du versement de contributions financières établies selon ledit barème forfaitaire, et à compter de 2025 à une caisse de compensation ad hoc, afin de réallouer les sommes collectées aux opérateurs de transport.

Compte tenu de la complexité des régimes et de leur analyse au regard de leur qualification, du nombre de régimes d'avantages au personnel au sein du groupe et du caractère significatif des passifs liés, de la complexité des calculs actuariels réalisés, du degré d'incertitudes entourant les hypothèses financières et démographiques sous-jacentes, ainsi que de la sensibilité élevée de la valeur actuarielle des engagements à ces hypothèses, l'évaluation par la Direction des engagements envers le personnel constitue un point clé de l'audit.

### **Notre réponse au risque**

Nous avons pris connaissance du processus de qualification et d'évaluation par la Direction de ces principaux engagements.

Nos travaux ont également consisté à :

- obtenir et examiner la documentation interne et externe relative à ces engagements, y compris les relevés d'actifs de couverture des engagements ;
- apprécier, sur la base des analyses réalisées par la Direction :
  - la qualification des régimes post-emploi, entre régimes à prestations définies et régimes à cotisations définies,
  - l'incidence potentielle des faits et événements de l'exercice sur la qualification des régimes existants, notamment les évolutions de taux de cotisation ;
- examiner par sondage les données de base prises en compte dans les calculs actuariels avec les données sous-tendant la comptabilité ;
- apprécier avec nos experts en actuariat le bien-fondé des principales hypothèses actuarielles retenues dans l'évaluation des engagements, en fonction de la nature des engagements, de leur duration et des données de marché disponibles (taux d'actualisation, d'inflation, de mortalité, de rotation du personnel et la projection des salaires futurs) ;
- examiner la conformité des principes et modalités d'évaluation et de comptabilisation retenus avec les dispositions contractuelles, conventionnelles, légales et réglementaires en vigueur.

Enfin, nous avons vérifié que la note 6 de l'annexe aux comptes consolidés donne une information appropriée, notamment sur la qualification de certains engagements et la sensibilité de la valeur des engagements aux hypothèses retenues.

### **Vérifications spécifiques**

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires des informations données dans le rapport sur la gestion du groupe.

A l'exception de l'incidence éventuelle du point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

## **Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires**

### ***Format de présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel***

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L.451-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Président. S'agissant de comptes consolidés, nos diligences comprennent la vérification de la conformité du balisage de ces comptes au format défini par le règlement précité.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

En raison des limites techniques inhérentes au macro-balisage des comptes consolidés selon le format d'information électronique unique européen, il est possible que le contenu de certaines balises des notes annexes ne soit pas restitué de manière identique aux comptes consolidés joints au présent rapport.

Par ailleurs, il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes consolidés qui seront effectivement inclus par votre société dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisé nos travaux.

### ***Désignation des commissaires aux comptes***

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la société SNCF Réseau par le Ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie en date du 22 avril 1998 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit, et par le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique en date du 27 avril 2015 pour le cabinet Ernst & Young Audit.

Au 31 décembre 2022, le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit était dans la 26<sup>ème</sup> année de sa mission sans interruption et le cabinet Ernst & Young Audit dans la 8<sup>ème</sup> année.

### **Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes consolidés**

Il appartient à la direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes consolidés, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Il incombe au Comité d'audit, des comptes et des risques de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration.

## **Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés**

### ***Objectif et démarche d'audit***

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes consolidés. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.823-10-1 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit.

En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés ;
- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances

ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;

- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle ;
- concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

### **Rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques**

Nous remettons au Comité d'audit, des comptes et des risques un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques figurent les risques d'anomalies significatives que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au Comité d'audit, des comptes et des risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.822-10 à L.822-14 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le Comité d'audit, des comptes et des risques des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 27 février 2023

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Ernst & Young Audit

Jean-Paul Collignon

Philippe Vogt

Valérie Desclève

Nicolas Pfeuty



07 –

RAPPORT DES

COMMISSAIRES

AUX COMPTES

SUR LES

COMPTES

SOCIAUX

**SNCF RESEAU**

**Rapport des commissaires aux comptes  
sur les comptes annuels**

**(Exercice clos le 31 décembre 2022)**

**PricewaterhouseCoopers Audit**

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

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

**Ernst & Young Audit**

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

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

**Rapport des commissaires aux comptes  
sur les comptes annuels****(Exercice clos le 31 décembre 2022)**

A l'assemblée générale

**SNCF Réseau**

15-17 rue Jean-Philippe Rameau  
CS 80001  
93212 La Plaine Saint-Denis Cedex

**Opinion avec réserve**

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes annuels de la société SNCF Réseau relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2022, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Sous la réserve décrite dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques.

**Fondement de l'opinion avec réserve*****Motivation de la réserve***

Comme mentionné dans la note 4.2.3 de l'annexe aux comptes annuels relative au test de valeur des actifs de l'Unité Génératrice de Trésorerie Infrastructure (« l'UGT Infrastructure »), la forte hausse de l'inflation affecte sensiblement le coût des charges d'exploitation et des dépenses d'investissements de l'UGT Infrastructure au regard de la trajectoire financière inscrite dans le contrat de performance 2021-2030 de l'UGT Infrastructure signé en avril 2022 avec l'Etat.

Cette situation, constitutive d'un indice de perte de valeur, a conduit SNCF Réseau à mettre en œuvre un nouveau test de valeur au 31 décembre 2022 selon une méthodologie similaire à celle utilisée lors du précédent test réalisé au 31 décembre 2021.

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. Ceci s'est illustré notamment par 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 contrat de performance 2021-2030 ajustée au regard du budget 2023 approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 14 décembre 2022 et de l'impact estimé à date de l'inflation pour les années 2024 et suivantes. Ces prévisions de trésorerie intègrent (i) des entrées de trésorerie (péages, subventions d'investissement) émanant notamment d'engagements de l'État, (ii) des dépenses opérationnelles (notamment travaux et entretien des installations) nettes des gains de productivité, (iii) des investissements notamment de régénération du réseau.

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

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

- Des dividendes qui seront perçus de la Société Nationale SNCF, dont l'estimation repose sur la capacité distributive de la Société Nationale SNCF dans le contexte évoqué ci-dessus.
- Pour le réseau en service, SNCF Réseau a maintenu l'année 2030 comme année normative considérant qu'elle correspondra à l'année où le réseau sera stabilisé au niveau de performance attendu. Ce niveau de performance cible en 2030, qui n'a jamais été atteint auparavant, repose sur la trajectoire d'investissements de régénération prévue dans le contrat de performance et ajustée des effets de l'inflation. La valeur terminale constitue ainsi la part essentielle de la valeur recouvrable.
- Enfin, les mesures relatives au 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'arrêt 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 31 décembre 2022 et, en conséquence, le montant des dépréciations afférentes pourrait être sous-évalué.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant des projections utilisées, et donc de nous prononcer sur la valeur nette comptable des actifs concernés qui s'élève au 31 décembre 2022, à 33,6 milliards d'euros pour les immobilisations corporelles et incorporelles (encours de production exclus).

Dans notre rapport du 25 février 2022 sur les comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2021, nous avons également formulé une réserve sur la valeur nette comptable des actifs concernés qui s'élevait à 33,2 milliards d'euros pour les immobilisations corporelles et incorporelles (encours de production exclus).

### ***Référentiel d'audit***

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels » du présent rapport.

### ***Indépendance***

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1<sup>er</sup> janvier 2022 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014.

### **Justification des appréciations -Points clés de l'audit**

En application des dispositions des articles L.823-9 et R.823-7 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, outre le point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes annuels pris isolément.

### **Evaluation des engagements envers le personnel**

*Notes 3.11 et 4.12 de l'annexe aux comptes annuels*

#### **Description du risque**

Le personnel de la société SNCF Réseau bénéficie de différents régimes d'avantages postérieurs à l'emploi qui sont qualifiés, soit de régimes à prestations définies soit de régimes à cotisations définies. Les régimes à prestations définies donnent lieu à la comptabilisation d'engagements au passif pour une valeur nette de 1 080 millions d'euros au 31 décembre 2022. Les engagements ainsi comptabilisés concernent notamment :

- les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi, l'action sociale et les rentes accidents du travail ;
- les autres régimes d'avantages à long terme, tels que, notamment, les médailles du travail et autres avantages assimilés, et la cessation progressive d'activité.

Comme indiqué dans la note 3.11 de l'annexe aux comptes annuels, ces engagements sont principalement évalués selon des calculs actuariels intégrant des hypothèses financières et démographiques, telles que le taux d'actualisation, le taux de mortalité, la rotation du personnel et la projection des salaires futurs.

Pour le personnel de la société SNCF Réseau au statut, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF, la société a conclu que le régime spécial de retraite est un régime à cotisations définies, comme mentionné dans la note 3.11 de l'annexe aux comptes annuels. Dans un tel régime, les engagements ne donnent pas lieu à l'enregistrement d'un passif, la société n'étant pas engagée envers le personnel au-delà des cotisations versées chaque année.

Un engagement au titre des facilités de circulation de 354 M€ a été reconnu au titre de l'exercice 2022 dès lors que ces avantages octroyés au personnel actif pour la période postérieure à leur emploi, ainsi qu'aux retraités et à leurs ayants-droits, constituent des avantages postérieurs à l'emploi. La valorisation de cet engagement a été réalisée sur la base du nouveau barème forfaitaire des avantages en nature établi par la convention entre l'ACOSS (Agence Centrale des organismes de Sécurité Sociale) et l'UTP (Union des Transports Publics) signée au cours de l'exercice. Par ailleurs, le nouveau dispositif de gestion des facilités de circulation prévu dans le cadre de la Convention

collective nationale de la branche ferroviaire instaure le principe du versement de contributions financières établies selon ledit barème forfaitaire, et à compter de 2025 à une caisse de compensation ad hoc, afin de réallouer les sommes collectées aux opérateurs de transport.

Compte tenu de la complexité des régimes et de leur analyse au regard de leur qualification, du nombre de régimes d'avantages au personnel au sein du groupe et du caractère significatif des passifs liés, de la complexité des calculs actuariels réalisés, du degré d'incertitudes entourant les hypothèses financières et démographiques sous-jacentes, ainsi que de la sensibilité élevée de la valeur actuarielle des engagements à ces hypothèses, l'évaluation par la Direction des engagements envers le personnel constitue un point clé de l'audit.

### **Notre réponse au risque**

Nous avons pris connaissance du processus de qualification et d'évaluation par la Direction de ces principaux engagements.

Nos travaux ont également consisté à :

- obtenir et examiner la documentation interne et externe relative à ces engagements, y compris les relevés d'actifs de couverture des engagements ;
- apprécier, sur la base des analyses réalisées par la Direction :
  - la qualification des régimes post-emploi, entre régimes à prestations définies et régimes à cotisations définies,
  - l'incidence potentielle des faits et événements de l'exercice sur la qualification des régimes existants, notamment les évolutions de taux de cotisation ;
- examiner par sondage les données de base prises en compte dans les calculs actuariels avec les données sous-tendant la comptabilité ;
- apprécier avec nos experts en actuariat le bien-fondé des principales hypothèses actuarielles retenues dans l'évaluation des engagements, en fonction de la nature des engagements, de leur durée et des données de marché disponibles (taux d'actualisation, d'inflation, de mortalité, de rotation du personnel et la projection des salaires futurs) ;
- examiner la conformité des principes et modalités d'évaluation et de comptabilisation retenus avec les dispositions contractuelles, conventionnelles, légales et réglementaires en vigueur.

Enfin, nous avons vérifié que les notes 3.11 et 4.12 de l'annexe aux comptes annuels donnent une information appropriée, notamment sur la qualification de certains engagements et la sensibilité de la valeur des engagements aux hypothèses retenues.

### **Vérifications spécifiques**

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires.

### **Informations données dans le rapport de gestion et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés à l'actionnaire unique**

A l'exception de l'incidence éventuelle du point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés à l'actionnaire

unique.

Nous attestons de la sincérité et de la concordance avec les comptes annuels des informations relatives aux délais de paiement mentionnées à l'article D.441-6 du code de commerce.

### ***Informations relatives au gouvernement d'entreprise***

Nous attestons de l'existence, dans la section du rapport de gestion du conseil d'administration consacrée au gouvernement d'entreprise, des informations requises par les articles L.225-37-4 et L.22-10-10 du code de commerce.

### **Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires**

#### ***Format de présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel***

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L.451-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Président.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

Il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes annuels qui seront effectivement inclus par votre société dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisé nos travaux.

#### ***Désignation des commissaires aux comptes***

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la société SNCF Réseau par le Ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie en date du 22 avril 1998 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit, et par le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique en date du 27 avril 2015 pour le cabinet Ernst & Young Audit.

Au 31 décembre 2022, le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit était dans la 26<sup>ème</sup> année de sa mission sans interruption et le cabinet Ernst & Young Audit dans la 8<sup>ème</sup> année.

#### **Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes annuels**

Il appartient à la direction d'établir des comptes annuels présentant une image fidèle conformément aux règles et principes comptables français ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.



Lors de l'établissement des comptes annuels, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Il incombe au Comité d'audit, des comptes et des risques de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le conseil d'administration.

## **Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels**

### ***Objectif et démarche d'audit***

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes annuels. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.823-10-1 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes annuels ;

- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes annuels au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes annuels et évalue si les comptes annuels reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle.

### **Rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques**

Nous remettons au Comité d'audit, des comptes et des risques un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques figurent les risques d'anomalies significatives, que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au Comité d'audit, des comptes et des risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.822-10 à L.822-14 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le Comité d'audit, des comptes et des risques des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 27 février 2023

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Ernst & Young Audit

Jean-Paul Collignon

Philippe Vogt

Valérie Desclève

Nicolas Pfeuty

08 –  
RAPPORT DES  
COMMISSAIRES  
AUX COMPTES  
SUR LA DPEF

**SNCF Réseau**

**Rapport de l'un des commissaires aux  
comptes sur la vérification de la déclaration  
consolidée de performance extra-financière**

**(Exercice clos le 31 décembre 2022)**



## **Rapport de l'un des commissaires aux comptes sur la vérification de la déclaration consolidée de performance extra-financière**

**(Exercice clos le 31 décembre 2022)**

### **SNCF RESEAU**

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

En notre qualité de commissaire aux comptes du groupe SNCF RESEAU (ci-après « l'entité ») et en réponse à votre demande, nous avons mené des travaux visant à formuler un avis motivé exprimant une conclusion d'assurance modérée sur les informations historiques (constatées ou extrapolées) de la déclaration consolidée de performance extra-financière, préparées selon les procédures de l'entité (ci-après le « Référentiel »), pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, (ci-après respectivement les « Informations » et la « Déclaration »), présentées dans le rapport de gestion du groupe et établie de façon volontaire conformément aux dispositions des articles L.225-102-1, R.225-105 et R.225-105-1 du code de commerce.

### **Conclusion**

Sur la base des procédures que nous avons mises en œuvre, telles que décrites dans la partie « Nature et étendue des travaux », et des éléments que nous avons collectés, nous n'avons pas relevé d'anomalie significative de nature à remettre en cause le fait que la déclaration consolidée de performance extra-financière est conforme aux dispositions réglementaires applicables et que les Informations, prises dans leur ensemble, sont présentées, de manière sincère, conformément au Référentiel.

---

*PricewaterhouseCoopers Audit, SAS, 63, rue de Villiers 92208 Neuilly-sur-Seine Cedex  
Téléphone: +33 (0)1 56 57 58 59, [www.pwc.fr](http://www.pwc.fr)*

Société d'expertise comptable inscrite au tableau de l'ordre de Paris - Ile de France. Société de commissariat aux comptes membre de la compagnie régionale de Versailles et du Centre. Société par Actions Simplifiée au capital de 2 510 460 €. Siège social : 63 rue de Villiers 92200 Neuilly-sur-Seine. RCS Nanterre 672 006 483. TVA n° FR 76 672 006 483. Siret 672 006 483 00362. Code APE 6920 Z. Bureaux : Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Metz, Nantes, Neuilly-Sur-Seine, Nice, Poitiers, Rennes, Rouen, Strasbourg, Toulouse.

## **Préparation de la déclaration de performance extra-financière**

L'absence de cadre de référence généralement accepté et communément utilisé ou de pratiques établies sur lesquels s'appuyer pour évaluer et mesurer les Informations permet d'utiliser des techniques de mesure différentes, mais acceptables, pouvant affecter la comparabilité entre les entités et dans le temps.

Par conséquent, les Informations doivent être lues et comprises en se référant au Référentiel dont les éléments significatifs sont disponibles sur demande au siège.

## **Limites inhérentes à la préparation des Informations**

Les Informations peuvent être sujettes à une incertitude inhérente à l'état des connaissances scientifiques ou économiques et à la qualité des données externes utilisées. Certaines informations sont sensibles aux choix méthodologiques, hypothèses et/ou estimations retenues pour leur établissement et présentées dans la Déclaration.

## **Responsabilité de l'entité**

Il appartient à la direction de :

- sélectionner ou d'établir de façon volontaire des critères appropriés pour la préparation des Informations ;
- préparer de façon volontaire une Déclaration conforme aux dispositions légales et réglementaires, incluant une présentation du modèle d'affaires, une description des principaux risques extra-financiers, une présentation des politiques appliquées au regard de ces risques ainsi que les résultats de ces politiques, incluant des indicateurs clés de performance et par ailleurs les informations prévues par l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 (taxonomie verte) ;
- mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement des Informations ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

La Déclaration a été établie par le Conseil d'Administration.

## **Responsabilité du commissaire aux comptes**

Il nous appartient, sur la base de nos travaux, de formuler un avis motivé exprimant une conclusion d'assurance modérée sur :

- la conformité de la Déclaration aux dispositions prévues à l'article R.225-105 du code de commerce ;
- la sincérité des informations historiques (constatées ou extrapolées), fournies en application du 3° du I et du II de l'article R.225-105 du code de commerce, à savoir les résultats des politiques, incluant des indicateurs clés de performance, et les actions, relatifs aux principaux risques.

Comme il nous appartient de formuler une conclusion indépendante sur les Informations telles que préparées par la direction, nous ne sommes pas autorisés à être impliqués dans la préparation desdites Informations, car cela pourrait compromettre notre indépendance.

Il ne nous appartient pas de nous prononcer sur :

- le respect par l'entité des autres dispositions légales et réglementaires applicables (notamment en matière d'informations prévues par l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 (taxonomie verte) le cas échéant, de plan de vigilance et de lutte contre la corruption et d'évasion fiscale);
- la sincérité des informations prévues par l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 (taxonomie verte) le cas échéant ;
- la conformité des produits et services aux réglementations applicables.

### **Dispositions réglementaires et doctrine professionnelle applicable**

Nos travaux décrits ci-après ont été effectués conformément aux dispositions des articles A.225-1 et suivants du code de commerce, à la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette intervention, notamment l'avis technique de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes, *Intervention du commissaire aux comptes - Intervention de l'OTI - Déclaration de performance extra-financière*, tenant lieu de programme de vérification et à la norme internationale ISAE 3000 (révisée) - *Assurance engagements other than audits or reviews of historical financial information*.

### **Indépendance et contrôle qualité**

Notre indépendance est définie par les dispositions prévues à l'article L.822-11 du code de commerce et le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Par ailleurs, nous avons mis en place un système de contrôle qualité qui comprend des politiques et des procédures documentées visant à assurer le respect des textes légaux et réglementaires applicables, des règles déontologiques et de la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette intervention.

### **Moyens et ressources**

Nos travaux ont mobilisé les compétences de 5 personnes et se sont déroulés entre novembre 2022 et février 2023 sur une durée totale d'intervention de 8 semaines.

Nous avons fait appel, pour nous assister dans la réalisation de nos travaux, à nos spécialistes en matière de développement durable et de responsabilité sociétale. Nous avons mené 29 entretiens avec les personnes responsables de la préparation de la Déclaration, représentant notamment les directions de la Sécurité Sûreté Ferroviaire, de la Santé Sécurité au Travail, des Ressources Humaines, de la Stratégie et de la performance, des Achats Responsables, la Direction Générale Industrielle et Ingénierie, et la Direction Développement Durable.

## Nature et étendue des travaux

Nous avons planifié et effectué nos travaux en prenant en compte le risque d'anomalies significatives sur les Informations.

Nous estimons que les procédures que nous avons menées en exerçant notre jugement professionnel nous permettent de formuler une conclusion d'assurance modérée :

- nous avons pris connaissance de l'activité de l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation et de l'exposé des principaux risques ;
- nous avons apprécié le caractère approprié du Référentiel au regard de sa pertinence, son exhaustivité, sa fiabilité, sa neutralité et son caractère compréhensible, en prenant en considération, le cas échéant, les bonnes pratiques du secteur ;
- nous avons vérifié que la Déclaration couvre chaque catégorie d'information prévue au III de l'article L.225-102-1 en matière sociale et environnementale, ainsi qu'en matière de respect des droits de l'homme et de lutte contre la corruption et l'évasion fiscale ;
- nous avons vérifié que la Déclaration présente les informations prévues au II de l'article R.225-105 lorsqu'elles sont pertinentes au regard des principaux risques et comprend, le cas échéant, une explication des raisons justifiant l'absence des informations requises par le 2<sup>ème</sup> alinéa du III de l'article L.225-102-1 ;
- nous avons vérifié que la Déclaration présente le modèle d'affaires et une description des principaux risques liés à l'activité de l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation, y compris, lorsque cela s'avère pertinent et proportionné, les risques créés par ses relations d'affaires, ses produits ou ses services ainsi que les politiques, les actions et les résultats, incluant des indicateurs clés de performance afférents aux principaux risques ;
- nous avons consulté les sources documentaires et mené des entretiens pour :
  - apprécier le processus de sélection et de validation des principaux risques ainsi que la cohérence des résultats, incluant les indicateurs clés de performance retenus au regard des principaux risques et politiques présentés, et
  - corroborer les informations qualitatives (actions et résultats) que nous avons considérées les plus importantes présentées en annexe. Pour les risques environnementaux et sociétaux, nos travaux ont été réalisés au niveau de l'entité consolidante, et dans une sélection d'entités contributrices à savoir SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Pour les risques sociaux, nos travaux ont été réalisés au niveau de l'entité consolidante et dans une entité contributrice à savoir SNCF Réseau ;
- nous avons vérifié que la Déclaration couvre le périmètre consolidé, à savoir l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation conformément à l'article L.233-16 avec les limites précisées dans la Déclaration ;
- nous avons pris connaissance des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par l'entité et avons apprécié le processus de collecte visant à l'exhaustivité et à la sincérité des Informations ;



- pour les indicateurs clés de performance et les autres résultats quantitatifs que nous avons considérés les plus importants présentés en annexe, nous avons mis en œuvre :
  - des procédures analytiques consistant à vérifier la correcte consolidation des données collectées ainsi que la cohérence de leurs évolutions ;
  - des tests de détail, sur la base de sondages ou d'autres moyens de sélection, consistant à vérifier la correcte application des définitions et procédures et à rapprocher les données des pièces justificatives. Ces travaux ont été menés auprès d'une sélection d'entités contributrices, à savoir SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, et couvrent entre 84% et 100% des données consolidées sélectionnées pour ces tests ;
- nous avons apprécié la cohérence d'ensemble de la Déclaration par rapport à notre connaissance de l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation ;

Les procédures mises en œuvre dans le cadre d'une mission d'assurance modérée sont moins étendues que celles requises pour une mission d'assurance raisonnable effectuée selon la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes ; une assurance de niveau supérieur aurait nécessité des travaux de vérification plus étendus.

Fait à Neuilly-sur-Seine, le 27 février 2023

L'un des commissaires aux comptes  
PricewaterhouseCoopers Audit

Jean-Paul Collignon  
Associé

Aurélie Castellino-Cornetto  
Directrice Développement Durable

## **Annexe : Liste des informations que nous avons considérées comme les plus importantes**

Indicateurs clés de performance et autres résultats quantitatifs :

- Nombre de gares traitées pour mise en accessibilité, Taux d'avancement de la mise en accessibilité des gares, Places de vélo sécurisé dans les gares (nb) ;
- Nombre d'ESR (Évènement Sécurité Remarquable), Nombre d'accidents significatifs sur le réseau (ISC), Nombre de tués hors suicide (ISC), Taux de fréquence des accidents du travail (%) ;
- Taux de femmes dans les effectifs (%), Indice d'engagement des salariés (Baromètre "C'est à vous") (%), Note QVT (Qualité de Vie au Travail) (Baromètre "C'est à vous"), Taux de salariés ayant bénéficié d'une formation (%), Nombre d'heures de formation ;
- Nombre de minutes perdues cause réseau pour intempéries, Nombre de trains supprimés cause réseau pour intempéries ;
- Montant des achats effectués auprès de l'économie sociale et solidaire (ESS) (M€), Nombre d'heures en insertion sociale réalisées par des clauses sociales, Achats auprès des PME (%) ;
- Consommation d'énergie totale (GWh), Émissions de GES (Gaz à Effet de Serre) totales (scope 1+2) (kt eq CO2), Réduction des émissions de GES (Gaz à Effet de Serre) totales de SNCF Réseau (scope1+2) (kt eq CO2), Taux d'émissions carbone évitées par km de voie régénéré (GOPEQ) par rapport à 2018 sur les 4 segments ballast, rail, traverses bois/bétons, fil de contact caténaire grâce aux actions d'économie circulaire (%), Surfaces de Panneaux photovoltaïques installés en gare (m2) ;
- Taux de captation des matériaux dimensionnant de la voie (ballast, rail, traverses bois/bétons, fil de contact caténaire) collectés lors des opérations de régénération pour la valorisation dont le réemploi (%) ;
- Part des installations ferroviaires (RFN, Sites) couvertes par des actions de réduction ou de suppression d'usage des produits phytopharmaceutiques (hors biocontrôle) (%)
- Nombre de logements Points Noirs Bruit traités, Nombre de personnes ayant bénéficié d'un traitement Points Noirs Bruit ;
- Nombre d'évènements environnementaux, Taux d'établissements ayant déployé un système de management de l'environnement (SME) sur le nombre total d'établissements (%).

Informations qualitatives (actions et résultats) :

- Signature d'une nouvelle convention de mécénat entre SNCF Réseau et The Shift Project
- Bilan du Schéma Directeur National Accessibilité (14 novembre 2022) ;
- Le programme « Place de la Gare » : ouverture en août 2022 d'une consigne et un atelier J'Y vélo ont été ouverts à Rumilly, en Auvergne-Rhône-Alpes. ;
- Deux grandes campagnes de communication pour la Santé, Sécurité au Travail menées afin de sensibiliser les agents sur le risque routier au premier semestre et sur les risques de chutes de plain-pied au second ;
- Mise en œuvre d'un plan d'actions avec Gares et Connexions afin de mieux maîtriser le risque incendie dans les gares ;
- Animation en mode amélioration continue du contrat Météo France avec lancement de REX (Givre et Adhérence) et déploiement de nouveaux services (Alertes foudre) ;
- Étude de danger du site du Bourget mise à jour ;
- Sensibilisation des collaborateurs à la cybersécurité par le déploiement des 10 cybers réflexes ;
- « Train pour l'égalité » qui a circulé dans neuf villes de France avec la présence du Président Directeur Général ;
- Inauguration et entrée en production de deux nouveaux campus Lyon Saint Priest et Bordeaux Bègles ;

- 2ème année d'enquête d'engagement salariés avec le baromètre « C'est à Vous » pour toutes les sociétés anonymes du Groupe ;
- 6 Comités Sociaux et Économiques en 2022 ;
- Démarrage d'une étude de vulnérabilité physique du Réseau Ferré National à quatre aléas climatiques en octobre 2022 ;
- 3 fournisseurs et 3 de leurs filiales ont été identifiées par SNCF Réseau afin de réaliser des audits sociaux in situ ;
- Accord-cadre de 3 ans pour un montant de plus de 700 000 euros avec la SCOP Douctouyre (entreprise du STPA) pour assurer la maîtrise de la végétation de la zone Pyrénées ;
- Mise en service de la ferme solaire sur l'ancienne gare de triage du Mans ;
- Partenariat industriel avec Ascoval pour la fabrication de rails à partir d'acier (blooms) issu de rails usagés en 2022 ;
- Diagnostic de l'ensemble des ouvrages au niveau desquels le réseau ferré intersecte un cours d'eau (cours d'eaux de classe 2) ;
- Premières études de caractérisation des points noirs du bruit ferroviaire sur les axes prioritaires retenus sur les régions Ile-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie, Hauts-de-France et Bretagne-Pays-de-Loire ;
- 10 établissements ayant obtenu le PACTE OR ou la certification ISO 14001 ;
- Régénération de la ligne Vif - Aspres-sur-Buëch (Auvergne – Rhône-Alpes / Provence-Alpes-Côte d'Azur).