

RCS : BOBIGNY
Code greffe : 9301

Documents comptables

REGISTRE DU COMMERCE ET DES SOCIETES

Le greffier du tribunal de commerce de BOBIGNY atteste l'exactitude des informations transmises ci-après

Nature du document : Documents comptables (B-S)

Numéro de gestion : 2016 B 03067
Numéro SIREN : 412 280 737
Nom ou dénomination : SNCF RESEAU

Ce dépôt a été enregistré le 21/04/2021 sous le numéro de dépôt 12346

21 AVR. 2021

12346

05 - COMPTES ANNUELS SNCF RÉSEAU

Normes comptables françaises – en millions d'euros



CERTIFIÉ CONFORME À
L'ORIGINAL

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Isabelle Hazard', written over a horizontal line.

Isabelle HAZARD
Directrice juridique et conformité
SNCF Réseau

SOMMAIRE

BILAN.....	177	4.5. CREANCES D'EXPLOITATION.....	198
COMPTE DE RÉSULTAT.....	179	4.6. ETAT DES ECHEANCES DES CREANCES.....	199
TABLEAU DE FLUX DE TRESORERIE.....	180	4.7. VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILEES, DISPONIBILITES.....	199
1. FAITS MARQUANTS	182	4.8. AUTRES COMPTES DE REGULARISATION ACTIF	199
1.1. NOMINATION DU PRESIDENT DIRECTEUR GENERAL ET NOUVELLE GOUVERNANCE.....	182	4.9. ECARTS DE CONVERSION ACTIF	199
1.2. REFORME FERROVIAIRE	182	4.10. CAPITAUX PROPRES.....	200
1.3. CRISE SANITAIRE DU COVID 19.....	183	4.11. SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	201
1.4. PLAN DE RELANCE	184	4.12. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	202
1.5. MOUVEMENT SOCIAL	184	4.13. EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES	203
1.6. TARIFICATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL 2021-2023.....	184	4.14. DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES COMPTES CREDITEURS.....	207
1.7. TEST DE VALEUR.....	184	4.15. ETAT DES ECHEANCES DES DETTES D'EXPLOITATION	207
1.8. CONTENTIEUX CDG EXPRESS.....	184	4.16. AUTRES COMPTES DE REGULARISATION PASSIF	208
2. EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLÔTURE ...	184	4.17. ECARTS DE CONVERSION PASSIF.....	208
2.1. VERSEMENT À SNCF RÉSEAU DE LA PREMIÈRE PARTIE DE L'AIDE D'ÉTAT.....	184	4.18. PRODUITS CONSTATÉS D'AVANCE	208
3. PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES.....	185	5. COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT	209
3.1. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES.....	185	5.1. VENTILATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES.....	209
3.2. IMMOBILISATIONS CORPORELLES	185	5.2. PRODUCTION IMMOBILISEE ET STOCKEE.....	209
3.3. IMMOBILISATIONS FINANCIERES	186	5.3. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION	209
3.4. SUBVENTIONS	186	5.4. ACHATS ET CHARGES EXTERNES	209
3.5. STOCKS.....	187	5.5. IMPOTS ET TAXES.....	209
3.6. CREANCES D'EXPLOITATION.....	187	5.6. CHARGES DE PERSONNEL	209
3.7. VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILES	187	5.7. HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES	209
3.8. OPERATIONS EN DEVISES ET PROVISIONS POUR PERTES DE CHANGE.....	187	5.8. DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS.....	210
3.9. PROVISIONS POUR RISQUES ET PROVISIONS POUR CHARGES	187	5.9. RESULTAT FINANCIER.....	210
3.10. DETTES FINANCIERES	189	5.10. RESULTAT EXCEPTIONNEL.....	210
3.11. INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES	189	6. INFORMATION RELATIVE A LA FISCALITE.....	211
3.12. COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS.....	190	7. INFORMATIONS SUR LES PARTIES LIEES.....	211
3.13. GESTION DES RISQUES FINANCIERS.....	190	7.1. RELATION AVEC LE GROUPE FERROVIAIRE.....	211
3.14. ENGAGEMENTS ENVERS LE PERSONNEL.....	191	7.2. RELATION AVEC L'ETAT	211
4. COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN	192	8. ENGAGEMENTS HORS BILAN.....	212
4.1. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES.....	192	8.1. ENGAGEMENTS DONNES ET RECUS SUR INSTRUMENTS FINANCIERS	212
4.2. IMMOBILISATIONS CORPORELLES	192	8.2. AUTRES ENGAGEMENTS DONNES ET RECUS....	214
4.3. IMMOBILISATIONS FINANCIERES	195	9. INFORMATIONS RELATIVES A L'EFFECTIF	215
4.4. BESOIN EN FOND DE ROULEMENT.....	198	10. REMUNERATION DES DIRIGEANTS	215

BILAN

ACTIF	31 décembre 2020			31 décembre 2019	
	Notes	Brut	Amortissement et dépréciations	Net	Net
Immobilisations incorporelles	4.1	2 143	-757	1 386	1 403
Immobilisations corporelles	4.2	85 942	-40 394	45 549	46 717
Immobilisations incorporelles en cours	4.1	257	-	257	249
Immobilisations corporelles en cours	4.2	13 645	-14	13 631	12 940
Immobilisations financières	4.3	30 775	-0	30 775	4 402
Total Actif Immobilisé		132 763	-41 165	91 597	65 711
Stocks et en cours	4.4	564	-106	458	513
Avances et acomptes versés sur commandes	4.5	105	-	105	114
Créances clients et comptes rattachés	4.5	1 588	-44	1 543	1 279
Autres créances	4.5	2 871	-83	2 788	3 139
Valeurs mobilières de placement	4.7	20	-	20	1 726
Disponibilités	4.7	155	-	155	885
Charges constatées d'avance		53	-	53	46
Total Actif Circulant		5 356	-233	5 123	7 702
Autres comptes de régularisation - Actif	4.8	1 364	-243	1 121	1 306
Ecart de conversion - Actif	4.9	2 229	-	2 229	1 993
Total Actif		141 711	-41 641	100 070	76 711

05 – Comptes Annuels

PASSIF	Notes	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Capital	4.10	1 718	9 765
Report à Nouveau	4.10	4 087	-29 271
Résultat de l'exercice	4.10	-907	-907
Subventions d'investissements	4.11	27 242	27 825
Capitaux Propres		32 140	7 412
Provisions pour risques	4.12	423	433
Provisions pour charges	4.12	1 224	1 216
Provisions		1 647	1 649
Autres emprunts obligataires	4.13	47 781	51 875
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	4.13	527	546
Emprunts et dettes financières diverses	4.13	2 620	3 124
Dettes financières		50 928	55 544
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours		331	522
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	4.14	2 696	2 625
Dettes fiscales et sociales	4.14	993	964
Autres dettes d'exploitation	4.14	5 228	2 332
Produits constatés d'avance	4.18	1 039	1 034
Autres comptes de régularisation - Passif	4.16	3 156	2 957
Autres dettes		13 442	10 433
Ecart de conversion - Passif	4.17	1 912	1 673
Total Passif		100 070	76 711

COMPTE DE RÉSULTAT

COMPTE DE RESULTAT	Référence Note	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Chiffre d'affaires	5.1	5 749	6 429
Production immobilisée et stockée	5.2	4 934	5 335
Achats et charges externes	5.4	-6 724	-6 874
Valeur Ajoutée		3 959	4 889
Autres produits d'exploitation (dont subventions d'exploitation)	5.3	560	582
Impôts, taxes et versements assimilés	5.5	-231	-229
Charges de personnel	5.6	-3 428	-3 492
Excédent Brut d'Exploitation		860	1 751
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation et reprise de subvention d'investissement, Transferts de charges	5.8	1 137	1 077
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	5.8	-2 284	-2 150
Autres charges de gestion		-0	-1
Résultat d'Exploitation		-287	676
Produits financiers	5.9	1 580	1 071
Charges financières	5.9	-2 298	-2 726
Résultat Financier		-718	-1 655
Résultat Courant		-1 005	-979
Produits exceptionnels	5.10	540	539
Charges exceptionnelles	5.10	-446	-469
Résultat Exceptionnel		94	70
Impôt sur les résultats	6	5	2
Résultat Net		-907	-907

TABLEAU DE FLUX DE TRESORERIE

en millions d'euros	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Résultat net,	907	-907
Résultat net de l'exercice	-907	-907
Eliminations :		
des amortissements et provisions	1 006	1 145
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)	4	4
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	85	-69
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	18	174
Eliminations :		
de la charge (produit) d'impôt courant	-1	-1
du coût de l'endettement financier net	854	1 607
des produits de dividendes	-0	-0
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt	871	1 780
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	118	670
Impôts décaissés (encaissés)	1	1
Dividendes reçus	0	0
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	991	2 451
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-4 673	-5 108
Incidence de la variation de BFR sur acquisitions d'immobilisations	1	16
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	76	67
Acquisition d'actifs financiers		-1
Variation des prêts et avances consentis	-112	-201
Subventions d'investissement reçues	2 379	2 325
Incidence de la variation de BFR sur subventions d'investissements	-220	-173
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	-2 735	-3 074
Emission d'emprunts	0	6 077
Remboursements d'emprunts	-1 901	-1 556
Décaissements sur dettes PPP	-281	-282
Encaissements sur créances PPP	277	275
Intérêts financiers nets versés	-1 217	-1 573
Incidence de la variation de BFR financier	51	-52
Variation des dettes et actifs de trésorerie	-961	-2 442
Variation des dérivés	0	-0
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	-4 032	447
Variation de trésorerie	-5 605	-176
Trésorerie d'ouverture	2 610	2 787
Trésorerie de clôture	2 995	2 610

Les états financiers sont présentés en millions d'euros.

Les comptes de SNCF Réseau ont été arrêtés le 23/02/2021 par le conseil d'administration.

SNCF Réseau est l'entité consolidante du groupe SNCF Réseau. Les comptes consolidés du groupe SNCF Réseau sont consultables sur le site internet www.sncf-reseau.com.

Le groupe SNCF Réseau est lui-même consolidé au 31 décembre 2020 par SNCF, tête du Groupe Public Ferroviaire. Les comptes consolidés du groupe SNCF sont consultables sur le site internet www.sncf.com.

1. FAITS MARQUANTS

1.1. NOMINATION DU PRESIDENT DIRECTEUR GENERAL ET NOUVELLE GOUVERNANCE

Le 29 janvier 2020, le Conseil d'Administration de SNCF Réseau a nommé Luc Lallemand au poste de président directeur général de SNCF Réseau pour un mandat de 4 ans, avec pour objectifs de :

- Poursuivre le renouvellement et moderniser le réseau avec les enjeux de la digitalisation,
- Etre acteur d'une économie décarbonnée,
- Mettre la priorité sur les fondamentaux ferroviaires.

Le 25 juin 2020, sur proposition du Président Directeur Général, le Conseil d'administration a nommé :

- Matthieu Chabanel, en tant que Directeur général délégué Projets et mandataire social, Matthieu Chabanel est en charge des Projets, de la Maintenance et de l'Exploitation, et pilote l'activité en matière de production industrielle.

1.2. REFORME FERROVIAIRE

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

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

L'ensemble des écritures d'apport et de transferts aux nouvelles entités juridiques du groupe ont bien été comptabilisées.

La mise en œuvre de la réforme se concrétise dès le 1er janvier 2020 par :

- La transformation de l'EPIC SNCF Réseau en Société Anonyme (S.A.) avec un capital social de 500 M€, détenue à 100% par la S.A. SNCF, elle-même détenue à 100% par l'État.
 - o Cette transformation est sans effet sur les capitaux propres de SNCF Réseau au 1er janvier 2020.
 - o Le pilotage stratégique et financier est assuré par SNCF SA, société-mère du nouveau groupe unifié : SNCF Réseau ne réalise plus d'émission de dette sur les marchés depuis le 1er janvier 2020.
- Le transfert des actifs en gare de SNCF Réseau vers la nouvelle S.A. Gares & Connexions, sa filiale à 100%, pour un montant d'actifs nets de 513 M€. L'intégration de la SA Gares & Connexions dans le périmètre de consolidation du groupe SNCF Réseau.
- Le transfert des actifs de l'ex EPIC Mobilités vers la nouvelle S.A. Gares & Connexions, pour un montant d'actifs nets de 1 217 M€ en Normes Françaises.
- L'intégration des actifs relatifs aux missions de gestion de crise, de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système ferroviaire et répondant aux besoins de la défense (en provenance de SNCF S.A.) ; la valeur de ces apports s'élève à 6 K€ (rémunération en numéraire).
- La perte du statut de propriétaire des actifs ; cette décision de l'État est sans effet sur la comptabilisation des actifs en normes françaises.
- La nouvelle organisation du groupe a conduit ce dernier à adapter la présentation de son information sectorielle dorénavant organisée en 3 secteurs d'activité.

1.2.1. Transfert des actifs en gares à la filiale G&C

Le transfert des actifs en gare de SNCF Réseau vers la nouvelle S.A. Gares & Connexions, sa filiale à 100%, pour un montant d'actifs nets de 514 M€ en Normes Françaises. Les actifs transférés par SNCF Réseau à la S.A. SNCF Gares & Connexions sont de deux ordres :

Les biens existants situés dans le périmètre des gares de voyageurs (quais, halles voyageurs, terrains, passerelles & souterrains...) pour une valeur nette comptable de 1 012 M€ en Normes Françaises pour les 3 155 gares existantes.

Les projets d'investissements en gare en cours au 1er janvier 2020 pour une valeur nette comptable de 385 M€ en Normes Françaises pour les 975 projets identifiés. La maîtrise d'ouvrage de ces projets d'investissement (hors cas spécifiques) :

- Est maintenue au sein de SNCF Réseau pour les projets en phase de réalisation.
- Échoit à SNCF Gares & Connexions pour les projets en phase d'étude.

Au passif, le bilan d'apport de SNCF Gares & Connexions comprend :

- Une quote-part de la dépréciation historique des actifs de l'EPIC SNCF Réseau, au prorata de la valeur des actifs nets apportés de 334 M€ en Normes Françaises.
- Une quote-part de la dette de l'EPIC SNCF Réseau à due proportion de la valorisation des actifs nets apportés dette nette apportée : 361 M€ (dette financière : 548 M€ ; disponibilités : 187 M€)
- Cette quote-part de dette sera incorporée pour tout ou partie au capital de SNCF Gares & Connexions pour qu'elle n'ait pas d'impact sur l'équilibre économique de la société (en attente de la décision de l'État)

Apports de SNCF Réseau SA à G&C-SA au 1er Janvier 2020

en millions d'euros	01/01/2020
Immobilisations corporelles	3 147
Actifs non courants	3 147
Créances d'exploitation	98
Subventions à recevoir	109
Trésorerie et équivalents de trésorerie	187
Actifs courants	394
Total de l'actif	3 541
Autres réserves	70
Capitaux propres	70
Subventions d'investissements	2 015
Engagements envers le personnel	1
Dettes d'exploitation	133
Subventions	260
Passifs financiers	548
Passif	2 957
Apports	514
Total Passif	3 541

1.2.2. Reprise partielle de la dette de SNCF Réseau S.A. par l'État

La loi de finance initiale (LFI) 2020 a, quant à elle, posé le principe d'une reprise de la dette de SNCF Réseau par l'Etat à hauteur de 25 Md€ à effet au 1er janvier 2020 inscrite directement dans les capitaux propres de SNCF Réseau. L'Etat a annoncé parallèlement que cette reprise serait suivie d'une

reprise complémentaire de 10 Md€ à effet au 1^{er} janvier 2022, cette reprise de dette en deux temps avec pour but d'assainir substantiellement la structure financière de l'entreprise.

L'ordonnance gouvernance précisant la mise en œuvre de la réforme ferroviaire a été publiée le 4 juin 2019 et a été complétée de plusieurs décrets les 30 et 31 décembre 2019, dont :

- Décret n°2019-1587 du 31/12/2019 approuvant les statuts de la SA SNCF Réseau et explicitant la nouvelle gouvernance, en lien avec le respect de l'indépendance du Gestionnaire d'Infrastructure (GI) pour ses fonctions essentielles.
- Décret n°2019-1582 du 31/12/2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau, avec une nouvelle règle d'or couvrant un domaine plus large et ayant pour objectif d'éviter le surendettement du GI.
- Décret n°2019-1527 du 30/12/2019 relatif aux conditions de saisine de l'Autorité de Régulation des Transports (ART) sur la nomination, le renouvellement ou la révocation du dirigeant de SNCF Réseau.
- Décret n°2019-1516 du 30/12/2019 relatif aux règles de gestion domaniale à la société SNCF Réseau et à sa filiale mentionnée au 5^e de l'article L.2119-9 du code des transports. Ce décret précise le régime des biens confiés par l'Etat à SNCF Réseau et à sa filiale chargée de la gestion unifiée des gares.
- Et de l'arrêté du 30/12/2019 opérant la reprise de dette de SNCF Réseau par l'Etat pour la première partie de 25 Md€ au 01/01/2020

La mise en œuvre de la réforme se concrétise pour SNCF Réseau dès le 1^{er} janvier 2020 par :

- La transformation de l'EPIC SNCF Réseau en SA détenue à 100% par la nouvelle SA mère SNCF, elle-même détenue à 100% par l'Etat ; cette transformation est sans effet sur les capitaux propres au 1^{er} janvier 2020 de SNCF Réseau
- Le transfert de ses actifs en gares, pour un montant d'actifs nets de 421 M€, à la nouvelle SA Gares & Connexions, sa filiale à 100%.
- La reprise de 25 Mds€ de dette en valeur nominale de SNCF Réseau par l'Etat en contrepartie d'une augmentation du poste de réserves de même montant.

Plus précisément, cette opération se réalise en 2 temps, conformément aux mesures de la LFI 2020 :

- Mise en place de dette et créance miroir d'un montant de 25 Mds € de nominal entre SNCF Réseau et la CDP (Caisse de la Dette Publique) prenant effet au 01/01/2020
- Substitution de l'Etat au bénéfice de Réseau en tant que débiteur vis-à-vis de la CDP, puis l'abandon de sa créance sur SNCF Réseau par l'Etat, également au 01/01/2020

Les impacts au 01/01/2020 de la reprise de la dette sont résumés dans le tableau ci-dessous (en Md€) :

	Actif	Passif
Prêt CDP	25	Réserves 25

Le prêt CDP viendra diminuer la dette nette de SNCF Réseau de 25 Md€ dès le 01/01/2020.

Chaque paiement de principal et d'intérêts payé par SNCF Réseau à ses créanciers sera ainsi partiellement compensé par un flux venu de l'Etat et transitant par la CDP, de sorte que SNCF Réseau n'aura pas à assumer le service de la dette, (remboursement du capital et paiement des intérêts), pour la part de 25 Md€ de dette en valeur nominale reprise par l'Etat.

Au niveau du compte de résultat, la reprise de la dette par l'Etat entrainera une diminution de la charge financière nette annuelle de l'ordre de 800 M€ en 2020, correspondant aux intérêts effectivement dus par SNCF Réseau sur la quote-part de la dette reprise.

1.2.3. Recapitalisation

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

La capitalisation de la créance détenue par SNCF sur SNCF Réseau liée au transfert des titres de participation de SNCF Gares & Connexions, prévue à l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF. Cette opération s'est traduite par une augmentation des capitaux propres et une réduction à due concurrence de la dette de la société pour un montant de 1 218 M€.

La capitalisation de la créance financière de SNCF Réseau sur la SNCF Gares & Connexions liée aux opérations de transfert des actifs en gares pour un montant de 367 M€ (intérêts courus compris). Cette opération se traduit par le reclassement des 367 M€ de créances en immobilisations financières pour SNCF Réseau et, pour SNCF Gares & Connexions, par une augmentation des capitaux propres et une réduction à due concurrence de la dette de la société.

1.3. CRISE SANITAIRE DU COVID 19

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

Pour endiguer les conséquences de la crise, un plan de crise a été engagé en plus du plan de relance de l'Etat. A fin décembre 2020, les économies sur les frais généraux et les autres charges s'élèvent à 108 M€.

de la CDP, puis l'abandon de sa créance sur SNCF Réseau par l'Etat, également au 01/01/2020

Les impacts au 01/01/2020 de la reprise de la dette sont résumés dans le tableau ci-dessous (en Md€) :

La subvention financière représente la valorisation de la quote-part de la dette abandonnée, au-delà de sa valeur nominale qui est seule incorporée en réserves. Cette subvention permet de matérialiser la valeur de la compensation financière liée aux conditions de marché à la date de mise en œuvre de la reprise, représentant une valeur de 6,1 Md€ au 1^{er} janvier 2020.

La dette nette de SNCF Réseau a été diminuée de 25 Md€ dès le 01/01/2020, le prêt CDP et la subvention financière étant des éléments entrant dans sa définition.

Chaque paiement de principal et d'intérêts payé par SNCF Réseau à ses créanciers sera ainsi partiellement compensé par un flux venu de l'Etat et transitant par la CDP, de sorte que SNCF Réseau n'aura pas à assumer le service de la dette, (remboursement du capital et paiement des intérêts), pour la

part de 25 Md€ de dette en valeur nominale (ou en valeur IFRS nette de subvention financière) reprise par l'Etat.

Au niveau du compte de résultat, la reprise de la dette par l'Etat entrainera une diminution de la charge financière nette annuelle de l'ordre de 700 M€ en 2020, correspondant aux intérêts effectivement dus par SNCF Réseau sur la quote-part de la dette reprise. L'impact dans les comptes semestriels 2020 est de 376 M€.

1.4. PLAN DE RELANCE

La crise sanitaire de la COVID-19 a fortement impacté l'activité ferroviaire dans son ensemble. Du fait des règles de sécurité sanitaire drastiques et des deux épisodes de confinement au printemps et en automne qui ont duré plusieurs mois, l'activité de SNCF Réseau a été amoindrie. Le chiffre d'affaires a fortement diminué en raison de la baisse des trafics et l'effort d'investissements a subi l'arrêt de la plupart des chantiers pendant le premier confinement avec une reprise progressive sur l'été.

SNCF Réseau estime que la crise aura des effets directs sur son cash-flow libre jusqu'en 2022, avec un impact concentré sur l'année 2020.

Le plan de relance engagé par l'Etat a permis à la société nationale SNCF de procéder au versement d'un montant de 4,05 Mds€ au fond de concours ; Ce montant sera reversé à SNCF Réseau sous forme de subventions d'investissements. Ce plan de relance devrait permettre de couvrir l'essentiel des surcoûts, pertes de péages et réductions de financements du Groupe.

1.5. MOUVEMENT SOCIAL

Un mouvement social, débuté le 5 décembre 2019, en opposition au projet de la réforme du système des retraites s'est poursuivi jusqu'en février 2020. Un manque à gagner a été constaté avec des effets défavorables sur le chiffre d'affaires dans les comptes du groupe.

Ce mouvement social n'a pas eu d'impact significatifs sur les résultats de SNCF Gares & Connexions et des autres filiales.

1.6. TARIFICATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL 2021-2023

La tarification pluriannuelle des redevances d'infrastructure (publiée au Journal Officiel du 10/09/2019) a fait l'objet d'un avis

de rejet partiel du tarif 2021 par l'Autorité de Régulation des Transports (ART) le 24 février 2020. SNCF Réseau a publié un nouveau projet de tarification des sillons le 5 juin 2020. SNCF Réseau est dans l'attente du nouvel avis de l'ART. Il a fait l'objet d'un avis défavorable le 30 juillet 2020. La tarification publiée le 10 septembre 2020 s'applique, pour 2021, sur la base de la dernière tarification validée en intégrant l'inflation de l'indice des prix à la consommation harmonisé. Le 27 novembre 2020, le Conseil d'Etat a annulé l'avis de l'ART pour erreur de droit sur les barèmes des activités conventionnées à appliquer en 2020. Un projet de tarification 2022-2023 a été publié le 11 décembre 2020 sur lequel l'ART a rendu un avis favorable le 9 février 2021.

1.7. TEST DE VALEUR

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

Au 31/12/2020, de nouveaux indices de variation de valeur ont été identifiés et un nouveau test a été réalisé. Ce test n'a pas conduit à modifier la valeur nette des actifs de référence (cf. 4.2.3).

1.8. CONTENTIEUX CDG EXPRESS

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

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

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

2. EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLÔTURE

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

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

3. PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES

Les comptes annuels 2020 de l'entreprise sont établis conformément aux principes comptables généraux applicables en France tel que figurant dans le règlement ANC 2020-09. Les informations ci - après constituent l'annexe aux états financiers de l'exercice clos le 31 décembre 2020 ce dernier fait partie intégrante des états financiers.

Les éléments inscrits en comptabilité sont évalués selon la méthode des coûts historiques dans le respect du principe d'image fidèle.

3.1. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les actifs incorporels, composés essentiellement de logiciels et des procédés industriels, sont amortis en linéaire sur leur durée d'utilité estimée, généralement inférieure à cinq ans. Les frais de développement sont inscrits à l'actif dès lors qu'il est probable que des avantages économiques futurs iront à l'entité et qu'il est possible d'évaluer de manière fiable le coût pour l'entité.

3.2. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

La réforme ferroviaire issu de la Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, complétée par l'Ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 est venue modifier le régime de propriétés des biens. Depuis le 1er janvier 2020, et conformément à l'article L2111-1 et 2111-20 du Code des transports, SNCF Réseau a perdu le statut de propriétaire des actifs, et s'est vu attribué la gestion des infrastructures ferroviaires par l'Etat en assumant les mêmes obligations que si elle en était propriétaire. Cette décision de l'Etat est sans effet sur la comptabilisation des actifs en normes françaises.

3.2.1. Immobilisations en cours

Principe général

Les immobilisations acquises sont inscrites à l'actif pour leur coût d'acquisition. Ce coût comprend le prix d'achat et les frais accessoires, c'est-à-dire tous les coûts directement attribuables engagés pour mettre l'actif en place et en état de fonctionner selon l'utilisation prévue par la direction.

Les immobilisations produites en interne sont inscrites pour leur coût de production. La période d'incorporation des coûts débute à la date à laquelle la direction a pris la décision, justifiée sur les plans technique et financier, de produire l'immobilisation et démontré que celle-ci générera des avantages économiques futurs - PCG 321-11. En pratique les dépenses comptabilisées sur un projet ferroviaire est immobilisée à l'actif du bilan à partir de la phase dite avant-projet. La période d'incorporation des coûts s'achève lorsque le niveau d'utilisation prévu est atteint. Le fait générateur de la mise en service comptable des immobilisations ferroviaires est la date du procès-verbal de réception et mise à disposition des ouvrages au mainteneur, à défaut la date de mise en service commerciale peut être retenue.

Le coût de production des opérations réalisées en maîtrise d'ouvrage directe est constitué des études, travaux, acquisitions et indemnités foncières ainsi que de la part immobilisable des frais de structure.

Le coût de production des travaux réalisés en Partenariat Public et Privés (PPP) ou concession est comptabilisé à l'avancement économique des travaux sur base du pourcentage d'avancement communiqué par les partenaires ou concessionnaires.

Les intérêts sur emprunts, encourus lors de l'acquisition ou la production des immobilisations, ne sont pas incorporés au coût d'achat ou de production.

Dépréciation des projets en cours

Deux types de provisions sont calculés:

- Provision forfaitaire : les dépenses immobilisées en encours sont provisionnées à 25%, 55% ou 100% si les investissements sont arrêtés depuis respectivement 2 ans, 3 ans ou 4 ans et plus.
- Provision d'exception : un fait générateur peut remettre en cause l'aboutissement d'un projet. Si le risque de non aboutissement est supérieur à 50%, une provision de 100% est constituée.

Les dépréciations sont calculées nettes des subventions méritées afférentes aux projets concernés.

Lorsque l'abandon d'un projet est avéré, les coûts correspondants, et le cas échéant, les subventions correspondantes sont reconnues en résultat.

3.2.2. Immobilisations en service

Nomenclature des immobilisations

La nomenclature des immobilisations du réseau ferré comprend onze familles déclinées en une centaine de composants. Les voies font l'objet d'une approche détaillée par groupe UIC (indicateur international de trafic de ligne).

Amortissement des immobilisations

Les amortissements des immobilisations du réseau ferré sont calculés en mode linéaire. Les durées d'amortissement sont définies sur la base de durées de vie des différents composants qui ont été définies sur la base des préconisations des experts techniques de chacun des domaines concernés, soit, en résumé, par famille :

	Non amortis
Terrains	
Aménagement des terrains	20 à 30 ans
Constructions	15 à 50 ans
Aménagement des constructions	10 ans
Terrassements	10 ans
Voies	20 à 100 ans
Installations d'énergie électrique	10 à 75 ans
Signalisation	15 à 50 ans
Télécommunications	5 à 30 ans
Passages à niveaux	15 ans
Ouvrages d'art	30 à 70 ans

Les immobilisations dites de fonctionnement et le matériel roulant sont amortis selon la méthode linéaire sur les durées suivantes :

Locomotives	30 ans
Agencements, installations générales	10 à 15 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 à 7 ans
Informatique et télécommunications	3 à 5 ans
Véhicules automobiles	5 ans

Dépréciation des immobilisations en service :

Pour SNCF Réseau, il n'est pas possible d'estimer la valeur recouvrable d'un actif isolé. Dans ces conditions, l'entreprise utilise la notion d'unité génératrice de trésorerie préconisée par les normes IFRS (IAS 36).

L'UGT étant le plus petit groupe d'actifs identifiables dont l'utilisation génère des entrées de trésorerie indépendantes, SNCF Réseau a distingué deux UGT : une UGT dite Infrastructure et une UGT dite Patrimoine.

L'entreprise apprécie à chaque arrêté comptable s'il existe un indice montrant que les actifs d'une UGT ont pu perdre/repandre de la valeur. Lorsqu'il existe un indice de variation de valeur, un test de dépréciation est effectué.

Périmètre des actifs des UGT

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

L'UGT Patrimoine est constituée des actifs non utilisés par SNCF Réseau pour l'exercice de sa mission de gestionnaire d'infrastructure. Il s'agit de terrains et bâtiments considérés comme cessibles à terme dont certains peuvent faire l'objet de conventions d'occupation avec des tiers. Ils font l'objet d'entrées et de sorties de trésorerie qu'il est possible de distinguer des flux liés aux autres actifs en utilisant des clés de répartition.

Indices de perte/reprise de valeur

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

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

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

Valorisation de la dépréciation

Le test de valeur consiste à comparer la valeur nette comptable de référence des actifs du périmètre de l'UGT à leur valeur recouvrable. Si la valeur nette comptable est supérieure à la valeur recouvrable, alors une dépréciation est enregistrée pour la différence. Cette dépréciation est répartie pour chacun des actifs composant l'UGT, proportionnellement à la VNC de chacun de ces actifs au sein de l'UGT.

La dépréciation, ainsi calculée et répartie, est reprise au rythme de l'amortissement des actifs concernés.

Si le test conduit à une VNC de référence de l'UGT inférieure à la valeur recouvrable et dans le cas où une dépréciation a été

comptabilisée initialement, alors il est procédé à une reprise de dépréciation à hauteur de la valeur recouvrable.

La valeur nette comptable de référence est constituée de la valeur nette comptable des actifs en service, diminuée des subventions d'investissement correspondantes, augmentée du solde des immobilisations en cours de renouvellement, diminuée des subventions en cours correspondantes, et augmentée du BFR. La valeur recouvrable des actifs de l'UGT Infrastructure est constituée par leur valeur d'utilité (il n'existe pas de prix de vente net de ces actifs), c'est-à-dire la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs estimés attendus de l'utilisation continue de ces actifs et de leur sortie à la fin de leur durée d'utilité.

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

3.2.3. Cessions

Le résultat des cessions correspond à la différence entre le prix de vente et la valeur nette comptable de l'immobilisation, ainsi que les éventuels coûts de libération des terrains cédés.

3.3. IMMOBILISATIONS FINANCIERES

Les titres de participations et les autres immobilisations financières figurent au bilan pour leur coût d'acquisition net des dépréciations éventuelles.

Une dépréciation est constituée dès lors que la valeur d'inventaire devient inférieure à la valeur nette comptable.

La valeur d'inventaire des titres correspond à la valeur d'utilité pour l'entreprise. Cette valeur est déterminée soit à la valeur de marché pour les sociétés cotées (cours de bourse), soit en fonction de la quote-part de situation nette détenue et d'un ensemble de données composé notamment :

- d'éléments historiques ayant servi à apprécier la valeur d'origine des titres ;
- d'éléments actuels tels que la rentabilité de l'entreprise ou la valeur réelle des actifs sous-jacents ;
- d'éléments futurs correspondant aux perspectives de rentabilité ou de réalisation et aux tendances ;
- de la conjoncture économique.

L'appréciation de la valeur des titres tient compte en particulier de la maturité de l'activité (si l'activité est dans une période de lancement, aucune dépréciation n'est constituée si la rentabilité future est assurée).

3.4. SUBVENTIONS

SNCF Réseau reçoit des subventions dans le cadre des conventions de financement des projets d'investissement conclues avec des tiers (État, Collectivités locales, Régions, ...).

Ces subventions sont enregistrées :

- en produits d'exploitation pour couvrir les dépenses d'exploitation (études générales, études préliminaires),
- en capitaux propres lorsqu'elles couvrent des dépenses immobilisées. Ces subventions sont ensuite virées au compte de résultat au même rythme que les amortissements pratiqués sur les immobilisations en service. Pour les terrains non amortissables, SNCF Réseau reprend les subventions d'investissement par fraction égales sur une durée de dix ans.

A chaque arrêté comptable et pour chaque projet, les appels de subventions réalisés sont rapprochés du montant des dépenses

comptabilisées. Des ajustements sont alors réalisés et enregistrés soit à l'actif en « subventions à appeler », soit au poste « subvention » des passifs courants pour les subventions « appelées d'avance ». Ces ajustements permettent alors de comptabiliser la « subvention méritée ».

Les modalités de paiement de ces subventions diffèrent selon les projets d'investissements et l'identité du payeur. Elles sont versées selon un échéancier prévu dans la convention de financement ou selon l'avancement des travaux.

Les « subventions méritées » relatives aux contrats de PPP sont comptabilisées de la même façon en fonction du pourcentage d'avancement des travaux, en miroir de la comptabilisation de la production en cours.

3.5. STOCKS

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier comprend tous les coûts d'acquisition, coûts de transformation et autres coûts encourus pour amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent.

Les stocks sont valorisés selon la méthode du coût moyen pondéré.

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur ancienneté, de leur taux de rotation et de leur durée de vie économique.

3.6. CREANCES D'EXPLOITATION

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale.

Une dépréciation est constituée lorsque le non-recouvrement apparaît probable (litiges, contentieux, importants retards de paiement, procédures collectives...). La dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle du risque de non-recouvrement.

3.7. VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILES

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur coût d'acquisition ou leur valeur de marché si celle-ci est inférieure.

Les obligations sont comptabilisées à leur date d'acquisition pour le montant nominal corrigé de la prime ou de la décote. A la clôture, elles comprennent le montant des intérêts courus et non échus.

Les actions de SICAV sont enregistrées à leur coût d'acquisition hors droit d'entrée.

Elles sont comparées à la clôture à la valeur liquidative. Si cette dernière est inférieure au coût d'acquisition, une dépréciation est enregistrée.

Les titres de créances négociables sont comptabilisés à leur coût d'acquisition. Les intérêts sont enregistrés en produits financiers au prorata temporis.

3.8. OPERATIONS EN DEVICES ET PROVISIONS POUR PERTES DE CHANGE

A la date de clôture des comptes, lorsque l'application du taux de conversion du 31 décembre a pour effet de modifier les montants en euros précédemment comptabilisés, les différences de conversion sont inscrites au passif du bilan lorsque la différence correspond à un gain latent, et à l'actif du bilan lorsque la différence correspond à une perte latente. Les pertes latentes entraînent la constitution d'une provision pour risques de change.

3.9. PROVISIONS POUR RISQUES ET PROVISIONS POUR CHARGES

3.9.1. Principes de comptabilisation

Des provisions sont comptabilisées lorsque, à la clôture de l'exercice, il existe une obligation de l'entreprise à l'égard d'un tiers résultant d'un événement passé dont le règlement devrait se traduire par une sortie de ressources.

Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire ou contractuel. Elle peut également découler de pratiques de l'entreprise ou d'engagements externes ayant créé une attente légitime des tiers concernés sur le fait que l'entreprise assumera certaines responsabilités.

L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que l'entreprise doive supporter pour éteindre son obligation. Si aucune évaluation fiable de ce montant ne peut être réalisée, aucune provision n'est comptabilisée. Une information en annexe est alors fournie.

Les provisions sont actualisées lorsque l'effet de l'actualisation est significatif. Le taux d'actualisation utilisé est déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à l'échéance estimée de la provision.

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'entreprise ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. A l'exception de ceux éventuellement reconnus dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe.

3.9.2. Provisions pour risques liés à l'environnement

L'entreprise comptabilise des provisions pour les risques liés à l'environnement. Cette provision couvre les charges liées à la protection de l'environnement, la remise en état et au nettoyage des sites. Elle comprend notamment :

- une provision au titre de l'élimination des traverses créosotées classées par le Code de l'environnement parmi les déchets dangereux devant être éliminés dans des installations classées pour la protection de l'environnement ;
- une provision au titre du désamiantage des bâtiments. Les montants comptabilisés reposent sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêt des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours ;
- une provision au titre du désamiantage du matériel. Les coûts liés à ces opérations de désamiantage ont été provisionnés par la contrepartie d'un actif de démantèlement car il existe une obligation de démantèlement en fin de vie du matériel amianté.

3.9.3. Provision pour engagements envers le personnel

Les passifs relatifs aux engagements envers le personnel en matière de pensions, de compléments de retraite, d'indemnités et d'allocations en raison de départ à la retraite ou avantages similaires sont intégralement constatés au bilan sous forme de provision, conformément à l'avis de l'ANC porté par l'article 324-1 du règlement ANC 2014-03 relatif au Plan comptable général.

Considérant que ces avantages sont réglés de nombreuses années après que les membres du personnel ont rendu les services correspondants, la comptabilisation des obligations au titre des régimes à prestations définies est déterminée à partir d'évaluations actuarielles. La dette actuarielle (ou valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies) est déterminée selon la méthode actuarielle dite des unités de crédits projetés qui stipule que chaque période de service donne lieu à constatation d'une unité de droit à prestation et évalue séparément chacune de ces unités pour obtenir l'obligation finale. Ces calculs intègrent des hypothèses de taux d'actualisation, de mortalité, de rotation du personnel et de projection des salaires futurs. En raison du caractère long terme des plans, l'évolution de ces hypothèses peut générer des pertes ou gains actuariels et ainsi entraîner des variations significatives des engagements comptabilisés.

En cas de régimes partiellement ou totalement financés par des actifs de régime, le passif (actif) net est comptabilisé à hauteur de la différence négative ou positive entre la valeur actualisée de l'obligation et la juste valeur des actifs du régime.

Les coûts des services rendus et les prestations versées sont comptabilisés respectivement en dotations aux provisions d'exploitation et reprises de provisions d'exploitation ; les écarts actuariels et les effets de la désactualisation (diminué le cas échéant du rendement implicite des actifs du régime et de l'intérêt sur l'effet de plafonnement de l'actif) sont comptabilisés en résultat financier.

Régimes de retraite et assimilés

Ces avantages consistent en des indemnités de fin de carrière ou indemnités de départ versées aux agents contractuels lors de leur départ en retraite. En France, ces indemnités sont déterminées selon la convention collective nationale ou l'accord d'entreprise en vigueur. Versées à la cessation d'emploi, elles qualifient un avantage postérieur à l'emploi calculé sur la base du dernier salaire estimé en fin de carrière.

Prévoyance

Le régime différentiel verse à ses affiliés et à leurs ayants-droits les prestations en nature des assurances maladie et maternité, les allocations prévues en cas de décès de l'agent, du pensionné, du conjoint ou de l'enfant, et des prestations spécifiques (allocations de fin de carrière, allocations d'hébergement, allocations spéciale secours aux conjoints).

Action sociale

Le groupe SNCF Réseau assure diverses actions de prestations sociales (suivi psychologique, soins, aides familiales, aides au maintien à domicile, aides au bien vieillir, aides à l'amélioration de l'habitat), qui profitent essentiellement aux agents retraités du cadre permanent et à leurs veuves (avantages postérieurs à l'emploi), et dans une moindre mesure aux actifs (avantages à court terme).

Une provision à due concurrence au titre de l'avantage octroyé aux retraités a été constituée.

Rentes Accidents du travail et maladie professionnelle

Le groupe SNCF Réseau assure le service des rentes accidents du travail et maladie professionnelle (AT-MP) indépendamment du régime général.

Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté : les rentes versées durant la période d'activité constituent des avantages à long terme, les rentes versées après la période d'activité constituent des avantages postérieurs à l'emploi.

La provision intègre la réversibilité des rentes d'accidents du travail, en principe non réversibles, sauf lorsque le décès du salarié actif ou du pensionné est imputable à l'accident ou à la

maladie professionnelle. Dans ce cas, le conjoint survivant bénéficie d'une rente d'ayant-droit.

Cessation Progressive d'Activité

La Cessation Progressive d'Activité (CPA) est un dispositif dont l'objectif est d'aménager le temps de travail en fin de carrière des salariés. Elle fixe ainsi une formule de temps de travail permettant de ménager une période de transition entre l'activité professionnelle et le départ en retraite. Le dernier accord signé par Mobilités et entré en vigueur en juillet 2008 offre la possibilité d'une cessation dégressive ou complète pour l'ensemble du personnel des 3 sociétés. L'octroi des avantages combine des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel.

Le calcul repose notamment sur une hypothèse relative à la proportion attendue des agents qui entreront dans le dispositif.

Médailles du travail et autres avantages

Ce poste regroupe les autres avantages à long terme envers le personnel accordés par le Groupe, notamment les gratifications au titre des médailles du travail (France).

Accord de majoration salariale et d'aide au rachat de trimestres pour les anciens apprentis

SNCF et l'ensemble des organisations syndicales représentatives ont signé le 28 octobre 2016 un accord collectif négocié pour l'ensemble des sociétés constituant le Groupe Public Ferroviaire. Il porte sur l'évolution des majorations salariales relatives aux anciens apprentis et élèves et la mise en place d'un nouveau dispositif de participation financière de l'entreprise au rachat de trimestres de retraite non validés de ses anciens apprentis, au titre de périodes d'apprentissage effectuées avant le 30 juin 2008.

Départs volontaires des agents du cadre permanent

Ce dispositif permet à des agents du cadre permanent qui relèvent de certains établissements identifiés en excédent d'effectifs, de bénéficier d'une indemnité forfaitaire de départ et des allocations d'aide de retour à l'emploi en contrepartie de leur départ de l'Entreprise.

Dès la signature de l'accord de départ volontaire entre le salarié et l'Entreprise, une charge à payer à hauteur des indemnités prévues par le dispositif est comptabilisée.

Allocations de retour à l'emploi

La provision permet de couvrir les prestations versées par Pôle Emploi aux agents du cadre permanent et aux agents contractuels, s'ils sont démissionnaires, licenciés par mesure disciplinaire, voire réformés pour les agents relevant du cadre permanent.

La provision couvre également les prestations susceptibles d'être versées aux apprentis et alternants à l'issue de leur contrat.

Facilités de circulation

Le personnel actifs et retraités de SNCF Réseau, ainsi que leurs ayants-droits, bénéficient de facilités de circulation, leur permettant de voyager en trains dans certains cas à des conditions tarifaires différentes du prix de marché.

Les facilités de circulation octroyées en contrepartie des services rendus par les salariés sur leur période d'activité correspondent à la définition d'un avantage à court terme.

Concernant le personnel actif pour la période postérieure à l'emploi, les retraités et leurs ayants-droits, SNCF Réseau estime que le coût moyen marginal du dispositif reste inférieur au prix moyen acquitté au moment de la réservation : aucun passif n'est donc comptabilisé au titre de cet avantage postérieur à l'emploi.

3.10. DETTES FINANCIERES

3.10.1. Nature de la dette

Depuis le 01/01/2020, SNCF SA maison mère du nouveau groupe public unifié, en assure le pilotage stratégique et financier, dans le respect des règles d'indépendance applicables aux gestionnaires d'infrastructure. Dans ce cadre, SNCF SA centralise les activités de financement et de trésorerie du groupe. Toutefois SNCF Réseau a été habilité à émettre jusqu'au 30 juin 2020, mais n'a effectué aucune émission sur cette période.

Au-delà de cette date, SNCF Réseau n'a plus recours directement aux marchés internationaux de capitaux mais conserve dans son portefeuille jusqu'à leur échéance les émissions obligataires, les instruments financiers, les emprunts contractés auprès d'établissements de crédit et/ou de collectivités locales qu'il a contracté avant le 1er Janvier 2020.

3.10.2. Principe de comptabilisation

Le fait générateur de l'enregistrement comptable d'un emprunt est son encaissement. La seule signature du contrat crée un engagement financier à mentionner en annexe. Le fait générateur de l'enregistrement comptable d'un remboursement d'emprunt est le décaissement.

L'ensemble des émissions sont réalisées sans prime de remboursement et sont toujours remboursées au pair, exception faite des obligations indexées sur l'inflation. En revanche, certaines émissions peuvent être effectuées soit en dessous, soit au-dessus du pair, auquel cas une prime d'émission (payée ou reçue) est constatée. Des surcotes/décotes de marché peuvent aussi être observées dans le cas d'un abondement (émission ultérieure de titres obligataires sur une souche existante) avec un prix d'achat supérieur ou inférieur à la valeur nominale.

Les primes et les frais d'émission d'emprunt sont amortis linéairement sur la durée de vie de l'emprunt quelle que soit sa cadence de remboursement.

En ce qui concerne les émissions indexées sur l'inflation, SNCF Réseau réévalue la prime de remboursement en fonction de l'évolution de l'inflation. Une provision pour risque et charge est constatée à chaque arrêté. Elle représente le montant de la perte latente sur l'exercice.

Les intérêts d'emprunt sont comptabilisés en charge financière. Les intérêts courus et non échus sont rattachés aux dettes conformément au plan d'amortissement de l'emprunt. Les intérêts payés et non courus sont constatés en charges constatées d'avance.

3.10.3. Emprunts en devises

A l'engagement, le nominal de la dette est converti et comptabilisé au cours spot. A la clôture, il est réévalué au cours de clôture. L'application de ce taux de conversion à la date d'arrêté a pour effet d'engendrer des différences de conversion qui doivent être inscrites dans des comptes transitoires en contrepartie du compte de dette.

Une provision doit être constituée au titre des pertes latentes uniquement pour la partie non couverte du risque. La stratégie de couverture de SNCF Réseau étant systématiquement complète et parfaitement adossée, aucune écriture de provision n'est comptabilisée.

Les paiements de coupons sont convertis et comptabilisés au cours spot en date de valeur du coupon.

Les intérêts courus à la clôture de l'exercice sont enregistrés sur la base du cours de change de clôture.

3.11. INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES

3.11.1. Cas des swaps de couverture de la dette à long terme

Les principes généraux de comptabilisation des instruments à terme énoncés dans le PCG ne changent pas, toutefois le règlement ANC 2015-05 rend la comptabilité de couverture obligatoire dès lors que celle-ci est établie en gestion. Tous les dérivés qualifiés de couverture en gestion sont traités comptablement comme tels en règles françaises.

Pour tous les instruments financiers à terme, les montants nominaux sont mentionnés dans les engagements hors bilan.

La soulte reçue ou payée sur le swap de couverture est enregistrée au bilan et est étalée et constatée en résultat symétriquement au résultat de l'élément couvert (la dette) jusqu'à l'échéance de l'opération d'emprunt.

Les échanges d'intérêts s'effectuent au cours de clôture.

Les variations de valeur des instruments de couverture ne sont pas reconnues au bilan, sauf si la reconnaissance en partie ou en totalité de ces variations permet d'assurer un traitement symétrique avec l'élément couvert, ce qui est le cas chez SNCF Réseau.

Ainsi cette symétrie se traduit par une réévaluation de l'instrument de couverture dans un compte transitoire en contrepartie d'un compte Instruments dérivés en parallèle avec les écritures de différences de conversion constatées sur l'élément couvert.

A l'échéance, les pertes ou gains de change sont enregistrés en résultat financier et viennent neutraliser l'impact résultat sur la dette.

3.11.2. Cas des achats à terme de couverture de la dette à court terme en devise

Le report/ déport représente l'écart entre le cours comptant et le cours à terme. Il est étalé en résultat financier sur la période de couverture.

Les mêmes règles de comptabilisation que le swap de couverture à long terme s'appliquent pour les éléments du dérivé de change.

3.11.3. Cas des positions ouvertes isolées

Les positions ouvertes isolées (POI) sont toutes les opérations non qualifiées de couverture. Le montant nominal du dérivé en position ouverte isolée n'est pas comptabilisé au bilan et est enregistré en engagement hors-bilan. La soulte versée ou reçue à la conclusion du contrat représente la juste valeur de l'instrument à la date de versement, et est enregistrée au bilan. Les dérivés en POI chez SNCF Réseau ne présentent généralement pas de soulte à l'origine.

Les gains ou pertes latents sont déterminés par référence à une valeur de marché ou par application de modèles techniques d'évaluation généralement admis. La valeur de marché des POI est comptabilisée au bilan afin de présenter l'exposition de l'entreprise dans un compte « instruments de trésorerie » par la contrepartie d'un compte transitoire « Différence d'évaluation (actif ou passif) sur instruments dérivés en POI ». Les pertes latentes sont systématiquement l'objet d'une provision pour risques comptabilisée en résultat financier calculée par ensembles homogènes pour un même sous-jacent.

3.12. COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS

3.12.1. Chiffre d'affaires

SNCF Réseau reconnaît son chiffre d'affaires au moment de la réalisation de la prestation de service ou de la livraison du bien.

Ainsi, les revenus des péages qui constituent l'essentiel du chiffre d'affaires sont reconnus en comptabilité au moment de la circulation effective des trains. Les décalages temporels entre reconnaissance de revenu et émission des factures donnent lieu à des écritures de régularisation du chiffre d'affaires.

3.12.2. Charges de personnel

Les charges de personnels comprennent principalement les salaires, les cotisations sociales, la participation des salariés et les dépenses au titre des autres avantages du personnel.

Dans le cadre de la crise sanitaire de la COVID19, le recours au dispositif d'activité partielle a été facilité par les dernières mesures de soutien du Gouvernement visant à maintenir les emplois. Par l'ordonnance n°2020-346 du 27 mars 2020, le dispositif d'activité partielle a notamment été étendu aux « [...] salariés de droit privé des entreprises inscrites au répertoire national des entreprises contrôlées majoritairement par l'Etat mentionnées au 3° de l'article L.5424-1 du code du travail [...] », rendant ainsi éligible l'ensemble des sociétés du Groupe SNCF au dispositif.

Ainsi SNCF Réseau a pu recourir à ce dispositif dès la mi-mars. Le Groupe a comptabilisé les allocations de chômage nette (hors part financée par l'UNEDIC du fait du régime d'auto-assurance chômage), qui vient minorer le coût attendu des avantages du personnel à court terme, en diminution des charges de personnel.

Cotisations retraites :

Pour les régimes de base et autres régimes à cotisations définies, le Groupe comptabilise en charges les cotisations à payer lorsqu'elles sont dues et aucune provision n'est comptabilisée, le Groupe n'étant pas engagé au-delà des cotisations versées. Le régime concerné est principalement le régime spécial de retraite du personnel au statut de SNCF Réseau depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du personnel de SNCF en 2007.

3.12.3. Distinction entre résultat courant et résultat exceptionnel

Le résultat courant correspond à la somme du résultat d'exploitation et du résultat des opérations financières. Il inclut donc l'ensemble des produits et des charges directement liés aux activités opérationnelles de l'entreprise.

Le résultat exceptionnel est constitué des éléments qui, en raison de leur nature, de leur caractère inhabituel et de leur non-récurrence, ne peuvent être considérés comme inhérents à l'activité opérationnelle de l'entreprise.

3.12.4. Impôt sur les sociétés

Depuis le 1er janvier 2015, SNCF Réseau fait partie du périmètre d'intégration fiscale dont la tête de groupe est SNCF SA. Une convention d'intégration fiscale a été signée entre les deux entités pour garantir à SNCF Réseau la neutralité de son option pour ce régime fiscal.

3.13. GESTION DES RISQUES FINANCIERS

Depuis le 01/01/2020, tous les risques financiers au sein du groupe SNCF, y compris ceux auxquels SNCF Réseau est exposé, sont gérés par SNCF SA. Cette gestion est strictement encadrée par un document approuvé par le Conseil d'administration de SNCF SA intitulé le cadre de gestion des risques financiers.

Ce cadre de gestion rappelle le rôle central, au sein du groupe, de SNCF SA qui a pour vocation d'en assurer le pilotage stratégique et financier. Émetteur unique sur les marchés financiers, SNCF SA a la charge d'assurer le financement de l'ensemble du groupe. Les filiales peuvent être financées à court terme par le biais d'avances en compte-courant ou à long terme par des prêts octroyés par SNCF SA. Le groupe a également mis en place un mécanisme d'équilibrage (cash pooling) des soldes bancaires de certaines entités du groupe.

Le cadre de gestion approuvé par le conseil d'administration définit les modalités de gestion des risques financiers et précise les instruments autorisés et les limites d'intervention des métiers.

SNCF SA veille au respect quotidien du cadre de gestion des risques financiers par l'élaboration de reportings journaliers pour l'ensemble des filiales gérées par SNCF SA, et donc y compris pour SNCF Réseau.

SNCF Réseau est exposé aux risques suivants liés à l'utilisation d'instruments financiers :

- risque de change : risque que fait courir au porteur d'une créance ou d'une dette l'évolution ultérieure des taux de change,
- risque de taux d'intérêt : risque que fait courir au porteur d'une créance ou d'une dette à taux fixe ou variable l'évolution ultérieure des taux,
- risques de liquidité : risque de ne pas disposer des fonds nécessaires pour faire face à ses engagements,
- risques de crédit, de contrepartie : risque résultant pour un créancier de l'incapacité de son débiteur à honorer tout ou partie de sa dette à échéance.

3.13.1. Gestion du risque de change

La gestion du risque de change du Groupe SNCF (donc y compris celui de SNCF Réseau) s'effectue au niveau de SNCF SA.

En dehors des filiales qui opèrent dans leur propre pays, l'endettement net du Groupe en devises autre que l'euro est géré en fonction de la limite de risque admissible définie, pour le Groupe, par le cadre général des risques. Il utilise pour cela des contrats d'échange de devises, généralement mis en place dès l'émission des emprunts.

Le Groupe considère que compte tenu du faible pourcentage représenté par les dettes en devises non couvertes, son résultat n'est pas sensible au risque de change.

3.13.2. Gestion du risque de taux

La politique de gestion du risque de taux auquel SNCF Réseau est exposé s'insère dans la politique globale de gestion des risques du Groupe SNCF, assurée par SNCF SA.

La direction financements et trésorerie de SNCF SA a mandat pour gérer le risque de taux de SNCF Réseau. Elle peut intervenir, pour se faire, sur la répartition par type de taux de la dette de SNCF Réseau en utilisant des instruments fermes et optionnels d'échange de taux d'intérêts dans les limites définies par le cadre général.

Le niveau historiquement bas des taux d'intérêt actuels et la volonté de préserver les équilibres économiques à moyen et long terme, ont conduit le Conseil d'Administration de SNCF SA à opter pour une structure cible de l'endettement brut long terme de SNCF SA et de ses filiales à 90% à taux fixe minimum. Un intervalle limité de +/-10 points autour de cette cible reste cependant autorisé.

Dans le cadre de la gestion de son risque de taux, SNCF SA est autorisée à réaliser également des opérations de pré-couverture d'émissions futures.

3.13.3. Gestion du risque de liquidité

Depuis le 01/01/2020, SNCF Réseau est financé selon ses besoins par SNCF SA, à court terme par le biais d'avances en compte-courant ou à long terme par le biais de prêts intragroupes. Une convention d'équilibrage des soldes de ses comptes bancaires a également été mise en place dans le cadre d'une convention groupe.

3.13.4. Gestion du risque de contrepartie

SNCF Réseau est exposé à un risque de contrepartie dans le cadre des produits dérivés auprès de ses partenaires financiers, dans l'hypothèse où le débiteur se refuserait à honorer tout ou partie de son engagement ou serait dans l'impossibilité de le respecter.

Afin de couvrir son risque de contrepartie au titre de ses instruments financiers dérivés, SNCF Réseau procède à des appels de marge auprès de ses contreparties. Du collatéral (uniquement sous forme de cash) est appelé à hauteur de la valeur de marché des portefeuilles d'instruments financiers avec chaque contrepartie avec laquelle SNCF Réseau est en risque. A l'inverse, SNCF Réseau est amenée à verser un collatéral sous forme de cash à des contreparties avec lesquelles des accords de garantie bilatéraux ont été signés.

3.14. ENGAGEMENTS ENVERS LE PERSONNEL

Pour les régimes de base et autres régimes à cotisations définies, le Groupe comptabilise en charges les cotisations à payer lorsqu'elles sont dues et aucune provision n'est comptabilisée, le Groupe n'étant pas engagé au-delà des cotisations versées. Le régime concerné est principalement le régime spécial de retraite du personnel au statut de SNCF Réseau depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du personnel de SNCF en 2007.

Pour les régimes à prestations définies, lorsque les prestations sont assurées par un tiers (contrats d'assurance, organismes de prévoyance non liés au Groupe) et que le Groupe n'a pas d'obligation, juridique ou implicite, de combler les pertes éventuelles relatives aux services rendus au cours de la période et des périodes antérieures, aucune obligation n'est comptabilisée et les primes d'assurance et/ou de prévoyance payées sont comptabilisées comme des versements à un régime à cotisations définies, l'obligation de servir les prestations aux salariés relevant de la seule responsabilité de l'organisme tiers. Dans les autres cas, les engagements font l'objet d'évaluations actuarielles et de provisions inscrites au bilan au fur et à mesure de l'accumulation des droits à prestation par les salariés.

La dette actuarielle (ou valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies) est déterminée selon la méthode actuarielle dite des unités de crédits projetés qui stipule que chaque période de service donne lieu à constatation d'une unité de droit à prestation et évalue séparément chacune de ces unités pour obtenir l'obligation finale. Ces calculs intègrent des hypothèses de taux d'actualisation, de mortalité, de rotation du personnel et de projection des salaires futurs.

En cas de régimes partiellement ou totalement financés par des actifs de régime, le passif (actif) net est comptabilisé à hauteur de la différence négative ou positive entre la valeur actualisée de l'obligation et la juste valeur des actifs du régime.

Les éléments de variation de l'engagement net sont comptabilisés selon leur nature.

La charge nette est constatée :

- En résultat opérationnel courant pour la part correspondant au coût des services rendus matérialisant l'acquisition linéaire des droits à prestations, au coût des services passés (modification et réduction de régime) et à l'effet des liquidations. Le coût des services passés est comptabilisé immédiatement et totalement en résultat que les droits soient acquis ou non.

- En résultat financier pour la part correspondant à l'intérêt financier net (coût de la désactualisation de la dette, diminué le cas échéant du rendement implicite des actifs du régime et de l'intérêt sur l'effet de plafonnement de l'actif) ainsi que les écarts actuariels générés au titre des autres avantages à long terme.

4. COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN**4.1. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES**

	31 décembre 2020			31 décembre 2019		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immobilisations incorporelles	2 143	757	1 386	2 084	-681	1 403
Immobilisations incorporelles - en cours	257		257	249	-	249
Total Immobilisations Incorporelles	2 400	-757	1 643	2 333	-681	1 652

	Immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles - en cours	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2019	1 403	249	1 652
Acquisitions brutes	0	79	79
Cessions brutes	-1		-1
Dotations aux amortissements	86		-86
Reprises d'amortissements	1	-0	1
Provisions pour dépréciations	10		10
Pertes de valeur			
Mises en services	59	74	15
Autres variations		4	4
Valeur nette comptable au 31/12/2020	1 386	257	1 643

Le montant des dépenses d'investissement incorporel pour l'exercice 2020 s'élève à 79 M€ et comprend principalement les logiciels produits en interne, mis en service ou toujours en cours de développement.

4.2. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	31 décembre 2020			31 décembre 2019		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Terrains et constructions	10 420	4 027	6 393	12 078	-4 148	7 930
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	56 110	24 045	32 065	54 906	-23 387	31 519
ITMO et autres	1 192	-953	239	1 144	-871	273
Electrification, télécommunication, signalisation	17 079	10 363	6 715	16 568	-9 717	6 851
Matériel de transport	1 141	-1 005	135	1 150	-1 006	144
Immobilisations corporelles en cours	13 645	14	13 631	12 955	-15	12 940
Total Immobilisations Corporelles	99 588	-40 408	59 179	98 801	-39 144	59 657

	Terrains et constructions	Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	ITMO et autres	Electrification, télécommunication, signalisation	Matériel de transport	Immobilisations corporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2019	7 930	31 519	273	6 851	144	12 940	59 657
Acquisitions brutes	-	-	-	-	-	4 616	4 616
Cessions brutes	-14	-	-2	-0	-1	0	-17
Dotations aux amortissements	-191	-1 347	-83	-752	-30	-11	-2 415
Provisions pour dépréciations	15	283	0	101	8	12	419
Reprises d'amortissements	3	-	2	0	1	-25	-19
Pertes de valeur	-	-	-	-	-	-	-
Mises en services	255	1 856	78	554	13	-2 740	15
Autres variations	30	1	-28	-3	0	-1	-1
Valeur nette comptable au 31/12/2020	6 393	32 065	239	6 715	135	13 631	59 179

Les actifs dépréciés au 31 décembre 2015 et au 30 juin 2018 ont fait l'objet d'un amortissement exceptionnel sur la base du plan d'amortissement initial. Une reprise de la dépréciation d'actifs a été constatée à due concurrence au 31 décembre 2020 pour 417 M€.

4.2.1. Dépenses d'investissement

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles pour l'exercice 2020 s'élève à 4 616 M€ et comprend principalement:

- 4 421 M€ de dépenses d'investissement infrastructure qui se décomposent principalement en :
 - o 4 252 M€ de production directe,
 - o -3 M€ d'avances et acomptes,
 - o 95 M€ d'acquisitions directes,
 - o 77 M€ d'opérations de gros entretiens.
- 195 M€ d'autres investissements (matériels roulants, matériels et outillages)

4.2.2. Mises en service de l'exercice

Le montant des immobilisations corporelles mises en services s'élève à 2 755 M€ :

- 2 615 M€ de projets ferroviaires,
- 140 M€ pour les projets autres dont le matériel ferroviaire, l'outillage, le patrimoine et autres.

4.2.3. Valeur actuelle de l'actif à la date de clôture

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

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

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

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

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

- Publication en septembre 2019 des modalités de mise en œuvre de la loi Didier promulguée le 7/07/14 et relative au partage des responsabilités et des charges financières concernant l'entretien des ouvrages d'art.
- L'interdiction programmée de l'utilisation du glyphosate annoncée par le gouvernement, illustrée par la loi Egalim du 30/10/2018, concernant le domaine de l'agriculture, et la mise en place d'une mission parlementaire en 2019 en charge de la stratégie de la sortie totale du glyphosate. La mise en œuvre de cette évolution réglementaire a été confirmée par le Président de SNCF pour mettre fin à l'utilisation du glyphosate en 2021.

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

Suite à l'avis du Conseil d'État sur le recours exercé par SNCF Réseau sur l'indexation de la tarification 2020 des activités conventionnées (hors TET), un nouvel avis de l'ART a été rendu

le 28 janvier 2021 avec une évolution tarifaire 2020 plafonnée à +1,8% contre 2,4% demandé. Cet avis est conforme aux principes de facturation et de comptabilisation dans les comptes 2020.

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

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

Le périmètre du test de l'UGT Infrastructure a été adapté aux opérations de transferts d'actifs réalisées au 01/01/2020 dans le cadre de la réforme ferroviaire. Le test de valeur de l'UGT Infrastructure a été réalisé hors actifs gares transférés au 01/01/2020 représentant une valeur nette comptable de 0,9 Md€ (à la date de transfert).

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

Il avait toutefois précisé que la valeur recouvrable dépendait notamment de la mise en œuvre par l'Etat de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour la soutenir ainsi que de la capacité de l'entreprise à atteindre ses plans de productivité.

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

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

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

Les grandes orientations de cette trajectoire financière sont les suivantes :

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

- Alignement des volumes et des tarifs des redevances d'infrastructure sur le plan stratégique du groupe SNCF,
- Maintien d'un niveau d'investissements nécessaires à la restauration de la consistance du réseau conforme au acte ferroviaire,
- Révision de la trajectoire de subventions de régénération perçues via le fonds de concours de l'Etat, en intégrant les subventions provenant du plan de relance de l'Etat pour 4,05 milliards d'euros à partir de 2021 (cf. paragraphe 2.4),
- Equilibre des cash-flows en 2024 et un niveau d'endettement égal à six fois la marge opérationnelle en 2026, conformément aux engagements du pacte ferroviaire.

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

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure, hors actifs gares, s'élève ainsi au 31/12/2020 à 31,6, après dépréciation comptabilisées aux clôtures précédentes. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours. La valeur recouvrable issue du test réalisé au 31 décembre 2020 est proche de la valeur nette comptable.

Les autres immobilisations en cours (1,7 Mds€ au 31 décembre 2020 contre 1,9 Md€ au 31 décembre 2019) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

Les éléments méthodologiques pour déterminer la valeur recouvrable au 31/12/2020, ainsi que les différentes hypothèses clés sont rappelées ci-après :

La méthodologie retenue a été identique à celle appliquée lors du précédent test de valeur (2019).

Il est rappelé que les flux prévisionnels actualisés sont calculés sur les sept années restantes de la trajectoire économique issue du contrat de performance 2017-2026 avec l'Etat mis à jour des nouveaux éléments d'information disponibles, prolongées jusqu'en 2030, qui continue à constituer l'année normative, le réseau étant alors considéré comme stabilisé à cette date à un niveau de performance ou de régénération suffisant permettant d'optimiser le montant de la maintenance.

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

La valeur terminale est calculée en projetant à l'infini et au taux de 1,6% les valeurs de l'année normative 2030 et représente 84% de la valeur d'utilité.

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

Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 5,6% contre un taux de 5,15% en 2019.

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

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

Concernant le niveau des péages :

- L'augmentation des péages TGV et fret a été limitée à l'indice IPC (soit 1,2%) en remplacement de l'indexation prévue dans le dernier contrat de performance et parallèlement l'indexation des tarifs de péages conventionnés, soit les redevances d'accès TER et TET, a été dans un premier temps maintenue conformément au contrat de performance en cours et à la réglementation applicable.
- L'ART a rendu le 06 février 2020 un avis défavorable concernant l'indexation de la tarification des activités conventionnées (TER et Transilien) au titre de l'horaire de service 2021-2023, tarification publiée le 13 décembre 2019. SNCF Réseau a publié un nouveau projet de tarification des sillons le 5 juin 2020, qui a fait l'objet d'un avis défavorable le 30 juillet 2020. Pour 2021, il est prévu l'application de la tarification selon la loi, sur la base de la dernière tarification validée indexée de l'inflation, cette nouvelle tarification a été publiée le 10 septembre 2020.
- Suite à l'avis du Conseil d'État rendu le 27 novembre 2020 sur le recours exercé par SNCF Réseau sur l'indexation de la tarification 2020 des activités conventionnées (hors TET), un nouvel avis de l'ART a été rendu le 28 janvier 2021 avec une évolution tarifaire 2020 plafonnée à +1,8% contre 2,4% demandé. Cet avis est conforme aux principes de facturation et de comptabilisation retenus dans les comptes 2020.
- Le projet de tarification 2022-2023 a été publié le 11 décembre 2020 pour saisine ART, SNCF Réseau est en attente de l'avis de l'Autorité. A compter de 2024 l'indexation des tarifs de péages conventionnés a été maintenue au niveau qui figurait dans le dernier contrat de performance à hauteur de 3,6% par an.
- Par ailleurs, le mécanisme de compensation par l'Etat de l'activité fret, dont le montant est révisé annuellement pour prendre en compte l'évolution de l'indexation et le passage au nouveau modèle du coût directement imputable (CDI) à compter de la tarification 2019, est présumé maintenu.
- Enfin, les prévisions de trafic à 10 ans concernant les activités voyageurs et fret ont été faites dans le cadre du Groupe SNCF assurant leur réciprocité avec les entités concernées.

Concernant le niveau de productivité :

- Un effort de productivité conforme aux engagements pris à l'occasion du pacte ferroviaire de 1,6 Milliard d'€ courants entre 2017 et 2026.
- Cette productivité contribue à atteindre un taux de rentabilité normatif de 48% (Ebitda / CA) en 2030 et tel que pris en compte dans le calcul de la valeur terminale.

4.3. IMMOBILISATIONS FINANCIERES

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation
Subvention investissement à appeler	2 377	2 522	-145
Dépôts de garantie	2 556	1 824	732
Autres créances financières	23 713	26	23 686
Titres de Participation	2 129	30	2 099
Total			
Immobilisations Financières	30 775	4 402	26 373

Concernant le niveau des investissements :

- Des investissements de régénération additionnels par rapport au test réalisé fin 2019 de l'ordre de 2 Md€ sur la période testée ont été pris en compte. Ces investissements permettent de confirmer la qualité d'un réseau régénéré à l'horizon 2030.
- Une montée progressive des financements par des tiers des dépenses de sécurité et d'accessibilité hors IDF devrait par ailleurs permettre leur financement à 100% à partir de 2024.

Concernant les concours publics :

- Les subventions d'investissement issues de l'affectation par l'Etat de tout ou partie des dividendes perçus de la société nationale SNCF sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du Groupe Public Unifié (GPU) ont été revues à la baisse par rapport au test réalisé fin 2019 pour un montant de l'ordre de 1,5 Md€. La chronique des montants de ces subventions d'investissement de régénération est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF et sur sa capacité distributive. Le montant normatif de ces subventions d'investissement est évalué à 0,99 Md€ à partir de 2030.
- Les subventions d'investissement consécutives à la mise en œuvre du plan de relance du ferroviaire, qui seront versées par le fonds de concours de l'Etat, portent sur un montant de 4,05 Md€. Ces subventions seront affectées au financement des investissements de régénération du réseau.

Les analyses de sensibilité réalisées dans le cadre du test au 31/12/2020 ressortent de la façon suivante :

Sensibilité aux paramètres de valorisation :

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

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

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

Une variation de +/- 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représente une variation de -/+ 1,9 Mds € de la valeur recouvrable. Cette valeur est fournie à titre indicatif car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur recouvrable des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages.

Une variation de +/- 100 M€ par an des péages ou des concours de l'Etat représente une variation de +/- 1,7 Md € de la valeur recouvrable.

Au 31 décembre 2020, les immobilisations financières comprennent pour 2 377 M€ des subventions à appeler au titre des projets PPP en cours, dont 1 072 M€ pour le projet BPL, 1 045 M€ pour le projet CNM et 260 M€ pour le projet GSMR. Ces immobilisations financières représentent les subventions à recevoir par SNCF Réseau de l'Etat lui permettant de rembourser ses dettes vis-à-vis d'Eiffage pour BPL et Oc'via.

Parallèlement SNCF Réseau a constaté des dettes financières pour les mêmes montants qu'elle rembourse également depuis 2017 (cf note 4.13 emprunts et dettes financières).

05 – Comptes Annuels

Le poste « Dépôts de garantie » est principalement constitué des appels de marge actifs (1 761 M€, cf note 4.13 emprunts et dettes financières) et du portage Eole (783 M€).

Les titres de participation à hauteur de 2 129 M€ concernent principalement les parts de Gares & Connexions acquises en 2020.

Les autres créances financières sont constituées essentiellement :

- de la créance CDP suite à la reprise de la dette par l'Etat dans le cadre de la réforme ferroviaire
- et des avances de trésorerie réalisées auprès des filiales.

Les caractéristiques de la créance CDP répliquent celles de la dette financière après couverture de SNCF Réseau et se décomposent comme suit :

CREANCES CDP en M€	Montant Brut	A un an au plus	A plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
Taux fixe	20 817	739	5 589	14 489
Inflation	976		555	422
Taux variable	1 479	536	156	787
Produits à recevoir	347	347		
Total EUR	23 615	1 617	6 300	15 697

Information en Keuros	Capital Social	Capitaux propres	Capital détenu	Quote-part du capital ou du résultat détenu (en pourcentage)	Valeurs comptables des titres détenus		Prêts et avances consentis par la société et non encore remboursés	Montant des cautions et avals donnés par la société	Chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice écoulé	Résultats (Bénéfice ou perte du dernier exercice clos)	Dividendes encaissés par la société au cours de l'exercice
					Brute	Nette					
1. Filiales											
SNCF Gares & Connexions 16 avenue d'Ivry, 75013 Paris	2 099 309	2 104 642	2 099 309	100,0%	2 099 309	2 099 309	-	-	1 428 498	5 337	-
SFERIS 1 CITE PARADIS, 75010 Paris	1 500	10 307	1 500	100,0%	6 000	6 000	630	0	101 103	1 056	0
ALTAMETRIS 130 rue du Faubourg Saint Denis, 75010 Paris	2 108	1 640	2 108	100,0%	800	800	542	-	4 851	468	-
 Holding ImmoRESEAU 15-17 rue Jean Philippe Rameau, 93418 La Plaine Saint Denis CEDEX	40	(45)	40	100,0%	40	40	-	-	-	(32)	-
2. Participations											
EURAILSCOUT BV Amersfoort, Néerlande	20 346	21 295	10 173	50,0%	21 800	21 800	1 576	-	-	7	-
ADIF Perpignan Figueras (LFP) Rue Sor angeles de la cruz, N3 Madrid	60	60	30	50,0%	30	30	-	-	8 483	-	-
SNCF INFRA LBA DEVELOPPEMENT 18 RUE DE DUNKERQUE, 75010 Paris	350	270	140	40,0%	138	138	-	-	-	-	-
CADEMCE 14 VC QUAI DE LA SOMME, 80080 Amiens	1 860	NC	464	25,0%	464	464	-	-	NC	NC	-
EURAILSCOUT France 20 RUE DES PETITS HOTELS, 75010 Paris	38	2 455	1	2,6%	1	1	-	-	11 715	638	-
GEIE CFM4 (corridor ferroviaire de marchandises n°4) 92 av de France , 75013 Paris	-	-	-	33,0%	-	-	-	-	-	NC	-
GEIE SEA VITORIA DAX 7 A TERRASSE DU FRONT DU MEDOC, 33075 Bordeaux	-	-	-	50,0%	-	-	-	-	-	NC	-
GEIE NAF GCT PLACE DE NUESTRA SENORA DEL PILAR, 50071 Saragoisse	-	-	-	50,0%	-	-	-	-	-	NC	-
GEIE RFC2 CORRIDOR C 9 PLACE DE LA GARE, L1616 Luxembourg	-	-	-	49,0%	-	-	-	-	-	NC	-
GEIE RFC6 PIAZZA DELLA CROCE ROSSA, 00161 Rome	0	-	-	0,0%	-	-	-	-	-	-	-
GEIE DES UTILISATEURS DE ERTMS 123/133 RUE FROISSAR, 1040 Bruxelles	0	-	-	0,0%	-	-	-	-	-	-	-
RAILENIUM Académie de Lille VALENCIENNES	0	-	-	0,0%	-	-	-	-	-	-	-

4.4. BESOIN EN FOND DE ROULEMENT

4.4.1. Stocks et en cours

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice	
	Brut	Brut		
Matières premières	477	518	-40	
Produits finis	73	81	-8	
Encours de production	13	17	-3	
Total Stocks et en-cours	564	616	-52	
	31 décembre 2019	Augmentation	Diminution	31 décembre 2020
Matières premières	-103	8	5	-106
Produits finis	-	-	-	-
Encours de production	-	-	-	-
Total Dépréciations de stocks et en-cours	-103	-18	15	-106

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur rotation, nature, ancienneté et durée de vie.

4.4.2. BFR d'exploitation

	Ouverture	Flux avec impact TFT	Flux sans impact TFT	Clôture
Clients et avances nets	274	374	76	176
Dettes sociales nettes	552	5	1	557
Fournisseurs et avances nets	2 186	102	14	2 274
Créances et dettes fiscales	431	102	17	312
Stocks	513	52	3	458
Autres créances d'exploitation	197	13	31	215
Autres dettes d'exploitation	167	217	80	464
Dividendes à payer				
BFR EXPLOITATION	-2 038	-118	22	-2 135

4.4.3. BFR d'investissement

	Ouverture	Flux avec impact TFT	FLUX TFT SANS IMPACT BFR	Flux sans impact TFT	Clôture
Créances nettes sur immobilisations HT	44	3	9		60
Dettes sur immobilisations HT	8				80
Subventions d'investissement à recevoir	435	220		52	63
Dettes sur acquisition de titres					
BFR INVESTISSEMENT	-572	218	19	152	-183

4.4.4. BFR financier

	Ouverture	Flux avec impact TFT	Flux sans impact TFT	Clôture
Charges constatées d'avance sur opérations financières	511	49		462
Produits constatés d'avance sur opérations financières	1 821	3	153	1 665
Autres dettes et créances	5	5		0
BFR FINANCIER	-1 305	-51	153	-1 203
BFR FINANCIER	518	21	24	472
BFR FINANCIER	518	-21	-24	472

4.5. CREANCES D'EXPLOITATION

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Clients et comptes rattachés	1 588	1 320	268
Autres créances d'exploitation	2 871	3 215	-344
Subventions à encaisser	388	473	-85
Subventions à appeler	3	1 286	-155
Créances de TVA	563	585	-22
Créance SNCF Mobilités dont CICE	0	-0	-
Créances fiscales et crédits d'impôts*	268	351	-83
Autres créances	469	491	-22
Créances sur cessions d'immobilisation	53	29	24
Avances et acomptes versés	105	114	-9
Total	4 564	4 649	-84

*68 M€ d'impôts différés actif classés en créance fiscale.

Dépréciations

	31 décembre 2020	Augmentation	Diminution	31 décembre 2019
Clients et comptes rattachés	-41	-32	28	44
Autres créances d'exploitation	-76	6	-0	-83
Total dépréciations des créances	-117	-38	28	-128

4.6. ETAT DES ECHEANCES DES CREANCES

	31 décembre 2020	< 1an	> 1an
Clients et comptes rattachés	1 588	1 549	39
Autres créances d'exploitation	2 871	2 794	78
Subventions à encaisser	388	310	78
Subventions à appeler	1 131	1 131	-
Créances de TVA	563	563	-
Créance Mobilité dont CICE	0	-0	-
Créances fiscales et crédits d'impôts	268	268	-
Autres créances	469	469	-
Créances sur cessions d'immobilisation	53	53	-
Avances et acomptes versés	105	105	-
Valeurs Brutes	4 564	4 447	117

4.7. VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILEES, DISPONIBILITES

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Échéances à plus de trois mois dès l'origine et/ou soumis à risque de taux	20	20	-
Titres de créances négociables	-	-	-
Dépôt à terme	20	20	-
Échéances à moins de trois mois dès l'origine et sans risque de taux	-	1 707	-1 707
Obligations	-	-	-
Titres de créances négociables	-	-	-
Prêt en blanc	-	-	-
OPCVM	-	1 707	-1 707
Placements en devises	-	-	-
Intérêts courus non échus	-	-	-
Sous-Total VMP	20	1 726	-1 707
Disponibilités	155	885	-730
Total VMP	174	2 612	-2 437

Les OPCVM sont constituées en totalité de SICAV ayant un profil de risque faible.

4.8. AUTRES COMPTES DE REGULARISATION ACTIF

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Frais et primes d'émissions des emprunts - Actif	224	250	-25
Différence d'évaluation sur instruments dérivés	434	545	-110
Autres comptes de régularisation actifs sur opérations financières	462	511	-49
Total Autres comptes de Régularisation - Actif	1 121	1 306	-185

4.9. ECARTS DE CONVERSION ACTIF

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Ecart de Conversion - actif	2 229	1 993	236
Sur la dette indexée inflation non couverte	200	312	-8
Sur la dette indexée inflation couverte	1 700	160	-7
Sur la dette en devises couverte	250	385	-104
Sur les dérivés de couverture et POI	1 079	1 136	355
Total Ecart de Conversion - actif	2 229	1 993	236

05 – Comptes Annuels

4.10. CAPITAUX PROPRES

	Dotation en capital	Report à nouveau	Résultat de l'exercice	Situation Nette	Subventions d'investissement	Capitaux propres
Situation au 31 décembre 2019	9 765	-29 271	-907	-20 413	27 825	7 412
Affectation du résultat 2019	-	-907	907	-	-	-
Résultat 2020	-	-	-907	-907	-	-907
Mouvements sur subventions	-	-	-	-	2 391	2 391
Inscription des subventions au compte de	-	-	-	-	-960	-960
Reclassement(*)	-8 047	34 265	0	26 218	-	26 218
Transfert	-	-	-	-	-2 014	-2 014
Situation au 31 décembre 2020	1 718	4 087	-907	4 898	27 242	32 140

Depuis le 1^{er} janvier 2020, SNCF Réseau, transformée en SA, est dotée d'un capital de 500 M€.

Suite à l'Assemblée Générale Extraordinaire du 28 décembre 2020, il a été décidé une recapitalisation de la dette sur titres de Gares & Connexions vis à vis de la SA SNCF pour un montant de 122 M€ en Capital et 1 096 M€ en Prime d'émission.

4.11. SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

4.11.1. Synthèse des subventions sur immobilisations et mises en service

	31 décembre 2020			31 décembre 2019		
	Subventions mises en service	Subventions en cours	Total	Subventions mises en service	Subventions en cours	Total
Subventions de développement sur immobilisations en cours	-	5 596	5 596	-	4 899	4 899
Subventions de développement sur immobilisations en service	17 005	-	17 005	18 905	-	18 905
Subventions de régénération sur immobilisations en service	3 879	-	3 879	3 484	-	3 484
Subvention de régénération sur immobilisations en cours	762	-	762	537	-	537
Total Subvention	21 646	5 596	27 242	22 926	4 899	27 825

	Montant net au 31/12/2019	Mises en service de subventions sur l'exercice	Quote part de subvention virée au résultat	Autres variations	Montant net au 31/12/2020
Terrains, bâtiments et aménagements	2 043	43	-153	-1 025	908
Terrassement, voies, ouvrages d'art et passages à niveau	12 932	-15	-274	-112	12 531
ITMO, électrification, télécom	3 930	114	-377	-103	3 564
Immobilisations incorporelles	-0	-	-2	4	2
Total Subventions de développement sur immobilisations en service	18 905	142	-806	-1 236	17 005

4.11.2. Subventions sur immobilisations en cours

Le cumul des subventions méritées, relatives aux immobilisations en cours, est basé sur l'avancement des travaux. Ce montant est enregistré dans le poste subventions d'investissement sur immobilisations en cours et présenté dans les capitaux propres.

4.11.3. Subventions de renouvellement et mises aux normes

L'ensemble des subventions de régénération reçues de l'Etat a été affecté à des programmes mis en service. Les reprises en résultat se poursuivent au rythme présenté dans le tableau ci-après :

Année de mise en service	Date de mise en service	Durée de reprise (en année)	Montant en service	Cumul reprise	Montant net au 31/12/2020
2004	01/07/2004	38	675	-292	383
2005	25/03/2005	42	574	-215	359
2006	09/05/2006	42	878	-305	573
2007	21/03/2007	35	734	-288	446
2008	17/04/2008	33	69	-35	34
2009	17/01/2009	42	844	-275	569
2010	22/01/2010	38	436	-167	269
2011	01/01/2011	51	20	-15	5
2012	01/01/2012	28	255	-116	139
2013	01/01/2013	41	75	-23	52
2016	01/01/2017	38	126	-13	113
2017	01/01/2018	38	170	-13	157
2018	01/01/2019	38	274	-14	260
2019			537	-14	523

4.12. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

	31 décembre 2019	Dotations	Reprises	Reclassement	31 décembre 2020
Engagements envers le personnel	1 055	161	-169	-1	1 047
Risque environnement	161	26	-23	2	166
Risques fiscaux et sociaux	35	13	-19	-	28
Litiges contractuels	78	36	-35	-	78
Risques de change et de taux	312	-	-8	-	304
Risques financiers	8	5	-	-	13
Autres provisions pour R&C	-	12	-	-	12
Total Provisions	1 649	251	-255	2	1 647

Engagements envers le personnel

La rubrique des engagements envers le personnel comprend les engagements au titre des rentes accidents du travail (554 M€), de l'Action Sociale (125 M€), du Compte Epargne Temps (133 M€), de la Cessation Progressive d'Activité (145 M€), de la Médaille d'honneur du travail (28 M€), du régime complémentaire de prévoyance des CS (24 M€) des pensions, retraites, chômage et indemnités de départ en retraite (38 M€) et de l'accord de majoration salariale et d'aide financière au rachat de trimestres pour les anciens apprentis (5,7 M€).

Dépollution et risques environnementaux

Les coûts environnementaux provisionnés concernent principalement le traitement des traverses créosotées (97 M€), le désamiantage des bâtiments et du matériel roulant (42 M€) ainsi que des coûts liés à la dépollution des sols (26 M€).

Risques fiscaux et sociaux

Concernant la rubrique des risques fiscaux et sociaux, l'entreprise provisionne, par mesure de prudence, les redressements fiscaux et les risques sociaux. Cette rubrique concerne principalement le litige avec des salariés (32 M€).

- Jugement du Conseil de prud'hommes de Paris

Le 21 septembre 2015, le Conseil de Prud'hommes de Paris a rendu des décisions relatives aux recours déposés par d'anciens salariés marocains. L'Entreprise en a tiré les conséquences dans ses comptes sur la base des condamnations prononcées. Un appel a été formé, suspendant l'exigibilité des condamnations prononcées : en mai 2017 les premières séries d'affaires ont été plaidées devant la Cour d'appel et le délibéré a été rendu le 31 janvier 2018.

La provision a été reprise suite au remboursement effectué à SNCF Mobilités.

Une provision complémentaire est constituée au fur et à mesure des nouveaux recours déposés devant le Conseil des Prud'hommes.

- Provision pour risque URSSAF

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

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

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

Les notifications de redressement ont été réceptionnées et payés en 2020.

La provision comptabilisée à ce titre a été reprise en conséquence.

Provisions pour litiges et risques contractuels

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

- Litige LGV BPL

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

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

- Accident Eckwersheim LGV

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai d'un TGV a fait 11 victimes et 42 blessés, à Eckwersheim en Alsace, sur la future ligne nouvelle Est Européenne.

Une provision au titre de la franchise « responsabilité civile » est constatée dans les comptes depuis l'accident.

- Déraillement à Culoz

Le 24 juillet 2006, un train travaux, composé de plusieurs éléments, pour partie appartenant à SNCF et à la société ETF, a déraillé au niveau du pont du Rhône entre CULOZ et VIONS. Un partage des rôles et responsabilités dans l'agrément du train travaux doit être établi entre SNCF, le constructeur et concepteur du train et le propriétaire. La provision précédemment constituée dans les comptes a été reprise suite à l'aboutissement d'un protocole transactionnel.

- Tunnel des Montets

Le 20 février 2012, SNCF Réseau (ex RFF) a confié au groupement SPIE Batignolles TPCI, SOTRABAS, CEGELEC CENTRE EST, SPIE Batignolles ENERGIE FONTELEC et BG INGENIEURS CONSEILS un marché de conception réalisation pour la rénovation du Tunnel des Montets.

Lors de l'exécution de ce marché, le concepteur a émis des réclamations liées au décompte de travaux suite aux travaux engagés dans le cadre de la rénovation du tunnel.

Malgré des échanges en vue de solder par un protocole le dit marché, le groupement a engagé un contentieux et déposé le 23 octobre 2015, une requête introductive d'instance pour arrêter le solde du marché.

La procédure est toujours en cours.

Au 31 décembre 2020 aucun passif éventuel n'a été identifié.

4.13. EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES

Depuis le 01/01/2020, SNCF SA maison mère du nouveau groupe public unifié, en assure le pilotage stratégique et financier, dans le respect des règles d'indépendance applicables aux gestionnaires d'infrastructure. Dans ce cadre, SNCF SA centralise les activités de financement et de trésorerie du groupe. Toutefois SNCF Réseau a été habilité à émettre jusqu'au 30 juin 2020, mais n'a effectué aucune émission sur cette période.

Au-delà de cette date, SNCF Réseau n'a plus recours directement aux marchés internationaux de capitaux mais conserve dans son portefeuille jusqu'à leur échéance les émissions obligataires, les instruments financiers, les emprunts contractés auprès d'établissements de crédit et/ou de collectivités locales qu'il a contracté avant le 1er Janvier 2020.

La dette nette en valeur comptable s'élève à 26,4 Mds€ au 31/12/2020 soit une diminution de 22,7 Mds€ qui s'explique essentiellement par les créances CDP mises en place au 01/01/2020 suite à la réforme ferroviaire.

05 – Comptes Annuels

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Dettes long terme	47 629	51 738	-4 109
Capital restant dû :	46 936	51 003	-4 067
<i>Long terme</i>	46 418	50 484	-4 066
<i>Dont différence de conversion</i>	1 197	-745	-451
<i>Prêts RIF</i>	24	27	-3
<i>Zéro coupon</i>	194	492	2
Intérêts courus :	692	735	-42
Dettes SNCF	679	683	-3
Capital restant dû :	658	662	-3
<i>Dettes transférées (cours historique)</i>	656	659	-3
<i>Prêts RIF</i>	2	3	-0
Intérêts courus	21	21	0
Dépôts de garantie reçus	6	6	0
Dettes court terme	70	312	-242
<i>Dont différence de conversion</i>	0	2	-2
Collatéraux (Passif)	94	197	-103
Découverts bancaires	20	28	-8
Dettes PPP	2 431	2 582	-151
Total Dettes Financières	50 929	55 544	-4 616
- Trésorerie active et placements	-174	-2 612	2 437
- Créance PPP	-2 376	-2 518	141
- Créance CDP	-23 273	-	-23 273
- Intérêts courus sur créances	-342	-	-342
- Collatéraux (Actif)	-1 761	-1 142	-618
- Dépôts de garantie payés	-2	-1	-1
- Prêts aux tiers externes	-797	-681	-116
- Avances reçues holding et G&C	3 246	-	3 246
- Avances et prêts aux filiales intégrées	-96	-31	-66
- Différence de réévaluation - Effet couverture de change	1 197	743	454
- Différence de réévaluation - Effet couverture indexation inflation	-153	-160	7
Dettes nettes en valeur comptable ANC	26 396	49 143	-22 746

Les lignes d'emprunt BPL, CNM et GSMR concernent les PPP Bretagne Pays de Loire, Contournement Nîmes Montpellier et Global System for Mobile communication for Railways. Elles représentent la dette de SNCF Réseau vis à vis de ses partenaires qui préfinancent une partie des projets. Depuis 2017, SNCF Réseau rembourse les dettes BPL et CNM.

Des réclamations ont été reçues par SNCF Réseau au titre des exercices 2015 à 2018 pour les PPP BPL et SEA. Ces réclamations sont, en grande partie, contestées par SNCF Réseau et seule la partie acceptée a fait l'objet d'une comptabilisation.

Dette financière SNCF Réseau

Les tableaux ci-après présentent une répartition par devise et type de taux des dettes financières à court terme et à long terme de SNCF Réseau.

	Montant Brut	A un an au plus	A plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
A - DETTE SNCF Réseau :	46 936	2 375	12 585	31 977
1. Emissions Obligataires :	46 936	2 375	12 585	31 977
Total taux fixe :	42 226	2 247	9 876	30 103
Total Inflation :	3 453	-	2 572	880
Total taux variable :	1 258	128	136	994
EUR taux fixe	34 870	1 000	8 500	25 370
EUR Inflation	3 453	-	2 572	880
EUR taux variable	1 160	128	136	896
Total EUR	39 483	1 128	11 208	27 146
AUD taux fixe	57	-	-	57
AUD taux variable	-	-	-	-
Total AUD	57	-	-	57
CAD taux fixe	177	-	-	177
CAD taux variable	-	-	-	-
Total CAD	177	-	-	177
CHF taux fixe	1 069	278	0	792
CHF taux variable	-	-	-	-
Total CHF	1 069	278	0	792
GBP taux fixe	3 990	890	0	3 100
GBP taux variable	98	-	-	98
Total GBP	4 088	890	0	3 198
HKD taux fixe	98	-	98	0
HKD taux variable	-	-	-	-
Total HKD	98	-	98	0
JPY taux fixe	319	79	55	185
JPY taux variable	-	-	-	-
Total JPY	319	79	55	185
NOK taux fixe	48	-	-	48
NOK taux variable	-	-	-	-
Total NOK	48	-	-	48
SEK taux fixe	228	-	-	228
SEK taux variable	-	-	-	-
Total SEK	228	-	-	228
USD taux fixe	1 369	-	1 222	147
USD taux variable	-	-	-	-
Total USD	1 369	-	1 222	147
2. T.C.N. :				
<i>Billets de Trésorerie</i>	-	-	-	-
<i>Commercial Papers</i>	-	-	-	-
<i>USD</i>	-	-	-	-

05 – Comptes Annuels

	Montant Brut	A un an au plus	A plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
B - INTERETS COURUS :	692	692	-	-
Emissions Obligataires :	692	692	-	-
Total taux fixe :	625	625	-	-
Total Inflation :	61	61	-	-
Total taux variable :	6	6	-	-
EUR taux fixe	482	482	-	-
EUR Inflation	61	61	-	-
EUR taux variable	5	5	-	-
Total EUR	549	549	-	-
AUD taux fixe	0	0	-	-
AUD taux variable	0	0	-	-
Total AUD	0	0	-	-
CAD taux fixe	1	1	-	-
CAD taux variable	-	-	-	-
Total CAD	1	1	-	-
CHF taux fixe	17	17	-	-
CHF taux variable	-	-	-	-
Total CHF	17	17	-	-
GBP taux fixe	89	89	-	-
GBP taux variable	1	1	-	-
Total GBP	90	90	-	-
HKD taux fixe	2	2	-	-
HKD taux variable	-	-	-	-
Total HKD	2	2	-	-
JPY taux fixe	1	1	-	-
JPY taux variable	-	-	-	-
Total JPY	1	1	-	-
NOK taux fixe	2	2	-	-
NOK taux variable	-	-	-	-
Total NOK	2	2	-	-
SEK taux fixe	3	3	-	-
SEK taux variable	-	-	-	-
Total SEK	3	3	-	-
USD taux fixe	27	27	-	-
USD taux variable	-	-	-	-
Total USD	27	27	-	-
T.C.N. :	0	0	-	-
Billets de Trésorerie	-	-	-	-
Commercial Papers	-	-	-	-
USD	0	0	-	-
C - INTERETS CONSTATES D'AVANCE :	0	0	-	-
Billets de Trésorerie	-	-	-	-
Commercial Papers	-	-	-	-
USD	0	0	-	-

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
A - DETTE SNCF :	658	43	615	0
Total taux fixe :	613	-	613	-
Total taux variable :	45	43	2	0
EUR taux fixe	613	-	613	-
EUR taux variable	45	43	2	0
<i>Dont Prêts RIF</i>	2	0	2	0
Total EUR	658	43	615	0
B - Intérêts courus :	21	21	-	-
Total taux fixe :	21	21	-	-
Total taux variable :	-0	-0	-	-
EUR taux fixe	21	21	-	-
EUR taux variable	-0	-0	-	-
Total EUR	21	21	-	-

DETTE FINANCIERE A LONG TERME

La répartition de la dette financière à long terme après couverture, au cours couvert, est la suivante :

	Taux fixe		Taux Indexé Inflation		Taux variable		Total	
	déc -20	déc -19	déc.-20	déc -19	déc -20	déc -19	déc -20	déc -19
SNCF RESEAU	43 194	47 121	2 038	2 046	2 748	2 421	47 980	51 588
SNCF	613	613	-	-	45	48	658	662
Total EUR :	43 807	47 735	2 038	2 046	2 793	2 469	48 638	52 250
<i>En % :</i>	<i>90%</i>	<i>91%</i>	<i>4%</i>	<i>4%</i>	<i>6%</i>	<i>5%</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>
Créance CDP	-20 817	-	976	-	1 479	-	-23 273	-
<i>Dettes nettes de créance CDP</i>	<i>22 990</i>	<i>-</i>	<i>1 061</i>	<i>-</i>	<i>1 314</i>	<i>-</i>	<i>25 365</i>	<i>-</i>

4.14. DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES COMPTES CREDITEURS

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	2 696	2 625	71
<i>Dont dettes fournisseurs d'immobilisations</i>	<i>5</i>	<i>287</i>	<i>-20</i>
Dettes fiscales et sociales	993	964	29
Personnel et organismes sociaux	567	557	10
Taxe sur le chiffre d'affaires	386	372	14
Etat et collectivités publiques	33	31	2
Dettes fiscales sur investissement	-	-	-
TVA sur immobilisations	7	4	3
Autres dettes d'exploitation	5 228	2 332	2 896
Subventions appelées d'avance	497	2 141	-644
Autres dettes	373	191	3540
Total des dettes d'exploitation	8 917	5 921	2 996

Suite à la nouvelle organisation de financement du GPU, SNCF Réseau est financé en intégralité par la société mère d'où l'augmentation du compte courant passif (Autres dettes).

4.15. ETAT DES ÉCHÉANCES DES DETTES D'EXPLOITATION

	31 décembre 2020	Échéances à moins d'1 an	Échéances à plus d'1 an
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	2 696	2 696	-
<i>Dont dettes fournisseurs d'immobilisations</i>	<i>267</i>	<i>267</i>	<i>-</i>
Dettes fiscales et sociales	993	993	-
Personnel et organismes sociaux	567	567	-
Taxe sur le chiffre d'affaires	386	386	-
Etat et collectivités publiques	33	33	-
TVA sur immobilisations	7	7	-
Autres dettes d'exploitation	5 228	5 228	-
Subventions appelées d'avance	497	1 497	-
Autres dettes	373	3731	-
Total des dettes d'exploitation	8 917	8 917	-

05 – Comptes Annuels

4.16. AUTRES COMPTES DE REGULARISATION PASSIF

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Primes d'émissions des emprunts - Passif	430	1 583	-153
Différence d'évaluation sur instruments dérivés de couverture de change et Position Ouverte isolée	49	1 136	355
Autres comptes de régularisation passif sur opérations financières	235	239	-3
Total des Autres comptes de Régularisation - Passif	3 156	2 957	199

4.17. ECARTS DE CONVERSION PASSIF

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Ecart de Conversion - passif	9 2	-1 673	-240
<i>Sur la dette en devises couverte</i>		-1 128	-350
<i>Sur les dérivés de couverture</i>		-545	110
Total Ecart de Conversion - passif	-1 912	-1 673	-240

4.18. PRODUITS CONSTATÉS D'AVANCE

Les produits constatés d'avance s'élèvent à 1 039 M€ au 31 décembre 2020. Ils sont composés, essentiellement, des redevances d'infrastructure facturées au titre des horaires de service 2021.

5. COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT

5.1. VENTILATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires est constitué essentiellement des prestations de services générées par l'activité ferroviaire et est appréhendé au moment de la réalisation de ces prestations. Ces redevances d'infrastructures se décomposent principalement en :

- Redevance d'accès aux sillons,
- Redevance de marché,
- Redevance de circulation,
- Redevance d'utilisation des installations de traction électrique comprenant la redevance pour l'usage des installations de traction électrique (RCE) et la redevance de transport et de distribution de l'électricité (RCTE).

Les autres produits se composent essentiellement des ventes de fournitures (vieilles matières) et des produits « hors trafic » constitués par les produits locatifs.

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Redevance d'accès	2 070	2 022	48
Redevance de marché	1 936	2 502	-566
Redevance de circulation	638	875	-237
Redevance quais	0	131	-131
Redevances complémentaires électricité	198	238	-40
Autres recettes	49	50	-1
Sous-total recettes commerciales d'infrastructure	4 890	5 818	-928
Autres produits	859	611	248
Total Chiffre d'affaires	5 749	6 429	-679

5.2. PRODUCTION IMMOBILISEE ET STOCKEE

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Production immobilisée ACE	3 809	4 101	-291
Production Immobilisée Charges de personnel	1 035	1 143	-108
Production Stockée	89	90	-1
Total Production Immobilisée	4 934	5 334	-400

5.3. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Subventions d'exploitation	542	493	49
Autres produits	18	89	-72
Total Autres Produits d'Exploitation	560	582	-22

Les subventions d'exploitation comprennent les compensations tarifaires versées par l'Etat pour assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret.

5.4. ACHATS ET CHARGES EXTERNES

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Moyens de transport et de traction	308	-351	44
Entretien, maintenance	2 959	-2 904	-54
Honoraires et prestations informatiques	845	-860	15
Patrimoine	679	-792	113
Autres achats et charges externes	1 934	-1 967	32
Total Achats et charges externes	-6 724	-6 874	150

5.5. IMPOTS ET TAXES

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Taxes foncières	-26	-28	2
CVAE-CFE	-75	-92	17
Taxe sur les salaires	5	-4	-1
Taxe Apprentissage	-15	-1	-15
Formation Professionnelle	21	-21	0
Effort à la Construction	27	-27	1
Autres impôts et taxes (dont C3S)	23	-17	-6
Versement Transport	-39	-39	0
Sous-Total Autres impôts et taxes	-130	-109	-21
Total Impôts et Taxes	-231	-229	-2

5.6. CHARGES DE PERSONNEL

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Salaires et traitements	2 290	-2 343	53
Cotisations retraites	632	-676	44
Autres charges sociales	433	-401	-32
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	16	-8	-8
Sous-total	-3 370	-3 428	58
Mise à disposition de personnel	58	-64	6
Total des charges de personnel	-3 428	-3 492	64
Total des effectifs moyens payés	53 661	57 078	-3 417

5.7. HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Le montant des honoraires des commissaires aux comptes s'est élevé à 1,1 M€ en 2020 qui se répartissent comme suit :

- audit légal des comptes 2020 pour 0,9 M€ (PwC pour 0,4 M€, EY pour 0,5 M€)
- Services Autres que la Certification des Comptes (SACC) pour 0,2 M€ qui se décomposent comme suit :

05 – Comptes Annuels

- o E&Y pour 0,1M€ qui concerne les attestations des lignes de dettes dans le cadre de la reprise par l'Etat de 25 Md€ au 01/01/2020, à destination de l'Agence France Trésor
- o PWC pour 0,1M€ qui concerne les attestations des dépenses sur projets ferroviaires, à destination des financeurs.

5.8. DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Dotation aux amortissements	2 072	-1 962	-110
Dotation aux provisions des immobilisations		-8	-3
Dotation aux provisions dépréciations de créances	38	-29	-10
Dotation aux provisions dépréciations stocks	8	-19	1
Dotation aux provisions pour risques et charges	44	-133	-11
Total des Dotations d'Exploitation	-2 284	-2 150	-133

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Quote part de subvention virée au compte de résultat	806	746	60
Reprise de subvention régénération	42	128	14
Reprises de provisions des immobilisations	2	21	-9
Reprises de provisions dépréciations de créances	29	31	-2
Reprises de provisions dépréciations stocks	5	16	-1
Reprises de provisions pour risques et charges	20	100	20
Transfert de charges	13	35	-22
Total des Reprises d'Exploitation	1 137	1 077	60

5.9. RESULTAT FINANCIER

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Coût endettement financier net	719	-1 511	792
Coût financier des avantages au personnel	13	-139	152
Dividendes	0	0	-0
Autres charges financières	248	-155	-93
Autres produits financiers	236	151	85
Total Résultat Financier	-718	-1 655	937

5.10. RESULTAT EXCEPTIONNEL

Le résultat exceptionnel de l'exercice 2020 est de 94 M€ comprend principalement le résultat net de cession des actifs à hauteur de 85 M€.

6. INFORMATION RELATIVE A LA FISCALITE

Depuis le 1er janvier 2015, SNCF Réseau fait partie du périmètre d'intégration fiscale dont la tête de groupe est SNCF. Une convention d'intégration fiscale a été signée entre les deux entités pour garantir à SNCF Réseau la neutralité de son option pour ce régime fiscal.

A ce titre les déficits fiscaux reportables peuvent se distinguer comme suit :

- Défis fiscaux avant l'entrée de SNCF Réseau dans l'intégration fiscale 10 121 M€,
- Défis fiscaux depuis le 1er janvier 2015 imputables sur le bénéfice fiscal du groupe d'intégration : 3 577 M€.

SNCF Réseau a comptabilisé un produit d'impôt de 4,9 M€ qui se répartit ainsi :

- Crédit d'impôt Recherche pour 3,9 M€,
- Crédit Mécénat pour 0,5 M€.
- Crédit d'impôt Famille 0,5 M€.

7. INFORMATIONS SUR LES PARTIES LIEES

Le groupe SNCF Réseau, dont le capital est intégralement détenu par la SNCF SA, elle-même détenue par l'Etat (via l'Agence des Participations de l'Etat), est lié avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'Etat français. Les informations portant sur les transactions avec ces entités concernent les parties liées suivantes :

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

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

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

7.1. RELATION AVEC LE GROUPE FERROVIAIRE

Relations avec SNCF Voyageurs

SNCF Voyageurs est l'un des principaux clients de SNCF Réseau au titre des péages pour le transport de voyageurs.

Soldes au bilan	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Créances d'exploitation	778	632
Dettes d'exploitation*	911	1 127

* Soldes au bilan hors dette financière présentée séparément au passif du bilan

Produits et charges	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Péages	2 622	3 451
Charges	592	-503

Relations avec SA FRET

SA Fret est l'un des principaux clients de SNCF Réseau au titre des péages pour le transport de marchandises.

Soldes au bilan	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Créances d'exploitation	16	27
Dettes d'exploitation*	14	25

* Soldes au bilan hors dette financière présentée séparément au passif du bilan

Produits et charges	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Péages	39	30
Charges	14	-5

Relation avec SA SNCF

La loi portant sur la réforme ferroviaire prévoit que la nouvelle SNCF assure le pilotage stratégique du groupe public ferroviaire ainsi que des fonctions mutualisées exercées au bénéfice de toutes les sociétés du groupe, au titre des directions d'animation, des directions d'appui et des directions des centres de services partagés du groupe. Ces fonctions mutualisées comprennent notamment :

- La gestion administrative des ressources humaines, de la paie et de la protection sociale,
- La gestion de systèmes d'information du groupe,
- La gestion immobilière et foncière du groupe,
- L'organisation des achats généraux du groupe.

Soldes au bilan	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Créances	31	54
Dettes	85	51

Produits et charges	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Produits	87	81
Charges	628	-492

7.2. RELATION AVEC L'ETAT

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

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

05 – Comptes Annuels

L'Etat verse également à SNCF Réseau des subventions d'exploitation ainsi que des subventions d'investissement.

Les concours publics apportés à SNCF Réseau par l'Etat et les collectivités sont présentés dans le tableau suivant :

Soldes au bilan	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Subventions à recevoir (actif)	166	255

Produits et charges	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Redevances d'accès	1 910	1 860
Compensations FRET	124	81

8. ENGAGEMENTS HORS BILAN

8.1. ENGAGEMENTS DONNES ET RECUS SUR INSTRUMENTS FINANCIERS

- Gestion des risques de signature et de contrepartie

SNCF Réseau n'a plus recours directement aux marchés internationaux de capitaux mais conserve dans son portefeuille jusqu'à leur échéance tous les instruments dérivés auxquels le groupe a contracté avant la Réforme Ferroviaire pour couvrir son exposition aux risques de taux et de change. Les principaux dérivés utilisés sont des contrats d'échanges d'intérêts, des contrats de change à terme et des contrats d'échanges de devises.

Montant notionnel des instruments financiers dérivés :

Les contrats ou montants notionnels présentés ci-dessous ne représentent pas les montants à payer ou à recevoir et par conséquent ne représentent pas non plus le risque encouru par SNCF Réseau lié à l'utilisation des instruments dérivés :

I - MARCHE A TERME D'INSTRUMENTS FINANCIERS	31 décembre 2020		31 décembre 2019	
	Nominal	MtM	Nominal	MtM
Opérations de couvertures négociées de gré à gré :				
Echanges de taux en EUR				
Micro-couverture				
< 1 an	258 EUR	-7 EUR	200 EUR	-6 EUR
de 1 à 5 ans	2 242 EUR	77 EUR	2 325 EUR	74 EUR
> 5 ans	1 900 EUR	-769 EUR	2 075 EUR	-637 EUR
Macro-couverture				
< 1 an		- EUR	-	-
de 1 à 5 ans		- EUR	-	-
> 5 ans		- EUR	-	-
Opérations de trading :				
< 1 an	- EUR	- EUR	- EUR	- EUR
de 1 à 5 ans	EUR	- EUR	- EUR	- EUR
> 5 ans	50 EUR	-13 EUR	50 EUR	-8 EUR

II - LES OPERATIONS EN DEVISES	31 décembre 2020		31 décembre 2019	
	Nominal	MtM	Nominal	MtM
Opérations de couvertures négociées de gré à gré :				
Change à terme contre EUR				
< 1 an	- USD	- EUR	350 USD	7 EUR
de 1 à 5 ans				
> 5 ans				
Swaps de devises contre EUR				
< 1 an	300 CHF	286 EUR	- CHF	- EUR
	800 GBP	939 EUR	- GBP	- EUR
	10 000 JPY	81 EUR	10 000 JPY	7 EUR
	- USD	- EUR	1 500 USD	67 EUR
de 1 à 5 ans	- CHF	- EUR	300 CHF	93 EUR
	- GBP	- EUR	800 GBP	-241 EUR
	937 HKD	111 EUR	- HKD	- EUR
	7 000 JPY	58 EUR	17 000 JPY	23 EUR
	1 500 USD	1 287 EUR	1 500 USD	49 EUR
> 5 ans	90 AUD	68 EUR	90 AUD	-5 EUR
	277 CAD	257 EUR	277 CAD	56 EUR
	855 CHF	1 084 EUR	855 CHF	300 EUR
	2 837 GBP	6 128 EUR	2 826 GBP	-1 074 EUR
	- HKD	- EUR	937 HKD	-4 EUR
	23 000 JPY	232 EUR	23 000 JPY	-13 EUR
	500 NOK	69 EUR	500 NOK	-8 EUR
	2 290 SEK	337 EUR	2 290 SEK	-25 EUR
	180 USD	218 EUR	180 USD	10 EUR

III - AUTRES ENGAGEMENTS DE HORS BILAN FINANCIERS	31 décembre 2020		31 décembre 2019	
	Engagement de financement reçus :			
Emprunt syndiqué :		- EUR		1 500 EUR

SNCF Réseau bénéficiait d'une ligne de crédit syndiqué mise en place le 29 juin 2017 pour 1 500 M€, celle-ci a été résiliée au 1er janvier 2020, en lien avec la nouvelle organisation du financement du GPU.

8.2. AUTRES ENGAGEMENTS DONNES ET RECUS

- Cautions reçues des tiers externes

Le montant des garanties financières reçu des tiers est de 548 M€ qui se décomposent en :

- Garanties reçues des fournisseurs (523 M€)

- Cautions reçues des clients (19 M€)

- Engagements d'achats

Le montant des engagements d'achats concerne principalement les engagements d'achats d'immobilisations qui représentent 84 M€ à fin décembre 2020.

- Garanties financières données à des tiers

Le montant des engagements liés aux garanties financières données à des tiers est de 757 M€ à fin décembre 2020.

Une garantie a été émise par SNCF Réseau en faveur de la Caisse des dépôts-Direction des Fonds d'Épargne pour 687 M€. Cette garantie fait l'objet d'une rémunération à compter de juillet 2011.

Dans le cadre des projets de construction de lignes nouvelles, certains travaux peuvent faire l'objet d'une attribution de marché auprès de certains fournisseurs qui, eux-mêmes, sous-traitent à d'autres entreprises. Le montant des garanties financières données représentent 70 M€ à la clôture de décembre 2020.

Il s'agit principalement de garanties données pour 47 M€ au titre du projet CDG Express et 21 M€ de garanties financières accordées à Gares & Connexions pour le projet TO-LYON.

Location de financement, crédit-bail et location simple

Le montant des engagements relatifs aux locations représente 399 M€ à fin décembre 2020 et se décompose comme suit :

- Location simple matériel de transport : 52 M€

- Location simple matériel ferroviaire : 47 M€

- Location simple immobilier : 300 M€

- Promesses de ventes

Les promesses de ventes reçues s'élèvent à 182 M€ au 31 décembre 2020.

Les promesses de ventes données s'élèvent à 182 M€ au 31 décembre 2019.

- Engagements reçus sur les locations simples immobilières

L'indexation retenue au 31 décembre 2020 pour les redevances futures sur concessions est de 1,45 % (indice ILAT 1^{er} trimestre 2020).

Au 31 décembre 2020, le total des engagements reçus sur les contrats de location simple est estimé à 388 M€.

- Locations immobilières données – baux

L'indexation retenue au 31 décembre 2020 pour les redevances futures sur concessions est de 1,45 % (indice ILAT 1^{er} trimestre 2020).

Au 31 décembre 2020, le total des engagements donnés sur les contrats de location simple est estimé à 300 M€.

- Garanties financières reçues de tiers

SNCF Réseau bénéficie d'une garantie à première demande de la part d'un organisme bancaire en cas de manquement de SYNERAIL. Cette garantie est accordée progressivement en fonction de l'engagement des phases de déploiement du réseau. Au 31 décembre 2020, SNCF Réseau bénéficie d'une garantie pour un montant de 548 M€.

SNCF Réseau profite d'une garantie bénéficiaire auprès d'Eiffage Rail Express pour 140 M€.

SNCF Réseau profite d'une garantie bénéficiaire auprès d'OCVIA pour 122 M€.

- Réservation de sillons

Le Document de Référence du Réseau pour 2020 consultable sur le site internet de SNCF Réseau prévoit un nouveau mécanisme d'indemnité réciproque en cas de suppression ou de modification importante, par l'une ou l'autre des parties, des sillons affectés et/ou réservés.

Les pénalités applicables s'échelonnent désormais entre 0,5€/tr/Km et 8€/tr/Km suivant des durées variables entre la date de la suppression ou modification et la date de réservation du sillon. Le barème des pénalités est plus élevé pour SNCF Réseau que pour les autres entreprises ferroviaires.

Les montants à déclarer en engagements hors bilan doivent refléter la réalité objective des transactions qui pourraient impacter dans le futur les comptes de l'entreprise.

Dans le cas présent, en l'absence d'historique et de recul suffisant pour mesurer de façon fiable les impacts issus de ce nouveau dispositif, aucun montant n'a été déclaré en engagements hors bilan donnés ni reçus au titre de ces pénalités dans les comptes clos au 31 décembre 2020.

Clauses de fin anticipée de contrat :

Le contrat de concession comprend plusieurs clauses de fin anticipée du contrat qui conduisent SNCF Réseau à verser des indemnités au concessionnaire et à se substituer à ce dernier dans l'exécution du contrat.

Clause de déchéance :

Le contrat prévoit que le concédant peut prononcer la déchéance du concessionnaire en cas de manquement de ce dernier. Dans ce cas, SNCF Réseau devra verser une indemnité minimale au concédant correspondant à environ 85% des financements supportés par le concessionnaire.

Clause de résiliation pour force majeure ou imprévision :

SNCF Réseau devra verser au concessionnaire une indemnité fixée dans les conditions et selon les principes dégagés par la jurisprudence du conseil d'Etat.

Dans ces hypothèses de fin anticipée, la convention de financement prévoit que l'Etat rembourse SNCF Réseau du montant de l'indemnité due au concessionnaire, déduction faite de la valeur pour SNCF Réseau des revenus futurs de l'infrastructure qu'il reprend en gestion.

Clause de résiliation pour motif d'intérêt général :

Ce mécanisme peut être mis en œuvre à partir de la 12^{ème} année après la mise en exploitation commerciale. Dans ce cas, SNCF Réseau verse au concessionnaire une indemnité, dont une partie selon une périodicité semestrielle.

La convention de financement prévoit la prise en charge de cette indemnité par l'entité publique à l'origine de la décision ayant provoqué la mise en œuvre de la clause.

9. INFORMATIONS RELATIVES A L'EFFECTIF

La répartition des effectifs par collègue se décompose ainsi :

	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Cadres	15 261	15 498
Maitrise	20 520	21 012
Exécution	17 880	20 568
Total des effectifs moyens payés	53 661	57 078

10. REMUNERATION DES DIRIGEANTS

Les principaux dirigeants du Groupe sont les membres du Comité Exécutif du groupe SNCF Réseau. Leur rémunération imposable cumulée indiquée ci-dessous correspond à des avantages court terme.

	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Membres des organes de direction		
Avances et crédits		0
Rémunérations allouées	4	4
Engagements pour pensions de retraite		0
Total	4	4

Les montants indiqués correspondent à des rémunérations brutes.

L'évolution constatée sur les chiffres du COMEX Réseau correspond à un élargissement de celui-ci, qui contient 13,2 ETP en 2018, contre 10,8 en 2017.

Le salaire brut moyen des membres du COMEX est en hausse de 0,52%.

04 =

RAPPORT DE GESTION SOCIAL SNCF RÉSEAU

Normes comptables françaises – en millions d'euros

CERTIFIÉ CONFORME À
L'ORIGINAL


Isabelle H. ZARD
Directrice juridique et conformité
SNCF Réseau



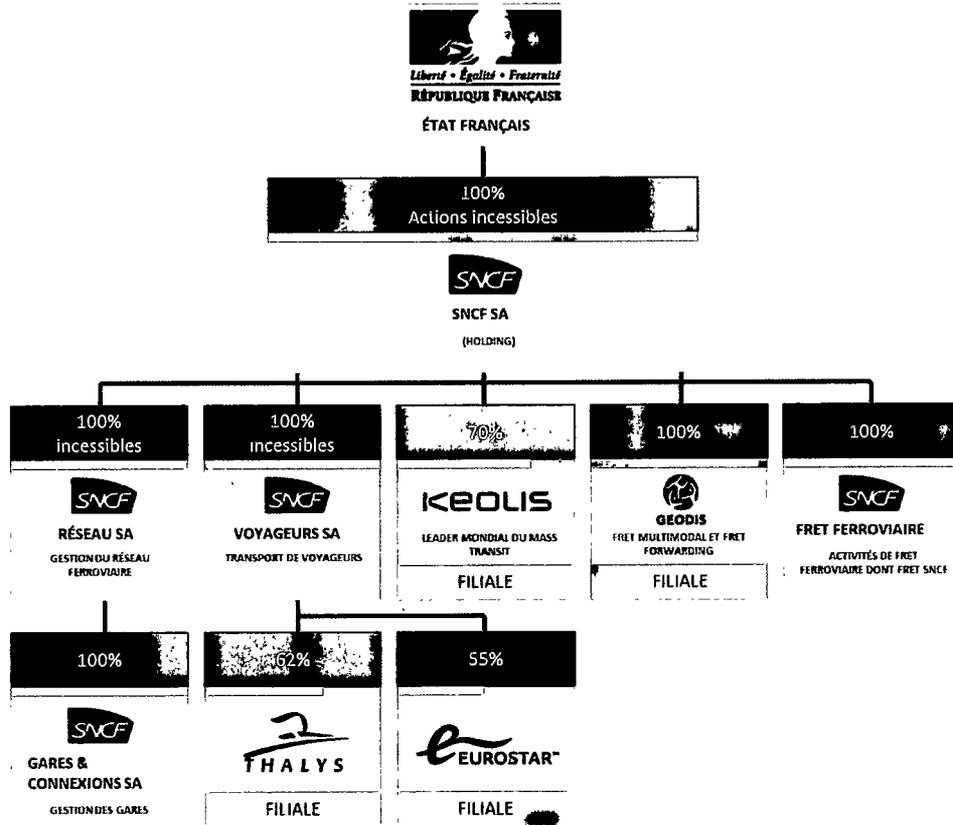
SOMMAIRE

1.	SNCF RESEAU EN 2020	155	4.1.	FINANCEMENT	170
1.1.	LA NOUVELLE ORGANISATION DU GROUPE SNCF 2020 AU 1 ^{ER} JANVIER 2020	155	4.2.	GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ	171
1.2.	PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ DU GROUPE SNCF RÉSEAU	156	5.	ACTIVITE FONCIERE IMMOBILIERE	171
1.3.	STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE.....	157	6.	RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT	172
1.4.	GOUVERNANCE.....	159	6.1.	CONCOURS PUBLICS RELATIFS AUX INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU	172
1.5.	FAITS MARQUANTS	159	6.2.	RESPONSABILITÉ FISCALE	172
1.6.	CHIFFRES CLÉS FINANCIERS	162	7.	VOLET SOCIAL	172
1.7.	VALEUR ACTUELLE DE L'ACTIF À LA DATE DE CLÔTURE.....	162	8.	INFORMATION SUR LES DELAIS DE REGLEMENT	173
1.8.	ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE.....	165	8.1.	FURNISSEURS	173
2.	RESULTATS DE L'EXERCICE 2020	166	8.2.	CLIENTS.....	173
2.1.	LE CHIFFRE D'AFFAIRES	166	9.	LES RISQUES ET LEUR GESTION	174
2.2.	AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION	166	10.	RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DE L'ENTREPRISE	174
2.3.	ACHATS ET CHARGES EXTERNES	166	11.	ENJEUX ET PERSPECTIVES	174
2.4.	CHARGES DE PERSONNEL	167	11.1.	LE PROJET D'ENTREPRISE « TOUS SNCF AMBITION RÉSEAU ».....	174
2.5.	RÉSULTAT FINANCIER	167	11.2.	LOI LOM, MODERNISATION DES LIGNES DE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE (LDFT).....	174
2.6.	RÉSULTAT EXCEPTIONNEL.....	167	11.3.	POURSUITE DE LA NÉGOCIATION DU CONTRAT DE PERFORMANCE AVEC L'ÉTAT.....	174
3.	INVESTISSEMENTS	168	11.4.	TARIFICATION 2021-2023	174
3.1.	RENOUVELLEMENT ET PERFORMANCE	168	11.5.	SOCIAL RH.....	174
3.2.	MISE EN CONFORMITÉ DU RÉSEAU	168	11.6.	SORTIE DE CRISE	174
3.3.	DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.....	169			
3.4.	INVESTISSEMENTS INDUSTRIELS	169			
4.	ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT	170			

1. SNCF RÉSEAU EN 2020

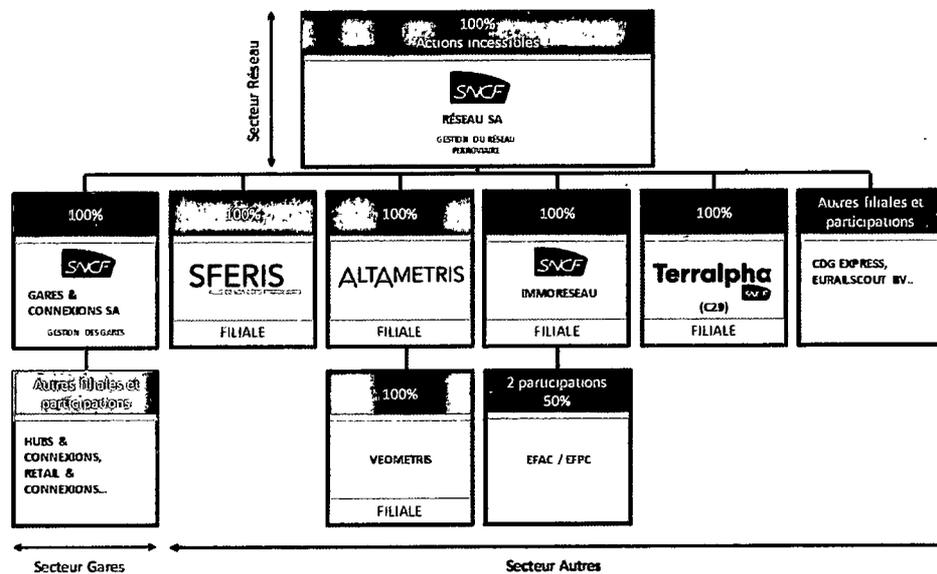
1.1. LA NOUVELLE ORGANISATION DU GROUPE SNCF 2020 AU 1^{ER} JANVIER 2020

Organigramme Société SNCF au 31 décembre 2020



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

Organigramme Groupe SNCF Réseau au 31 décembre 2020



Au total 28 sociétés composent le groupe SNCF Réseau

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

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

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

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

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

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

- Une démarche itérative entre les activités et la société mère : la stratégie de développement des activités doit être partagée entre les deux niveaux, partant de contraintes globales, de tendances métiers et de mutations de l'environnement. Ce dialogue doit être à la fois commercial, industriel, humain et financier.

- Les relations intragroupes doivent se comprendre autour d'un principe essentiel : celui de la solidarité autour d'une mission sociétale commune.

1.2. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ DU GROUPE SNCF RÉSEAU

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

Il est également le garant de l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients dans des conditions transparentes et non discriminatoires : 28 entreprises ferroviaires circulent sur le réseau et 9 autres entreprises, appelées candidats autorisés (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

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

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

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

Les principales missions du nouveau groupe SNCF Réseau sont :

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

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

1.3. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE

1.3.1. Pacte ferroviaire

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

Le nouveau pacte ferroviaire repose sur 4 piliers :

Investir pour développer le mode ferroviaire

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

Une structure juridique pour gagner en efficacité

Le nouveau pacte ferroviaire transforme les trois « Établissements Publics à Caractère Industriel et Commercial » (EPIC) en quatre « Sociétés Anonymes » et une « Société par Actions Simplifiée » (SA). Dans la mesure où l'État est l'actionnaire unique de la société mère, qui détient elle-même les autres sociétés, celles-ci restent et resteront des entreprises publiques (pour celles de rang 1). La loi garantit en outre l'incessibilité des titres de la société SNCF, de SNCF Voyageurs et de SNCF Réseau. SNCF Réseau est désormais tenue à la même rigueur financière que n'importe quelle autre Société Anonyme. Cette loi renforce la « règle d'or » mise en place en 2017 pour limiter la dette de SNCF Réseau.

Créer un nouveau contrat social

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

Ouvrir le marché domestique national

Le réseau français franchit un nouveau pas : après l'ouverture du Fret et du transport voyageurs à l'international, c'est le marché domestique voyageur qui va logiquement s'ouvrir à la concurrence sur les lignes à grande vitesse, dès 2021, et sur les lignes régionales en 2023. Face aux enjeux de la transition écologique et aux besoins de mobilités toujours croissants, le chemin de fer - économe en espace et en énergie, respectueux de l'environnement - a tous les atouts pour devenir la colonne vertébrale des mobilités du futur. SNCF Réseau entend ainsi développer l'offre ferroviaire dans son ensemble et accroître la part du train sur les autres modes de transport, puisque seulement 10% des déplacements sont aujourd'hui effectués en train dans l'hexagone.

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

1.3.2. Lancement du projet d'entreprise

1.3.2.1. Stratégie du Groupe SNCF : « TOUS SNCF »

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

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

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

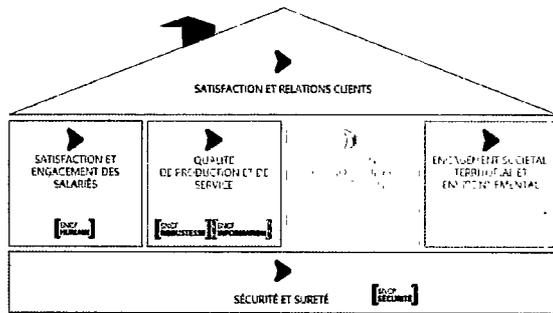
Dans une logique de performance équilibrée et durable, cette démarche s'inscrit d'abord dans le temps long. L'ambition de l'entreprise est d'être en 2030 un champion mondial de la mobilité durable, pour les voyageurs comme pour les marchandises, avec un cœur de métier recentré sur le ferroviaire et un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

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

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

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

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



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

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

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

1.3.2.2. Stratégie à 10 ans de SNCF Réseau « TOUS SNCF Ambition Réseau »

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

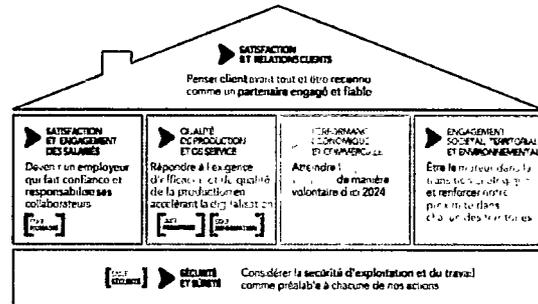
Lancé en 2018, le programme Nouvel'R a jeté les bases d'un réseau ferroviaire tourné vers l'avenir, plus robuste, plus digital. « TOUS SNCF Ambition Réseau » capitalise sur les résultats obtenus et vise à poursuivre la dynamique industrielle entamée en s'appuyant sur les lignes de force du Groupe et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

La stratégie de SNCF Réseau repose sur 4 priorités :

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

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

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



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

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

- **Satisfaction et relations clients**

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

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

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

- **Performance économique**

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

- **Satisfaction et engagement des salariés**

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

- **Engagement sociétal, territorial et environnemental**

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

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

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

1.3.3. Règle d'or

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

A compter du 1er janvier 2027, le ratio entre la dette financière nette en norme française et l'excédent brut d'exploitation ne pourra être supérieur à 6 afin de garantir que SNCF Réseau génère une valeur suffisante pour assurer le remboursement de sa dette.

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

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

1.4. GOUVERNANCE

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

1.5. FAITS MARQUANTS

1.5.1.1. Nouvelle présidence

Le 1er mars 2020, Luc Lallemand prend ses fonctions de Président Directeur Général de SNCF Réseau (nommé par le Conseil d'Administration le 29 janvier 2020 pour un mandat de 4 ans)

1.5.1.2. Réforme ferroviaire

Impacts au 1er janvier

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

Reprise partielle de la dette financière de SNCF Réseau

Un prêt de 25 Milliards€ a été consenti à la Caisse de la Dette Publique (CDP) avec une maturité et un taux équivalents à la dette de SNCF Réseau. La dette de la CDP à SNCF Réseau sera amortie au même rythme que les remboursements

opérés par SNCF Réseau auprès de ses créanciers. L'économie de charge financière nette ainsi réalisée est de l'ordre de 700 Millions€ par an à compter de 2020.

Nouvelle politique de financement

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

Opérations de recapitalisation

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

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

1.5.1.3. Nouveau cadre social

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

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

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

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

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

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

SNCF Réseau est maintenu en qualité de cocontractant des conventions de financement pour le compte de SNCF Gares & Connexions lorsque la MOA lui est rétrocédée. SNCF Réseau conclut en son nom et pour son compte les éventuels avenants aux conventions de financement ainsi que les éventuelles conventions de financement futures afférentes.

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

1.5.1.5. Mouvement social de janvier 2020

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

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

1.5.1.6. Impacts de la crise sanitaire COVID-19

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

Impacts à fin décembre 2020

En millions d'euros	Chiffre d'affaires	EBITDA	Cash-flow libre
SNCF Réseau	(1 116)	(1 156)	(738)

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

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

La baisse d'activité sur le 1er confinement a généré une économie sur les éléments variables de salaires (travail de nuit, heures supplémentaires...) à hauteur +34 Millions€ et des décalages sur les travaux de maintenance pour +61

Millions€. Les décalages ont également impacté les chantiers investissements ce qui a entraîné une moindre activation de la main d'œuvre sur les projets à hauteur de (135) Millions€. A fin décembre 2020, l'impact défavorable de la crise sanitaire sur l'EBITDA est ainsi estimé à (1 156) Millions€.

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

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

1.5.1.7. Plan de relance

La crise sanitaire de la COVID-19 a fortement impacté l'activité ferroviaire dans son ensemble. Du fait des règles de sécurité sanitaire drastiques et des deux épisodes de confinement au printemps et en automne qui ont duré plusieurs mois, l'activité de SNCF Réseau a été amoindrie. Le chiffre d'affaires a fortement diminué en raison de la baisse des trafics et l'effort d'investissements a subi l'arrêt de la plupart des chantiers pendant le premier confinement avec une reprise progressive sur l'été.

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

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

Ce plan vise à :

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

- Garantir une trajectoire de renouvellement du réseau de 2,9 Milliards€ par an en moyenne jusqu'en 2026, conformément au Pacte ferroviaire
- Rétablir les comptes de SNCF Réseau selon la trajectoire du Pacte ferroviaire jusqu'en 2024 et respecter le ratio règle d'or de 6 en 2026.

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

1.5.1.8. Audits, litiges, contrôle en cours

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

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

AFA – Agence Française Anticorruption

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

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

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

- La mise à jour de la cartographie des risques corruption
- Des recommandations en matière de cadeaux et invitation
- La formation des salariés par e-learning et webinar
- La mise en place d'un dispositif de contrôle et d'évaluation interne.

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

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

Un contrôle a été engagé par l'URSSAF sur le périmètre du Groupe Public Unifié (GPU) en janvier 2019, portant sur les exercices 2016, 2017 et 2018.

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

Les inspecteurs ont envoyé la lettre d'observation le 20 décembre 2019.

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

En octobre 2020, la première mise en demeure de payer correspondant au périmètre de SNCF Réseau a été reçue. Elle fait état d'un redressement des cotisations dues au

régime général d'un montant de 16,7 Millions€, majorations de retard comprises.

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

Contentieux CDG Express

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

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

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

Litige LGV/BPL

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

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

Accident Eckwersheim LGV

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai d'un TGV a fait 11 victimes et 42 blessés, à Eckwersheim en Alsace, sur la future ligne nouvelle Est Européenne.

Une provision au titre de la franchise « responsabilité civile » est constatée dans les comptes depuis l'accident

Déraillement à Culoz

Le 24 juillet 2006, un train travaux, composé de plusieurs éléments, pour partie appartenant à SNCF et à la société ETF, a déraillé au niveau du pont du Rhône entre CULOZ et VIONS. Un partage des rôles et responsabilités dans l'agrément du train travaux doit être établi entre SNCF, le constructeur et concepteur du train et le propriétaire. La provision précédemment constituée dans les comptes a été reprise à la suite de l'aboutissement d'un protocole transactionnel.

Tunnel des Montets

Le 20 février 2012, SNCF Réseau (ex RFF) a confié au groupement SPIE Batignolles TPCI, SOTRABAS, CEGELEC CENTRE EST, SPIE Batignolles ENERGIE FONTELEC et BG INGENIEURS CONSEILS un marché de conception réalisation pour la rénovation du Tunnel des Montets.

Lors de l'exécution de ce marché, le concepteur a émis des réclamations liées au décompte de travaux à la suite des travaux engagés dans le cadre de la rénovation du tunnel.

Malgré des échanges en vue de solder par un protocole le dit marché, le groupement a engagé un contentieux et déposé le 23 octobre 2015, une requête introductive d'instance pour arrêter le solde du marché.

La procédure est toujours en cours.

1.5.1.9. Tarification du réseau ferré national 2020 – décision du Conseil d’État du 27 novembre 2020

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

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

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

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

Tarification des activités non conventionnées voyageurs

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

Tarification de l’activité fret

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

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

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

1.5.1.11. Prise en charge de la redevance circulation FRET

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

Le dispositif dit de la compensation FRET, versée par l’État, permet déjà, depuis plusieurs années, d’alléger les péages acquittés par les entreprises ferroviaires du secteur. Mais, compte tenu du contexte actuel très particulier, l’État a décidé d’apporter une aide supplémentaire au secteur, sous la forme d’une prise en charge de la totalité de la redevance

de circulation sur une durée de six mois pour la période de juillet à décembre 2020.

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

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

1.5.1.12. Transferts de lignes de desserte fines du territoire aux régions

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

1.5.1.13. Perte de valeur

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

Au 31/12/2020, de nouveaux indices de variation de valeur ont été identifiés et un nouveau test a été réalisé. Ce test n’a pas conduit à modifier la valeur nette des actifs de référence. Une présentation détaillée des analyses et tests réalisés est faite au paragraphe 1.7.

1.6. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS

En millions d’euros	2020	2019
Chiffre d’affaires	5 749	6 429
Excédent brut d’exploitation	860	1 751
Résultat d’exploitation	(287)	676
Résultat financier	(718)	(1 655)
Résultat courant	(1 005)	(979)
Résultat exceptionnel	94	70

1.7. VALEUR ACTUELLE DE L’ACTIF À LA DATE DE CLÔTURE

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

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

- Du cadre de référence de la trajectoire économique et financière du GPF et de sa déclinaison pour SNCF Réseau qui a été présentée

pour information au conseil d'administration du 25 juillet 2018,

- des échanges avec l'Etat qui ont permis de définir les éléments structurants de la trajectoire tels que repris ci-après.

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

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

- Publication en septembre 2019 des modalités de mise en œuvre de la loi Didier promulguée le 7/07/14 et relative au partage des responsabilités et des charges financières concernant l'entretien des ouvrages d'art.
- L'interdiction programmée de l'utilisation du glyphosate annoncée par le gouvernement, illustrée par la loi Egalim du 30/10/2018, concernant le domaine de l'agriculture, et la mise en place d'une mission parlementaire en 2019 en charge de la stratégie de la sortie totale du glyphosate. La mise en œuvre de cette évolution réglementaire a été confirmée par le Président de SNCF pour mettre fin à l'utilisation du glyphosate en 2021.

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

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

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

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

Le périmètre du test de l'UGT Infrastructure a été adapté aux opérations de transferts d'actifs réalisées au 01/01/2020 dans le cadre de la réforme ferroviaire. Le test de valeur de l'UGT Infrastructure a été réalisé hors actifs gares transférés au 01/01/2020 représentant une valeur nette comptable de 0,9 Md€ (à la date de transfert).

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

Il avait toutefois précisé que la valeur recouvrable dépendait notamment de la mise en œuvre par l'Etat de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour la soutenir ainsi

que de la capacité de l'entreprise à atteindre ses plans de productivité.

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

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

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

Les grandes orientations de cette trajectoire financière sont les suivantes :

- Prise en compte d'un scénario macro-économique de reprise progressive de l'activité à partir de 2021, suite au fort ralentissement du chiffre d'affaires observé en 2020,
- Ouverture progressive à la concurrence des trafics voyageurs,
- Alignement des volumes et des tarifs des redevances d'infrastructure sur le plan stratégique du groupe SNCF,
- Maintien d'un niveau d'investissements nécessaires à la restauration de la consistance du réseau conforme au acte ferroviaire,
- Révision de la trajectoire de subventions de régénération perçues via le fonds de concours de l'Etat, en intégrant les subventions provenant du plan de relance de l'Etat pour 4,05 milliards d'euros à partir de 2021 (cf. paragraphe 2.4),
- Equilibre des cash-flows en 2024 et un niveau d'endettement égal à six fois la marge opérationnelle en 2026, conformément aux engagements du pacte ferroviaire.

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

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure, hors actifs gares, s'élève ainsi au 31/12/2020 à 31,6, après dépréciation comptabilisées aux clôtures précédentes. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours. La valeur recouvrable issue du test réalisé au 31 décembre 2020 est proche de la valeur nette comptable.

Les autres immobilisations en cours (1,7 Mds€ au 31 décembre 2020 contre 1,9 Md€ au 31 décembre 2019) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

Les éléments méthodologiques pour déterminer la valeur recouvrable au 31/12/2020, ainsi que les différentes hypothèses clés sont rappelées ci-après :

La méthodologie retenue a été identique à celle appliquée lors du précédent test de valeur (2019).

Il est rappelé que les flux prévisionnels actualisés sont calculés sur les sept années restantes de la trajectoire économique issue du contrat de performance 2017-2026 avec l'Etat mis à jour des nouveaux éléments d'information disponibles, prolongées jusqu'en 2030, qui continue à constituer l'année normative, le réseau étant alors considéré comme stabilisé à cette date à un niveau de performance ou de régénération suffisant permettant d'optimiser le montant de la maintenance.

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

La valeur terminale est calculée en projetant à l'infini et au taux de 1,6% les valeurs de l'année normative 2030 et représente 84% de la valeur d'utilité.

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

Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 5,6 % contre un taux de 5,15 % en 2019.

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

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

Concernant le niveau des péages :

- L'augmentation des péages TGV et fret a été limitée à l'indice IPC (soit 1,2%) en remplacement de l'indexation prévue dans le dernier contrat de performance et parallèlement l'indexation des tarifs de péages conventionnés, soit les redevances d'accès TER et TET, a été dans un premier temps maintenue conformément au contrat de performance en cours et à la réglementation applicable.
- L'ART a rendu le 06 février 2020 un avis défavorable concernant l'indexation de la tarification des activités conventionnées (TER et Transilien) au titre de l'horaire de service 2021-2023, tarification publiée le 13 décembre 2019. SNCF Réseau a publié un nouveau projet de tarification des sillons le 5 juin 2020, qui a fait l'objet d'un avis défavorable le 30 juillet 2020. Pour 2021, il est prévu l'application de la tarification selon la loi, sur la base de la dernière tarification validée indexée de l'inflation, cette nouvelle tarification a été publiée le 10 septembre 2020.
- Suite à l'avis du Conseil d'Etat rendu le 27 novembre 2020 sur le recours exercé par SNCF Réseau sur l'indexation de la tarification 2020 des activités conventionnées (hors TET), un nouvel avis de l'ART a été rendu le 28 janvier 2021 avec une évolution tarifaire 2020 plafonnée à +1,8% contre 2,4% demandé. Cet avis est conforme aux

principes de facturation et de comptabilisation retenus dans les comptes 2020.

- Le projet de tarification 2022-2023 a été publié le 11 décembre 2020 pour saisine ART, SNCF Réseau est en attente de l'avis de l'Autorité. A compter de 2024 l'indexation des tarifs de péages conventionnés a été maintenue au niveau qui figurait dans le dernier contrat de performance à hauteur de 3,6% par an.
- Par ailleurs, le mécanisme de compensation par l'Etat de l'activité fret, dont le montant est révisé annuellement pour prendre en compte l'évolution de l'indexation et le passage au nouveau modèle du coût directement imputable (CDI) à compter de la tarification 2019, est présumé maintenu.
- Enfin, les prévisions de trafic à 10 ans concernant les activités voyageurs et fret ont été faites dans le cadre du Groupe SNCF assurant leur réciprocité avec les entités concernées.

Concernant le niveau de productivité :

- Un effort de productivité conforme aux engagements pris à l'occasion du pacte ferroviaire de 1,6 Milliard d'€ courants entre 2017 et 2026.
- Cette productivité contribue à atteindre un taux de rentabilité normatif de 48% (Ebitda / CA) en 2030 et tel que pris en compte dans le calcul de la valeur terminale.

Concernant le niveau des investissements :

- 1 Des investissements de régénération additionnels par rapport au test réalisé fin 2019 de l'ordre de 2 Md€ sur la période testée ont été pris en compte. Ces investissements permettent de confirmer la qualité d'un réseau régénéré à l'horizon 2030.
- Une montée progressive des financements par des tiers des dépenses de sécurité et d'accessibilité hors IDF devrait par ailleurs permettre leur financement à 100% à partir de 2024.

Concernant les concours publics :

- Les subventions d'investissement issues de l'affectation par l'Etat de tout ou partie des dividendes perçus de la société nationale SNCF sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du Groupe Public Unifié (GPU) ont été revues à la baisse par rapport au test réalisé fin 2019 pour un montant de l'ordre de 1,5 Md€. La chronique des montants de ces subventions d'investissement de régénération est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF et sur sa capacité distributive. Le montant normatif de ces subventions d'investissement est évalué à 0,99 Md€ à partir de 2030.
- Les subventions d'investissement consécutives à la mise en œuvre du plan de relance du ferroviaire, qui seront versées par le fonds de concours de l'Etat, portent sur un montant de 4,05 Md€. Ces subventions seront affectées au financement des investissements de régénération du réseau.

Les analyses de sensibilité réalisées dans le cadre du test au 31/12/2020 ressortent de la façon suivante :

Sensibilité aux paramètres de valorisation :

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

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

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

Une variation de +/- 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représente une variation de +/- 1,9 Mds € de la valeur recouvrable. Cette valeur est fournie à titre indicatif car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur recouvrable des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages.

Une variation de +/- 100 M€ par an des péages ou des concours de l'Etat représente une variation de +/- 1,7 Md € de la valeur recouvrable.

1.8. ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

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

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

2. RÉSULTATS DE L'EXERCICE 2020

En millions d'euros	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation
			En M€
Chiffre d'affaires	5 749	6 429	(679)
Production immobilisée et stockée	4 934	5 335	(400)
Achats et charges externes	(6 724)	(6 874)	150
Valeur Ajoutée	3 959	4 889	(930)
Autres produits d'exploitation (dont subventions d'exploitation)	560	582	(22)
Impôts, taxes et versements assimilés	(231)	(229)	(2)
Charges de personnel	(3 428)	(3 492)	64
Excédent Brut d'Exploitation	860	1 751	(891)
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation et reprise de subvention d'investissement, Transferts de charges	1 137	1 077	60
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	(2 284)	(2 150)	(133)
Autres charges de gestion	(0)	(1)	1
Résultat d'Exploitation	(287)	676	(963)
Produits financiers	1 580	1 071	509
Charges financières	(2 298)	(2 726)	428
Résultat Financier	(718)	(1 655)	937
Résultat Courant	(1 005)	(979)	(27)
Produits exceptionnels	540	539	2
Charges exceptionnelles	(446)	(469)	22
Résultat Exceptionnel	94	70	24
Impôt sur les résultats	5	2	3
Résultat Net	(907)	(907)	0

2.1. LE CHIFFRE D'AFFAIRES

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Redevance d'accès	2 070	2 022	48
Redevance de marché	1 936	2 502	-566
Redevance de circulation	638	875	-237
Redevance quais	0	131	-131
Redevances complémentaires électricité	198	238	-40
Autres recettes	49	50	-1
Sous-total recettes commerciales d'infrastructure	4 890	5 818	-928
Autres produits	859	611	248
Total Chiffre d'affaires	5 749	6 429	-679

Le chiffre d'affaires est en dégradation de (679) Millions€ par rapport à fin décembre 2020 dont (1 116) Millions€ d'impact lié au COVID-19 (soit 111 millions de trains-km (Mtkm) perdus), +123 Millions€ d'impact net lié aux grèves dont (80) Millions€ perdus en janvier 2020 (soit 11 Mtkm) contre +203 Millions€ à la suite des grèves fin 2019 (soit 25 Mtkm). Ces impacts portent essentiellement sur les redevances d'infrastructure.

Hors effets exceptionnels, le chiffre d'affaires est en croissance de +314 Millions€, porté essentiellement par +185 Millions€ d'effets périmètre consécutifs à l'intégration de SNCF Gares & Connexions au 1^{er} janvier 2020 (comprenant notamment la refacturation des prestations

dont la maîtrise d'ouvrage continue d'être assurée par SNCF Réseau) et par la hausse des barèmes de redevances de +110 Millions€ (indexation +1,8 % sur voyageurs et marchandises sauf pour TET et +2.4% sur les redevances d'accès TER).

Production immobilisée

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Production immobilisée ACE	3 809	4 101	-291
Production Immobilisée Charges de personnel	1 035	1 143	-108
Production Stockée	89	90	-1
Total Production Immobilisée	4 934	5 334	-400

2.2. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Subventions d'exploitation	542	493	49
Autres produits	18	89	-72
Total Autres Produits d'Exploitation	560	582	-22

2.3. ACHATS ET CHARGES EXTERNES

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Moyens de transport et de traction	-308	-351	44
Entretien, maintenance	2 959	-2 904	-54
Honoraires et prestations informatiques	-845	-860	15
Patrimoine	-679	-792	113
Autres achats et charges externes	1 934	-1 967	32
Total Achats et charges externes	-6 724	-6 874	150

2.4. CHARGES DE PERSONNEL

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Salaires et traitements	-2 290	-2 343	53
Cotisations retraites	632	-676	44
Autres charges sociales	433	-401	-32
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	16	-8	-8
Sous-total	-3 370	-3 428	58
Mise à disposition de personnel	-58	-64	6
Total des charges de personnel	-3 428	-3 492	64
Total des effectifs moyens payés	53 661	57 078	-3 417

L'effectif moyen payé au 31/12/2020 ressort à 53 661.

2.5. RÉSULTAT FINANCIER

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Coût endettement financier net	719	-1 511	792
Coût financier des avantages au personnel	13	-139	152
Dividendes	0	0	-0
Autres charges financières	248	-155	-93
Autres produits financiers	236	151	85
Total Résultat Financier	-718	-1 655	937

2.6. RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

Le résultat exceptionnel de l'exercice 2020 est de -94 Millions€ et comprend principalement le résultat net de cession des actifs à hauteur de 85 Millions€.

3. INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	2020	2019	2019 pro forma	Evolution vs 2019 pro forma
				En M€
Grands projets de développement	1 142	1 081	1 057	85
Projets régionaux de développement	1 003	1 114	880	123
Mise en conformité du réseau	132	345	161	(29)
Renouvellement et performance	2 538	2 714	2 661	(123)
Foncier et autres	150	113	107	43
Sous-total investissements ferroviaires	4 965	5 367	4 866	99
Industriels	256	308	308	(52)
SNCF RESEAU (OPEX/CAPEX hors frais financiers)	5 221	5 674	5 174	46
Intégration frais financiers et déduction part OPEX	(114)	(50)	(25)	(89)
TOTAL SNCF RESEAU*	5 106	5 624	5 149	(42)

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

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

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

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

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

3.1. RENOUELEMENT ET PERFORMANCE

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

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

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

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

**Hors LGV

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

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

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

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

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

L'activité Télécom de 122 Millions€ est en légère diminution par rapport à 2019 de (9) Millions€ soit -7%, en lien avec la crise sanitaire. Le déploiement de la fibre optique sur le domaine ferroviaire se poursuit avec une réalisation de l'ordre de 800 km de génie civil en 2020. Fin 2020, le projet aura mis en service un réseau de 8 160 km pour répondre aux besoins de communication et de sécurité liés au transport ferroviaire (flux des applications industrielles de SNCF Réseau en matière de signalisation et de Contrôle Commande). Les capacités excédentaires sont commercialisées.

Les autres dépenses de renouvellement de 181 Millions€ sont en légère hausse par rapport à 2019 de +5 Millions€. Elles correspondent principalement aux opérations de gros entretien, à l'amélioration de la régularité ainsi qu'à des investissements commerciaux notamment sur l'activité fret.

3.2. MISE EN CONFORMITÉ DU RÉSEAU

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

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

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

ainsi qu'un passage à niveau non inscrit au plan de sécurisation national (PN 22 Le Versoud en Isère).

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

3.3. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

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

- Grands projets nationaux amont et modernisation

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

- Grands projets en travaux

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

- Projets régionaux développement

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

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

En Ile-de-France, les principaux projets en cours restent les projets tram-train avec la réalisation de la Tangentielle Ouest entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-L'école (Tram 13) et le tram-train Massy-Evry (TTME). Les autres projets majeurs concernent notamment Massy Valenton Secteur Est et les travaux d'électrification entre Paris et Troyes.

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

- Grands projets en PPP (partenariats publics privés)

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

3.4. INVESTISSEMENTS INDUSTRIELS

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

4. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT FINANCEMENT

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

En sa qualité de filiale, SNCF Réseau est financée par des prêts moyen et long terme mis en place par SNCF SA, complété par un dispositif d'instruments de trésorerie à court terme permettant une optimisation de ses liquidités.

Dans le cadre de cette restructuration, les dettes externes portées par les différentes filiales du Groupe, notamment SNCF Réseau, continuent à être portées par celles-ci et n'ont pas été transférées à la maison-mère SNCF SA.

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

La dette nette ANC s'élève à 26,4 Milliards€ contre 49,1 Milliards€ à fin décembre 2019, soit une diminution de 22,7 Milliards€.

Points importants sur l'exercice 2020 :

- Reprise de 25 Milliards€ de dette par l'État

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Variation de l'exercice
Dettes long terme	47 629	51 738	-4 109
Capital restant dû :	46 936	51 003	-4 067
<i>Long terme</i>	46 418	50 484	-4 066
<i>Dont différence de conversion</i>	-1 197	-745	-451
<i>Prêts RIF</i>	24	27	-3
<i>Zéro coupon</i>	-124	492	2
Intérêts courus :	692	735	-42
Dettes SNCF	679	683	-3
Capital restant dû :	658	662	-3
<i>Dettes transférées (cours historique)</i>	656	659	-3
<i>Prêts RIF</i>	2	3	-0
Intérêts courus	21	21	0
Dépôts de garantie reçus	6	6	0
Dettes court terme	70	312	-242
<i>Dont différence de conversion</i>	0	2	-2
Collatéraux (Passif)	94	197	-103
Découverts bancaires	20	28	-8
Dettes PPP	2 431	2 582	-151
Total Dettes Financières	50 929	55 544	-4 615
- Trésorerie active et placements	-174	-2 612	2 437
- Créance PPP	-2 376	-2 518	141
- Créance CDP	-23 273	-	-23 273
- Intérêts courus sur créances	-342	-	-342
- Collatéraux (Actif)	-1 761	-1 142	-618
- Dépôts de garantie payés	-2	-1	-1
- Prêts aux tiers externes	-797	-681	-116
- Avances reçues holding et G&C	3 246	-	3 246
- Avances et prêts aux filiales intégrées	-96	-31	-66
- Différence de réévaluation - Effet couverture de change	1 197	743	454
- Différence de réévaluation - Effet couverture indexation inflation	-153	-160	7
Dettes nettes en valeur comptable ANC	26 396	49 143	-22 746

Les lignes d'emprunt BPL, CNM et GSMR concernent les PPP Bretagne Pays de Loire, Contournement Nîmes Montpellier et Global System for Mobile communication for Railways. Elles représentent la dette de SNCF Réseau vis à vis de ses partenaires qui préfinancent une partie des projets. Depuis 2017, SNCF Réseau rembourse les dettes BPL et CNM.

Des réclamations ont été reçues par SNCF Réseau au titre des exercices 2015 à 2018 pour les PPP BPL et SEA. Ces réclamations sont, en grande partie, contestées par SNCF Réseau et seule la partie acceptée a fait l'objet d'une comptabilisation.

4.1. GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ

Risque de taux d'intérêt

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

Risque de liquidité

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

Risque de contrepartie

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

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

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

Risque de change

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

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

5. ACTIVITÉ FONCIÈRE IMMOBILIÈRE

- Cessions et participation à la politique de logements nationale

Au total, SNCF Réseau aura réalisé 150 opérations de cessions pour un total de 189 hectares qui permettront de développer près de 2 394 logements.

Les principales opérations 2020 concernent la cession d'un terrain de 33 950 m² à Paris, la cession d'un ensemble immobilier à Villeneuve Saint Georges de 142 601 m², la cession de terrain à Nantes de 144 159 m², la cession d'un

terrain de 3 160 m² à et la cession de volume à Paris de 2694 m².

INDICATEURS	2020	2019
Surfaces cédées dans l'année (hectares)	189	155
<i>Dont surfaces cédées pour la création de logements (hectares)*</i>	29	8
Nombre de logements créés (nb)	2 394	888
<i>Dont nombre de logements sociaux créés (nb)</i>	084	310

- Rationalisation des implantations tertiaires

Déménagement à ST Denis des équipes logés dans l'immeuble Equinoxe (15 000 m² Paris 13 eme).

Renouvellement pour 9 ans de l'occupation Campus Fruitier sur ST Denis (28 000 m²).

Poursuite des analyses menées dans le cadre du Schéma Directeur de Toulouse, lié au projet urbain et aux relogements tertiaires induits par ce projet, permettant le regroupement des équipes au sein d'une nouvelle prise à bail. Regroupement des équipes EIC, Infrapole, Infralog à La Roche sur Yon dans le cadre du schéma directeur de l'infrapole Pays de la Loire. Création de l'établissement industriel EZI à Lyon : conception et réalisation d'un nouveau bâtiment dans le cadre de la création d'un futur établissement industriel. Réhabilitation d'une halle à Valence en vue du regroupement d'équipes permettant également la valorisation de 8000m² de foncier.

- Participation au développement des opérations foncières

Dans la perspective de la réalisation du projet Gare du Nord 2024 relatif à la modernisation de la Gare du Nord en prévision des Jeux Olympiques 2024 et de l'arrivée du CDG Express à Paris Est en 2024, un protocole foncier a été signé avec SNCF Mobilités en 2018. Pour permettre à Gares & Connexions de disposer de la maîtrise foncière nécessaire au projet, le protocole prévoit la cession par SNCF Réseau des volumes situés au-dessus des bâtiments 108/110 et ceux correspondant aux bâtiments situés sur la dalle routière ainsi que plusieurs volumes surplombant les voies. Ce projet initié en 2017 s'achèvera en 2024 avant la tenue des Jeux Olympiques et Paralympiques.

Signature d'un protocole foncier qui s'inscrit dans le cadre du projet d'aménagement urbain de Toulouse Métropole ayant pour objet de requalifier, d'étendre le centre-ville et de transformer la gare Toulouse Matabiau en Pôle d'Echange Multimodal. Le Groupe SNCF Est propriétaire de 6 hectares de foncier dont 0,7 pour SNCF Réseau dans la ZAC qui totalise 43 hectares. A terme l'opération permettra de développer 450 000 m² de surfaces de plancher dont 210 000 m² de logements.

Dans le cadre de la ZAC de Pantin signature d'une promesse de vente portant sur 16 hectares de terrains SNCF dont 44% pur SNCF Réseau. A terme la ZAC permettra de développer 250 000 m² de surfaces de planchers dont 1500 logements (33% de logement sociaux).

Signature du protocole partenarial de Chambéry pour la réalisation de la ZAC de la Cassine concernant un foncier de 7400m².

Poursuite du chantier de transport combiné de Valenton en IDF.

- Mise en valeur des lignes non circulées

SNCF Réseau est propriétaire de kilomètres de linéaires sans trafic et sans perspectives de réouverture à court ou moyen

terme. Il accompagne la valorisation de ce patrimoine sous forme notamment d'exploitations ferroviaires touristiques ou de voies vertes par des conventions d'occupations temporaires ou de transfert de gestion. Ces lignes permettront notamment de répondre aux enjeux de transition énergétique pour l'installation de sites photovoltaïques. La transformation d'anciennes voies ferroviaires en voies vertes permet le développement de la suite des connexions touristique ou du quotidien, au niveau local et/ou territorial. Cela permet également un développement des mobilités douces et nouvelles mobilités.

A titre d'illustration sur la DIT Ouest, 158 km de voies vertes ont été réalisées depuis mi-2018 et environ 170 nouveaux kilomètres de voies sont en cours de valorisation pour les années à venir.

En 2020, 6 conventions de transfert de gestion ont été signées pour un total d'environ 70 km.

- Transition énergétique

Dans le cadre de la démarche engagée par le Gouvernement et par le Secrétaire d'État en charge de la Transition énergétique, signature en Juillet 2018 du Plan « Place au Soleil » en présence du Ministre de l'Ecologie et des Présidents des grands groupes industriels, dans lequel le Groupe SNCF s'engage pour développer de l'énergie solaire. SNCF s'est ainsi engagée à recenser et caractériser des fonciers pertinents d'une surface minimum de 2 ha, afin de développer des projets solaires et donner une vision de production photovoltaïque et de déploiement à moyen terme.

En 2020 : 2 projets emblématiques de centrales solaires (Danzé 12.6 ha et Les Muriers 12ha) et 11 sites potentiels pour l'implantation de centrale photovoltaïque ont été identifiés couvrant un total de 120 ha.

SNCF Immobilier participe également à l'identification et la détermination des conditions contractuelles de mise à disposition des fonciers sur les régions Grand-Est, Bourgogne Franche Comté, AURA et Occitanie pour accueillir les futurs stations de production et de distribution d'hydrogène nécessaire à la mise en exploitation des premiers trains à hydrogène.

INDICATEURS	2020	2019	2018
Part des km de lignes fermées faisant l'objet de préservation de l'emprise (%)	(1)	88	85

(1)Indisponible à la date de publication du rapport

6. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT

6.1. CONCOURS PUBLICS RELATIFS AUX INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU

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

A fin décembre 2020, les subventions appelées par SNCF Réseau s'élèvent à 2 400 Millions€, dont 309 Millions€ auprès de l'AFITF.

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

6.2. RESPONSABILITÉ FISCALE

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

7. VOLET SOCIAL

Pour plus d'information concernant le « Volet Social », voir le Rapport Intégré des comptes consolidés annuels de SNCF Réseau.

8. INFORMATION SUR LES DÉLAIS DE RÈGLEMENT

8.1. FOURNISSEURS

A fin 2020, les dettes envers les fournisseurs représentent 2 696 Millions€, rapprochées comme suit des montants figurant dans les états financiers :

En millions d'Euros	2020	2019	Evolution
Dettes fournisseurs et comptes rattachés figurant au passif du bilan	1 051	791	261
Charges à payer (FNP) incluses sous cette rubrique	1 636	1 824	(187)
Retenues de garanties et de pénalités sur marchés incluses sous cette rubrique	8	8	1
Total	2 696	2 622	74

Répartition des dettes fournisseurs et comptes rattachés par plage d'échéance :

	0 jours (non échues)	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et plus	Total (1 jour et plus)
(A) Tranches de retard de paiement*						
Nombre de factures concernées Total	2	68 722	4 103	1 252	6 260	80 337
Montant M€ des factures d'immobilisations T.T.C	-	(1)	(1)	(0)	(3)	(5)
Montant M€ des factures d'exploitation T.T.C	(0)	(12)	(13)	(7)	(13)	(45)
Montant M€ total des factures concernées T.T.C	(0)	(14)	(14)	(7)	(16)	(50)
Pourcentage du montant total des factures T.T.C d'achats de l'exercice	(0,00) %	(0,17) %	(0,17) %	(0,09) %	(0,19) %	(0,62) %

(B) Factures exclues du (A) relatives à des dettes litigieuses ou non comptabilisées

Nombre de factures échues exclues	1 773
Montant total en M€ des factures échues T.T.C exclues	10,351

(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuel ou délai légal)

Délais légaux	<i>Certains contrats peuvent prévoir : 30 jours date d'émission de facture, 45 jours fin de mois et paiement comptant</i>
Délais contractuels	<i>60j date de réception de facture (*)</i>

(*)délais de paiement : « Décret n°2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre les retards de paiement dans les contrats de la commande publique, pris en application de la loi n°2013-100 du 28 janvier 2013 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne en matière économique et financière, et notamment de l'article 37 »

Les retards de paiement sont relatifs à des factures en litiges ou en attente de validation de la réalisation des prestations. Ces factures sont en cours de traitement, avec pour objectif leur apurement.

8.2. CLIENTS

	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et plus	Total (1 jour et plus)
(A) Tranches de retard de paiement*					
Nombre de factures concernées Total	6 020				
Montant total des factures concernées T.T.C (autres créances d'exploitation)	252	12	6	39	309
Pourcentage du montant total des factures T.T.C de ventes de l'exercice (autres créances d'exploitation)	0,8%	0,0%	0,0%	0,1%	0,9%
(B) Factures exclues du (A) relatives à des dettes litigieuses ou non comptabilisées					
Nombre de factures exclues	1 556 en litigieuses				
Montant total en M€ des factures T.T.C exclues	34				
(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuel ou délai légal)					
Délais légaux	<i>60 jours date d'émission de facture par défaut ou 45 jours fin de mois</i>				
Délais contractuels	<i>En fonction de l'activité (*), ils varient entre 30j/45j à compter de la date d'émission ou de réception de la facture</i>				

9. LES RISQUES ET LEUR GESTION

Pour plus d'information concernant « les risques et leur gestion », voir le Rapport Intégré des Comptes Consolidés annuels de SNCF Réseau.

11. ENJEUX ET PERSPECTIVES

11.1. LE PROJET D'ENTREPRISE « TOUS SNCF AMBITION RÉSEAU »

L'année 2021 sera la première année de la mise en place du projet « TOUS SNCF Ambition Réseau ». SNCF Réseau s'engage à initier dès cette année la mise en œuvre de ce projet qui porte sur une ambition à long terme.

11.2. LOI LOM, MODERNISATION DES LIGNES DE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE (LDFT)

Conformément à la publication du décret 2020-1820 du 29 décembre 2020, SNCF Réseau s'engage à transférer la gestion des lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional à faible trafic. Il conviendra pendant l'année 2021 de déterminer la liste des lignes transférées et de définir précisément la mise en place opérationnelle.

11.3. POURSUITE DE LA NÉGOCIATION DU CONTRAT DE PERFORMANCE AVEC L'ÉTAT

La crise sanitaire a perturbé la bonne marche des négociations entre SNCF Réseau et l'État sur le contrat de performance. La signature est prévue au cours du premier semestre 2021.

11.4. TARIFICATION 2021-2023

A la suite de la décision favorable du Conseil d'État sur le recours exercé par SNCF Réseau sur la tarification des activités conventionnées (hors TET), l'ART a rendu un avis favorable le 9 février 2021.

11.5. SOCIAL RH

A la suite de la dénonciation en début d'année 2020 du projet d'accord de branche classification-rémunération, une ordonnance reste attendue dans les prochaines semaines pour sécuriser un cadre de référence pour la branche ferroviaire à partir de la recommandation patronale de l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTP) de juin dernier. La transposition dans ce nouveau cadre devra intervenir avant juin 2022.

Une mise en œuvre de l'activité partielle a été réalisée pour la première fois au sein du Groupe SNCF et pour SNCF Réseau au printemps 2020 dans le cadre de la crise COVID-19. Une négociation a été engagée pour envisager un dispositif d'Activité Partielle Longue Durée dans lequel SNCF Réseau, comme chaque société du Groupe public unifié, pourrait s'inscrire le cas échéant en cas de forte baisse d'activité en 2021.

11.6. SÉCURITÉ

La sécurité est la priorité de SNCF Réseau. L'entreprise s'est fixée comme objectif de poursuivre la baisse de l'accidentologie

10. RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DE L'ENTREPRISE

Pour plus d'information concernant la responsabilité sociétale de l'entreprise, voir le Rapport Intégré des Comptes Consolidés annuels de SNCF Réseau.

tant en ce qui concerne l'exploitation ferroviaire que la sécurité et la santé au travail, la sûreté, la sécurité incendie, la cybersécurité et la résilience du réseau face aux risques naturels et technologiques. Pour cela, l'entreprise poursuit son programme (appelé PRISME) de renforcement de la culture sécurité dans toute l'entreprise, de déploiement de standards comportementaux de sécurité (incluant le développement de compétences non techniques), de simplification documentaire pour faciliter l'usage et l'accès de la prescription aux opérateurs, du management des risques avec une refonte complète de la collecte de l'information, et l'animation de politiques de réduction des risques les plus critiques. Une démarche de transformation managériale a été mise en place avec pour objectif de développer le « savoir voir / savoir dire » dans les entités opérationnelles et dans tous les domaines de la sécurité.

Par ailleurs SNCF Réseau investit plus de 100 Millions€ par an pour améliorer le niveau de sécurité du réseau ferré français : sécurisation et suppression de passages à niveau, installation d'équipements d'amélioration de la sécurité en voie (vis-à-vis du risque de dépassement de vitesse limite, de détection de convois non conformes...), protection contre l'incendie en particulier en tunnel, protection vis-à-vis d'actes de malveillance et d'intrusions sur le réseau (dont des clôtures).

11.7. SORTIE DE CRISE

A la suite de la crise sanitaire, du premier confinement sur le printemps et au renforcement des règles d'hygiène sur les chantiers, l'activité de SNCF Réseau a été fortement diminuée sur le 1er semestre 2020. En parallèle, la baisse des trafics a généré des pertes de revenus sur le chiffre d'affaires. Du fait du confinement de fin 2020 et des perspectives sanitaires incertaines sur l'année 2021, SNCF Réseau estime que la crise aura des effets directs sur ses cash-flows jusqu'en 2020, avec un impact concentré sur les années 2020 et 2021.

Parallèlement au plan de relance de l'État, SNCF Réseau a engagé un plan de crise portant notamment sur ses dépenses de fonctionnement, informatiques et investissements non ferroviaires et ajuste l'emploi et les moyens de structure, au-delà du plan pluriannuel qu'elle s'était fixée. A la suite du deuxième confinement SNCF Réseau travaille sur un plan de crise révisé pour compenser les effets négatifs supplémentaires.

07 —
RAPPORT DES
COMMISSAIRES
AUX COMPTES
SUR LES COMPTES
SOCIAUX

CERTIFIÉ CONFORME À
L'ORIGINAL



Isabelle HAZARD
Directrice juridique et conformité
SNCF Réseau

SNCF RESEAU

**Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes annuels**

(Exercice clos le 31 décembre 2020)

PricewaterhouseCoopers Audit
63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine Cedex

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

Ernst & Young Audit
Tour First TSA 14444
92037 Paris-La Défense cedex
S.A.S. à capital variable
344 366 315 R.C.S. Nanterre

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

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

(Exercice clos le 31 décembre 2020)

A l'assemblée générale
SNCF RESEAU
15-17 Rue Jean-Philippe Rameau
93418 La Plaine Saint-Denis

Opinion avec réserve

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, nous avons effectué l'audit des comptes annuels de la société SNCF RESEAU relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2020, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Sous la réserve décrite dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité d'audit.

Fondement de l'opinion avec réserve

Motivation de la réserve

Comme mentionné dans la note 4.2.3 de l'annexe aux comptes annuels relative au test de valeur des actifs de l'Unité Génératrice de Trésorerie Infrastructure (« l'UGT Infrastructure »), la crise sanitaire qui a débuté en 2020 et se poursuit encore aujourd'hui a affecté le chiffre d'affaires, les flux d'investissement et le besoin en fonds de roulement de l'UGT Infrastructure.

Ce contexte, constitutif d'un indice de perte de valeur, a conduit SNCF Réseau à mettre en œuvre un nouveau test de valeur au 31 décembre 2020 selon une méthodologie similaire à celle utilisée lors du précédent test réalisé au 31 décembre 2019.

SNCF RESEAU

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2020 - Page 2

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

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

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

- Les prévisions retenues dans le test de valeur de l'UGT Infrastructure au 31 décembre 2020 reposent sur (i) le plan stratégique présenté pour information au Conseil d'administration de la Société Nationale SNCF le 8 octobre 2020 et (ii) la révision de certaines hypothèses au regard de l'évolution de la situation économique et sanitaire. Ces hypothèses, notamment celles reposant sur une décision de l'Etat ou liées au contexte sanitaire, sont susceptibles d'évoluer.
- L'actualisation du contrat de performance entre SNCF Réseau et l'Etat pour la période 2021-2030 est en cours de négociation et ses incidences ne peuvent être mesurées à date. La finalisation dans les prochains mois de ce nouveau contrat de performance pourrait conduire à une révision ad-hoc du plan stratégique présenté le 8 octobre 2020 et mentionné ci-avant.
- Les subventions d'investissement affectées aux travaux de régénération financées à travers le fonds de concours reposent sur le versement par l'Etat à SNCF Réseau :
 - du montant de 4,05 milliards d'euros versé en décembre 2020 au fonds de concours par la Société Nationale SNCF consécutivement à sa recapitalisation par l'Etat et
 - des montants qui seront perçus de la Société Nationale SNCF, dont l'estimation repose sur la trajectoire financière issue du plan stratégique présenté le 8 octobre dernier ; cette trajectoire pourrait s'avérer différente de celle qui résultera du nouveau contrat de performance actuellement en cours de négociation (cf. supra).
- L'ART avait rendu des avis de non-conformité sur l'indexation de la tarification des activités conventionnées pour les horaires de services 2020 et 2021-2023 telle que publiée par SNCF Réseau. En réponse au recours formé par SNCF Réseau, le Conseil d'État avait enjoint à l'ART de réexaminer les propositions de SNCF Réseau. L'ART a rendu un avis favorable le 9 février 2021 sur le projet de tarification 2022-2023 publié le 11 décembre 2020. La validité de l'augmentation des taux d'indexation de la tarification des activités conventionnées retenue dans le test pour les années suivantes ne peut être confirmée à date.
- Pour le réseau en service, SNCF Réseau a maintenu l'année 2030 comme année normative considérant qu'elle correspondra à l'année où le réseau sera stabilisé au niveau de performance

attendu, ce niveau n'ayant jamais été atteint auparavant. La valeur terminale constitue ainsi la part essentielle de la valeur recouvrable.

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

Ces aléas et incertitudes majeurs, accentués par le contexte sanitaire actuel, pèsent sur les prévisions de flux de trésorerie prévisionnels actualisés retenus pour l'évaluation des actifs corporels et incorporels de l'UGT Infrastructure figurant au bilan de la société au 31 décembre 2020 et, en conséquence, le montant des dépréciations afférentes pourrait être sous-évalué.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant des projections utilisées, et donc de nous prononcer sur la valeur nette comptable des immobilisations corporelles et incorporelles (encours de production exclus) qui s'élève au 31 décembre 2020, à 31,6 milliards d'euros.

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels » du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1er janvier 2020 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014.

Justification des appréciations -Points clés de l'audit

La crise mondiale liée à la pandémie de COVID-19 crée des conditions particulières pour la préparation et l'audit des comptes de cet exercice. En effet, cette crise et les mesures exceptionnelles prises dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire induisent de multiples conséquences pour les entreprises, particulièrement sur leur activité et leur financement, ainsi que des incertitudes accrues sur leurs perspectives d'avenir. Certaines de ces mesures, telles que les restrictions de déplacement et le travail à distance, ont également eu une incidence sur l'organisation interne des entreprises et sur les modalités de mise en œuvre des audits.

C'est dans ce contexte complexe et évolutif que, en application des dispositions des articles L.823-9 et R.823-7 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, outre le point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus

importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes annuels pris isolément.

Evaluation des engagements envers le personnel

Notes 3.14 et 4.12 de l'annexe aux comptes annuels

Description du risque

Le personnel de la société SNCF Réseau bénéficie de différents régimes d'avantages postérieurs à l'emploi qui sont qualifiés, le cas échéant sur la base d'analyses juridiques, soit de régimes à prestations définies soit de régimes à cotisations définies.

Les régimes à prestations définies donnent lieu à la comptabilisation d'engagements au passif pour une valeur nette de 1 047 millions d'euros au 31 décembre 2020. Les engagements ainsi comptabilisés concernent notamment :

- les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi, l'action sociale et les rentes accidents du travail ;
- les autres régimes d'avantages à long terme, tels que, notamment, les médailles du travail et autres avantages assimilés, et la cessation progressive d'activité.

Comme indiqué dans la note 3.14 de l'annexe aux comptes annuels, ces engagements sont principalement évalués selon des calculs actuariels intégrant des hypothèses financières et démographiques, telles que le taux d'actualisation, le taux de mortalité, la rotation du personnel et la projection des salaires futurs.

Pour le personnel de la société SNCF Réseau au statut, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF, la Société a conclu que le régime spécial de retraite est un régime à cotisations définies, comme mentionné dans la note 3.14 de l'annexe aux comptes annuels. Dans un tel régime, les engagements ne donnent pas lieu à l'enregistrement d'un passif, la Société n'étant pas engagée envers le personnel au-delà des cotisations versées chaque année.

Compte tenu de la complexité des régimes et de leur analyse au regard de leur qualification, du nombre de régimes d'avantages au personnel au sein du groupe et du caractère significatif des passifs liés, de la complexité des calculs actuariels réalisés, du degré d'incertitudes entourant les hypothèses financières et démographiques sous-jacentes, ainsi que de la sensibilité élevée de la valeur actuarielle des engagements à ces hypothèses, l'estimation par la Direction de la valeur des engagements constitue un point clé de l'audit.

Notre réponse au risque

Nous avons pris connaissance du processus de qualification et d'évaluation par la Direction de ses principaux engagements.

Nos travaux ont également consisté à :

- obtenir et examiner la documentation interne et externe relative à ces engagements, y compris les relevés d'actifs de couverture des engagements ;
- apprécier, sur la base des analyses réalisées par la Direction :
 - la qualification des régimes post-emploi, entre régimes à prestations définies et régimes à cotisations définies,
 - l'incidence potentielle des faits et événements de l'exercice sur la qualification des régimes existants, notamment les évolutions de taux de cotisation ;
- examiner par sondage les données de base prises en compte dans les calculs actuariels avec les données sous-tendant la comptabilité ;
- apprécier avec nos experts en actuariat le bien-fondé des principales hypothèses actuarielles retenues dans l'évaluation des engagements, en fonction de la nature des engagements, de leur durée et des données de marché disponibles (taux d'actualisation, d'inflation, de mortalité, de rotation du personnel et la projection des salaires futurs) ;
- examiner la conformité des principes et modalités d'évaluation et de comptabilisation retenus avec les dispositions contractuelles, conventionnelles, légales et réglementaires en vigueur.

Enfin, nous avons vérifié que les notes 3.14 et 4.12 de l'annexe aux comptes annuels donnent une information appropriée, notamment sur la qualification de certains engagements et la sensibilité de la valeur des engagements aux hypothèses retenues.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires.

Informations données dans le rapport de gestion et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux actionnaires

A l'exception de l'incidence éventuelle du point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux actionnaires.

Nous attestons de la sincérité et de la concordance avec les comptes annuels des informations relatives aux délais de paiement mentionnées à l'article D.441-4 du code de commerce.

Rapport sur le gouvernement d'entreprise

Nous attestons de l'existence, dans le rapport du conseil d'administration sur le gouvernement d'entreprise, des informations requises par les articles L.225-37-4 et L.22-10-10 du code de commerce.

Autres informations

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives aux prises de participation et de contrôle vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

Format de présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel

Conformément au III de l'article 222-3 du règlement général de l'AMF, la direction de votre société nous a informés de sa décision de reporter l'application du format d'information électronique unique tel que défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2021. En conséquence, le présent rapport ne comporte pas de conclusion sur le respect de ce format dans la présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L.451-1-2 du code monétaire et financier.

Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la société SNCF RESEAU par le ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie en date du 22 avril 1998 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit, et par le ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique en date du 27 avril 2015 pour le cabinet Ernst & Young Audit.

Au 31 décembre 2020, le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit était dans la 24^{ème} année de sa mission sans interruption et le cabinet ERNST & YOUNG Audit dans la 6^{ème} année.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes annuels

Il appartient à la direction d'établir des comptes annuels présentant une image fidèle conformément aux règles et principes comptables français ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes annuels, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Il incombe au comité d'audit de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le Conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels

Objectif et démarche d'audit

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes annuels. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.823-10-1 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes annuels ;
- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes annuels au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;

- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes annuels et évalue si les comptes annuels reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle.

Rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques

Nous remettons au Comité d'audit, des comptes et des risques un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques figurent les risques d'anomalies significatives, que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au Comité d'audit, des comptes et des risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.822-10 à L.822-14 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le Comité d'audit, des comptes et des risques, des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 26 février 2021

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Ernst & Young Audit

François Guillon

Philippe Vogt

Valérie Descleve

Nicolas Pfeuty

08 =

RAPPORT DES

COMMISSAIRES

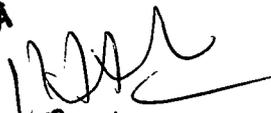
AUX COMPTES

SUR LES

INFORMATIONS

RSE

CERTIFIÉ CONFORME À
L'ORIGINAL


Isabelle HAZARD
Directrice juridique et conformité
ENCF Réseau

SNCF Réseau

**Rapport de l'un des commissaires aux comptes, désigné
organisme tiers indépendant, sur la déclaration de
performance extra-financière figurant dans le rapport de
gestion**

Exercice clos le 31 décembre 2020



Rapport de l'un des commissaires aux comptes, désigné organisme tiers indépendant, sur la déclaration de performance extra-financière figurant dans le rapport de gestion

Exercice clos le 31 décembre 2020

À l'assemblée générale de la société SNCF Réseau

En notre qualité de commissaire aux comptes de la société SNCF Réseau (ci-après « l'entité ») désigné organisme tiers indépendant et accrédité par le Cofrac (accréditation Cofrac Inspection n°3-1060 dont la portée est disponible sur le site www.cofrac.fr), nous vous présentons notre rapport sur la déclaration de performance extra-financière relative à l'exercice clos le 31 décembre 2020 (ci-après la « Déclaration »), présentée dans le rapport de gestion en application volontaire des dispositions légales et réglementaires des articles L. 225-102-1, R. 225-105 et R. 225-105-1 du code de commerce.

Responsabilité de l'entité

Il appartient au Conseil d'administration d'établir une Déclaration conforme aux dispositions légales et réglementaires, incluant une présentation du modèle d'affaires, une description des principaux risques extra-financiers, une présentation des politiques appliquées au regard de ces risques ainsi que les résultats de ces politiques, incluant des indicateurs clés de performance.

La Déclaration a été établie en appliquant les procédures de l'entité, (ci-après le « Référentiel ») dont les éléments significatifs sont présentés dans la Déclaration au chapitre 4.8. « *Méthode du rapport extrafinancier* ».

Indépendance et contrôle qualité

Notre indépendance est définie par les dispositions prévues à l'article L. 822-11-3 du code de commerce et le code de déontologie de la profession. Par ailleurs, nous avons mis en place un système de contrôle qualité qui comprend des politiques et des procédures documentées visant à assurer le respect des règles déontologiques, de la doctrine professionnelle et des textes légaux et réglementaires applicables.

Responsabilité du commissaire aux comptes désigné OTI

Il nous appartient, sur la base de nos travaux, de formuler un avis motivé exprimant une conclusion d'assurance modérée sur :

- La conformité de la Déclaration aux dispositions prévues à l'article R. 225-105 du code de commerce ;
- La sincérité des informations fournies en application du 3° du I et du II de l'article R. 225-105 du code de commerce, à savoir les résultats des politiques, incluant des indicateurs clés de performance, et les actions, relatifs aux principaux risques, ci-après les « Informations ».

Il ne nous appartient pas en revanche de nous prononcer sur :

- Le respect par l'entité des autres dispositions légales et réglementaires applicables, notamment, en matière de plan de vigilance et de lutte contre la corruption et l'évasion fiscale ;

PricewaterhouseCoopers Audit, 63, rue de Villiers, 92208 Neuilly-sur-Seine Cedex
Téléphone: +33 (0)1 56 57 58 59, Fax: +33 (0)1 56 57 58 60, www.pwc.fr

Société d'expertise comptable inscrite au tableau de l'ordre de Paris - Ile de France. Société de commissariat aux comptes membre de la compagnie régionale de Versailles. Société par Actions Simplifiée au capital de 2 510 460 €. Siège social : 63, rue de Villiers 92200 Neuilly-sur-Seine. RCS Nanterre 672 006 483. TVA n° FR 76 672 006 483. Siret 672 006 483 00362. Code APE 6920 Z. Bureaux : Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Metz, Nantes, Neuilly-sur-Seine, Nice, Poitiers, Rennes, Rouen, Strasbourg, Toulouse.

- La conformité des produits et services aux réglementations applicables.

Nature et étendue des travaux

Nos travaux décrits ci-après ont été effectués conformément aux dispositions des articles A. 225-1 et suivants du code de commerce déterminant les modalités dans lesquelles l'organisme tiers indépendant conduit sa mission et selon la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette intervention ainsi qu'à la norme internationale ISAE 3000 - *Assurance engagements other than audits or reviews of historical financial information*.

Nous avons mené des travaux nous permettant d'apprécier la conformité de la Déclaration aux dispositions réglementaires et la sincérité des Informations :

- Nous avons pris connaissance de l'activité de l'entité, de l'exposé des principaux risques sociaux et environnementaux liés à cette activité, et de ses effets quant au respect des droits de l'homme et à la lutte contre la corruption et l'évasion fiscale, ainsi que des politiques qui en découlent et de leurs résultats ;
- Nous avons apprécié le caractère approprié du Référentiel au regard de sa pertinence, son exhaustivité, sa fiabilité, sa neutralité et son caractère compréhensible, en prenant en considération, le cas échéant, les bonnes pratiques du secteur ;
- Nous avons vérifié que la Déclaration couvre chaque catégorie d'information prévue au III de l'article L. 225-102-1 en matière sociale et environnementale, ainsi que les informations prévues au 2ème alinéa de l'article L. 22-10-36 en matière de respect des droits de l'homme et de lutte contre la corruption et l'évasion fiscale ;
- Nous avons vérifié que la Déclaration comprend une explication des raisons justifiant l'absence des informations requises par le 2ème alinéa du III de l'article L. 225-102-1] ;
- Nous avons vérifié que la Déclaration présente le modèle d'affaires et les principaux risques liés à l'activité de l'entité, y compris, lorsque cela s'avère pertinent et proportionné, les risques créés par ses relations d'affaires, ses produits ou ses services ainsi que les politiques, les actions et les résultats, incluant des indicateurs clés de performance ;
- Nous avons vérifié, lorsqu'elles sont pertinentes au regard des principaux risques ou des politiques présentés, que la Déclaration présente les informations prévues au II de l'article R. 225-105 ;
- Nous avons apprécié le processus de sélection et de validation des principaux risques ;
- Nous nous sommes enquis de l'existence de procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par l'entité ;
- Nous avons apprécié la cohérence des résultats et des indicateurs clés de performance retenus au regard des principaux risques et politiques présentés ;
- Nous avons apprécié le processus de collecte mis en place par l'entité visant à l'exhaustivité et à la sincérité des Informations ;
- Nous avons mis en œuvre pour les indicateurs clés de performance et les autres résultats quantitatifs que nous avons considérés les plus importants et dont la liste est donnée en annexe :
 - o Des procédures analytiques consistant à vérifier la correcte consolidation des données collectées ainsi que la cohérence de leurs évolutions ;

- Des tests de détail sur la base de sondages, consistant à vérifier la correcte application des définitions et procédures et à rapprocher les données des pièces justificatives. Ces travaux ont été menés auprès d'une sélection d'entités contributrices, à savoir la Direction de l'Environnement et du Développement durable, la Direction des Ressources humaines, la Direction de la Sécurité, de la Sûreté et des risques, la Direction Générale Industrielle et Ingénierie et la Direction Achats, et couvrent l'intégralité des données consolidées des indicateurs clés de performance et résultats sélectionnés pour ces tests ;
- Nous avons consulté les sources documentaires et mené des entretiens pour corroborer les informations qualitatives (actions et résultats) que nous avons considérées les plus importantes et dont la liste est donnée en annexe ;
- Nous avons apprécié la cohérence d'ensemble de la Déclaration par rapport à notre connaissance de l'entité.

Nous estimons que les travaux que nous avons menés en exerçant notre jugement professionnel nous permettent de formuler une conclusion d'assurance modérée ; une assurance de niveau supérieur aurait nécessité des travaux de vérification plus étendus.

Moyens et ressources

Nos travaux ont mobilisé les compétences de 6 personnes et se sont déroulés entre novembre 2020 et février 2021 sur une durée totale d'intervention de 10 semaines.

Nous avons fait appel, pour nous assister dans la réalisation de nos travaux, à nos spécialistes en matière de développement durable et de responsabilité sociétale. Nous avons mené huit entretiens avec les personnes responsables de la préparation de la Déclaration, représentant notamment la Direction du Développement Durable, la Direction des Ressources humaines, la Direction de la Sécurité, de la Sûreté et des risques, la Direction Générale Industrielle et Ingénierie et la Direction Achats.

Conclusion

Sur la base de nos travaux, nous n'avons pas relevé d'anomalie significative de nature à remettre en cause le fait que la déclaration de performance extra-financière est conforme aux dispositions réglementaires applicables et que les Informations, prises dans leur ensemble, sont présentées de manière sincère conformément au Référentiel.

Neuilly-sur-Seine, le 26 février 2021

L'un des Commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

François Guillon

Associé

Sylvain Lambert

Associé du Département Développement
Durable

Annexe : Liste des informations que nous avons considérées comme les plus importantes

Indicateurs clefs de performance :

- Nombre d'évènements de sécurité remarquables (ESR) ;
- Taux de femmes dans les effectifs ;
- Indice d'engagement des salariés (Baromètre ALLURE) (%) ;
- Montant des achats effectués auprès de l'économie sociale et solidaire (ESS) (M€) ;
- Nombre de logements PNB traités ;
- Taux de captation des matériaux dimensionnant de la voie (ballast, rail, traverses bois/bétons, fil de contact caténaire) collectés lors des opérations de régénération pour la valorisation dont le réemploi (%) ;
- Part de rails réemployés (%) ;
- Part de rails recyclés (%) ;
- Part de ballast réemployé en suite rapide (%) ;
- Volume de traverses bois valorisées énergétiquement (tonnes) ;
- Part des installations ferroviaires (RFN, Sites) couvertes par des actions de réduction ou de suppression d'usage des produits phytosanitaires (Hors biocontrôle) (%) ;
- Taux d'émissions carbone évitées par km de voie régénéré par rapport à 2018 sur les 4 segments ballast, rail, traverses bois/bétons, fil de contact caténaire grâce aux actions d'économie circulaire (%)
- Émissions de GES (Gaz à Effet de Serre) totales de SNCF Réseau (kt eq CO₂) ;
- Consommation d'énergie totale (en GWh) ;
- Nombre d'évènements environnementaux ;
- Taux d'établissements ayant déployé un système de management de l'environnement (SME) sur le nombre total d'établissements (%).

Informations quantitatives :

- Taux de fréquence des accidents du travail donnant lieu à un arrêt de travail d'au moins un jour ;
- Note QVT Allure ;
- Nombre d'heures de formation ;
- Taux de salariés ayant bénéficié d'une formation (%) ;
- Nombre d'heures en insertion sociale réalisées par des clauses sociales (h) ;
- Nombre de personnes ayant bénéficié d'un traitement PNB (nb) ;
- Ventes de matériaux en fin de vie (M€) ;
- Part d'ouvrages hydrauliques mis en conformité sur le nombre d'ouvrages entravant les cours d'eau inscrits par arrêté préfectoral en liste 2 (%) ;
- Taux de déploiement des systèmes de management dans les établissements (%).

Informations qualitatives (actions et résultats) :

- Plan d'action visant le développement des compétences non-techniques des agents ;
- Liste des établissements concernés par la promotion des métiers techniques aux jeunes filles ;
- Fiches pratiques sur le recrutement et le parcours professionnel des travailleurs handicapés ;
- Action de la fondation SNCF pendant la crise COVID ;
- Lancement du site Engagement citoyen SNCF ;
- Retour d'expérience de la méthode « météo de chantiers » ;
- Avenant du contrat avec British Steel Rail, producteur de « rails verts » ;
- Synthèse de concertation au sujet de la protection des personnes lors de l'utilisation de produits phytosanitaires ;
- *Request for information* de la part de SNCF Réseau aux producteurs de photovoltaïque ;
- Synthèse et résultats du séminaire d'animation pour les Coordinateurs Locaux Environnement.

CERTIFIÉ CONFORME À
L'ORIGINAL



SNCF Réseau

Société anonyme à Conseil d'administration au capital social de 621 773 700 euros

Siège Social : 15/17 rue Jean-Philippe Rameau – 93 200 SAINT-DENIS

RCS BOBIGNY 412 280 737

(la « Société »)

Isabelle HAZARD
Directrice Juridique et conformité
SNCF Réseau

**PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE ANNUELLE
EN DATE DU 23 MARS 2021**

L'an deux mille vingt et un,
Le vingt-trois mars,
A 15h30 heures,

L'Associé Unique de la Société, SOCIÉTÉ NATIONALE SNCF (RCS Bobigny 552 049 447) s'est réuni en Assemblée Générale Ordinaire Annuelle (l'« **Assemblée Générale** ») par visioconférence Teams, sur convocation du Conseil d'administration (le « **Conseil d'Administration** »), conformément aux dispositions des statuts de la Société.

Il a été établi une feuille de présence qui a été émarginée par l'Associé Unique en entrant en séance par le biais du service de signature électronique Docusign.

L'Assemblée est présidée par Madame Elisabeth Ayrault, en sa qualité de vice-présidente du Conseil d'Administration (le « **Président** »).

La Société étant à associé unique, aucun scrutateur n'est désigné.

Monsieur Julien Diez est désigné comme secrétaire (le « **Secrétaire** »).

La feuille de présence, certifiée sincère et véritable par les membres du bureau, permet de constater que les actionnaires présents ou représentés possèdent la totalité des actions ayant droit de vote.

En conséquence, l'Assemblée est régulièrement constituée et peut valablement délibérer.

PricewaterhouseCoopers Audit, représentée par Monsieur François Guillon et Monsieur Pierre Vogt, Commissaire aux comptes titulaire régulièrement convoqué, est présent.

Ernst & Young, Audit représentée par Madame Valérie Descleve-Willm et Monsieur Nicolas Pfeuty, Commissaire aux comptes titulaire régulièrement convoqué, est présent.

Le représentant du Comité social et économique, Monsieur Yves Decelle, régulièrement convoqué, est présent.

Le Président a mis à la disposition de l'Associé Unique :

- la copie de la lettre de convocation adressée à l'Associé Unique,
- la copie et le récépissé de la lettre de convocation adressée au Commissaire aux comptes et aux représentants du Comité social et économique,
- la feuille de présence à l'Assemblée Générale,

CERTIFIÉ CONFORME À
L'ORIGINAL

1

2

3

4

5

- les comptes annuels arrêtés au 31 décembre 2020, comprenant le bilan, le compte de résultat et l'annexe,
- les comptes consolidés arrêtés au 31 décembre 2020,
- le rapport de gestion du Conseil d'Administration,
- les rapports des Commissaires aux comptes sur les comptes annuels,
- le document relatif à la prévention des entreprises en difficulté,
- le rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés,
- le rapport spécial des Commissaires aux comptes sur les conventions réglementées,
- le rapport des Commissaires aux comptes sur les documents et rapports dans le cadre de la prévention des entreprises en difficulté,
- le rapport complémentaire au comité d'audit des comptes et des risques établi par les Commissaires aux comptes,
- l'attestation des Commissaires aux comptes sur les informations communiquées dans le cadre de l'article L. 225-115 5° du Code de commerce relatif au montant global des versements effectués en application des 1 à 5 de l'article 238 bis du Code général des impôts pour l'exercice clos le 31 décembre 2020,
- l'attestation des Commissaires aux comptes sur les informations communiquées dans le cadre de l'article L.225-115 4° du code de commerce relatif au montant global des rémunérations versées aux personnes les mieux rémunérées pour l'exercice clos le 31 décembre 2020
- le bilan social établi pour l'exercice 2019 et l'avis du CSE y afférent,
- le texte des projets de résolutions proposées par le Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale.

Le Président déclare que le rapport du Conseil d'administration, le texte des résolutions ainsi que certains documents et informations lui permettant de se prononcer en toute connaissance de cause sur les résolutions présentées à son approbation ont été mis à la disposition de l'Associé Unique au siège social quinze jours au moins avant la date de la présente Assemblée, le tout conformément aux dispositions des statuts.

Le Président rappelle que l'Assemblée est appelée à statuer sur l'ordre du jour suivant :

ORDRE DU JOUR

- Approbation des comptes annuels
- Approbation des comptes consolidés
- Affectation du résultat
- Approbation du rapport spécial des commissaires aux comptes
- Nomination des commissaires aux comptes
- Pouvoirs

Le Président présente les différents rapports mis à disposition de l'Associé Unique.

Les Commissaires aux comptes font une présentation succincte de leurs rapports.

Le Président déclare ensuite la discussion ouverte et offre la parole à l'Associé Unique pour toute question qu'il pourrait avoir.

Le Président met successivement aux voix les décisions suivantes :

**CERTIFIÉ CONFORME À
L'ORIGINAL**

1

10

PREMIERE DECISION
(Approbation des comptes annuels)

L'Assemblée générale,

statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport de gestion du Conseil d'administration (en ce inclus la partie relative au gouvernement d'entreprise) ainsi que du rapport des Commissaires aux comptes,

approuve les comptes de SNCF RESEAU SA au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2020 tels qu'ils lui ont été présentés, ainsi que les opérations traduites dans ces comptes et résumées dans ces rapports.

L'Assemblée générale **donne** aux administrateurs quitus entier et définitif de leur gestion sur l'exercice 2020.

Cette résolution est adoptée par l'Associé Unique

DEUXIEME DECISION
(Approbation des comptes consolidés)

L'Assemblée générale,

statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport de gestion (en ce inclus la partie relative au gouvernement d'entreprise) du Conseil d'administration ainsi que du rapport des Commissaires aux comptes,

approuve les comptes consolidés du Groupe SNCF Réseau au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2020 tels qu'ils lui ont été présentés, ainsi que les opérations traduites dans ces comptes et résumées dans ces rapports.

Cette résolution est adoptée par l'Associé Unique

TROISIEME DECISION
(Affectation du résultat)

L'Assemblée générale,

statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport de gestion du Conseil d'administration et du rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes annuels et après avoir approuvé les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2020 de SNCF RESEAU SA,

décide d'affecter le déficit de l'exercice s'élevant à (906 683 789,67) euros au report à nouveau.

L'Assemblée générale **constate** que le report à nouveau créditeur de 4 086 731 590,85 euros, après ces affectations, s'élève à 3 180 047 801,18 euros.

Cette résolution est adoptée par l'Associé Unique

**CERTIFIÉ CONFORME À
L'ORIGINAL**

1

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

QUATRIEME DECISION

(Approbation rapport spécial des commissaires aux comptes – conventions réglementées)

L'Assemblée générale,

statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir entendu la lecture de la revue des commissaires aux comptes sur l'existence d'éventuelles conventions réglementées conclues par la société au cours de l'exercice 2020,

constate qu'aucune convention visée par l'article L. 225-38 du Code de commerce n'a été identifiée.

Cette résolution est adoptée par l'Associé Unique

CINQUIEME DECISION

(Nomination des commissaires aux comptes)

L'Assemblée générale,

statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, renouvelant sa décision prise lors de son assemblée générale ordinaire du 24 mars 2020,

nomme Ernst & Young Audit (EY) et PricewaterhouseCoopers Audit (PWC), en qualité de commissaires aux comptes titulaires, les précédents mandats de Ernst & Young Audit (EY) et PricewaterhouseCoopers Audit (PWC) arrivant à expiration à l'issue des travaux de l'exercice 2020.

Ernst & Young Audit (EY) et PricewaterhouseCoopers Audit (PWC) sont nommés à compter l'exercice 2021, pour une durée de six exercices, soit jusqu'à l'assemblée générale qui statuera sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2026.

Cette résolution est adoptée par l'Associé Unique

SIXIEME DECISION

(Pouvoirs)

L'Assemblée générale confère tous pouvoirs au porteur d'un original, d'une copie ou d'un extrait des présentes à l'effet d'effectuer toutes les formalités nécessaires.

Cette résolution est adoptée par l'Associé Unique

* *
*

L'ordre du jour étant épuisé et personne ne demandant plus la parole, le Président de la Société déclare la séance levée.

De tout ce que dessus il a été dressé le présent procès-verbal qui, après lecture, a été signé par le Président et le Secrétaire par le biais du service de signature électronique Docusign.

**CERTIFIÉ CONFORME À
L'ORIGINAL**

DocuSigned by:
Elisabeth AYRAULT
6EDDCB3A3744409...

Le Président
Madame Elisabeth Ayrault

DocuSigned by:
Julien DIEZ
5B33B25710F3401..

Le Secrétaire
Monsieur Julien Diez

CERTIFIÉ CONFORME À
L'ORIGINAL