31 décembre 2024

RAPPORT FINANCIER ANNUEL DU GROUPE SNCF RÉSEAU

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

Les rapports des commissaires aux comptes sur les comptes annuels et sur les comptes consolidés portent sur les comptes arrêtés par le Conseil d'administration en date du 26 février 2025 tels qu'ils sont présentés dans la version officielle du rapport financier annuel, et non sur leur reproduction dans le présent document.

En millions d'euros

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

01 – ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER

PAGE 004

02 – RAPPORT DE GESTION INTÉGRÉ COMPTES CONSOLIDÉS SNCF RÉSEAU

PAGE 006

03 – COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS SNCF RÉSEAU

PAGE 165

04 – RAPPORT DE GESTION SOCIAL SNCF RÉSEAU

PAGE 231

05 – COMPTES ANNUELS SNCF RÉSEAU

PAGE 258

06 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

PAGE 299

07 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES SOCIAUX

PAGE 309

01 – ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER

ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes pour l'exercice clos au 31 décembre 2024 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport de gestion ci-joint présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes auxquels elles sont confrontées.

La Plaine Saint-Denis, le 26 février 2025,

Matthieu CHABANEL

Le Président

Anne BOSCHE LENOIR

La Directrice Générale Adjointe,

Finance et Achats

02 –

RAPPORT DE GESTION INTÉGRÉ COMPTES CONSOLIDÉS SNCF RÉSEAU

IFRS – en millions d'euros

SOMMAIRE

1. GROUPE SNCF RESEAU EN 2024 8

1.1. ORGANISATION DU GROUPE SNCF AU 31 DÉCEMBRE 2024 8

1.2. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ DU GROUPE SNCF RÉSEAU 9

1.3. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE 10

1.4. GOUVERNANCE..... 12

1.5. FAITS MARQUANTS..... 13

1.6. TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS 20

1.7. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS ET EXTRA-FINANCIERS DU GROUPE SNCF RÉSEAU.... 23

2. PRESENTATION DE L'EBITDA..... 24

2.1. TABLEAU DE FINANCEMENT ET CASH-FLOW LIBRE..... 24

2.2. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2024..... 25

2.3. ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ENTREPRISE ET RÉSULTATS DES SECTEURS OPÉRATIONNELS 26

2.4. INVESTISSEMENTS 30

2.5. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT 33

2.6. MISE EN ŒUVRE DU CONTRAT PLURIANNUEL DE PERFORMANCE. 34

3. LES RISQUES DU GROUPE SNCF RESEAU ET LEUR GESTION..... 42

3.1. TYPOLOGIE DES RISQUES..... 42

3.2. L'ORGANISATION GÉNÉRALE DE LA GESTION DES RISQUES ET OPPORTUNITÉS..... 43

3.3. LA MAÎTRISE DES RISQUES FINANCIERS 43

3.4. RÔLES DE LA DIRECTION JURIDIQUE ET DE LA CONFORMITÉ ET POLITIQUE D'ASSURANCE..... 44

3.5. LES STRUCTURES DE SUIVI ET DE CONTRÔLE DU DISPOSITIF DE CONTRÔLE INTERNE..... 45

3.6. ÉLABORATION ET TRAITEMENT DE L'INFORMATION FINANCIÈRE..... 46

4. GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE 49

4.1. LA DIRECTION GÉNÉRALE..... 49

4.2. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION 50

4.3. L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 58

5. POLITIQUE DE DIVERSITE 59

5.1. AU SEIN DU CONSEIL D'ADMINISTRATION... 59

5.2. AU SEIN DU COMITÉ EXÉCUTIF 59

5.3. AU SEIN DE SNCF RÉSEAU..... 59

6. ENJEUX ET PERSPECTIVES 60

6.1. SECTEUR SNCF RÉSEAU..... 60

6.2. SECTEUR SNCF GARES & CONNEXIONS 62

6.3. SECTEUR AUTRES 63

7. RAPPORT DE DURABILITE 65

7.1. INFORMATIONS GÉNÉRALES [ESRS 2]..... 66

7.2. INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES..... 97

7.3. INFORMATIONS SOCIALES 128

7.4. INFORMATIONS EN MATIÈRE DE GOUVERNANCE..... 150

7.5. CYBERSÉCURITÉ..... 155

7.6. ANNEXES RELATIVES À LA TAXONOMIE.... 156

8. RAPPORT DE CERTIFICATION DU RAPPORT DE DURABILITE 161

9. AUTRES INFORMATIONS SUR LA CONDUITE DES AFFAIRES..... 162

9.1. PRÉVENTION ET DÉTECTION DE LA CORRUPTION ET DES POTS-DE-VIN [ESRS-G1-3]..... 162

9.2. CAS DE CORRUPTION OU DE VERSEMENT DE POTS-DE-VIN [ESRS-G1-4]..... 163

9.3. INFLUENCE POLITIQUE ET ACTIVITÉS DE LOBBYING [ESRS-G1-5] 163

10. PLAN DE VIGILANCE..... 164

ÉDITORIAL

SNCF Réseau a été au rendez-vous de 2024

L'année 2024 a été marquée par trois rendez-vous majeurs pour le réseau ferroviaire national. Trois événements mis sous le feu des projecteurs nationaux et mondiaux. Trois temps forts attendus par nos clients, nos partenaires, les pouvoirs publics, les Français et les citoyens venus du monde entier.

A chaque fois, SNCF Réseau a répondu présent et montré l'efficacité de sa préparation et de ses expertises.

Le prolongement du RER E

Le 3 mai 2024, le prolongement du RER E entre la gare d'Haussmann-Saint-Lazare, à Paris, et Nanterre, dans les Hauts-de-Seine, a poursuivi le développement du réseau de transport en commun de l'Ouest-Parisien. Cette inauguration a marqué l'aboutissement de sept années de travail durant lesquelles les équipes SNCF Réseau ont relevé des défis techniques hors normes.

Prochaine étape : la modernisation de 47 kilomètres de lignes jusqu'à Mantes-la-Jolie pour finaliser ce prolongement emblématique.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques

Avec l'ambition majeure de privilégier les transports en commun, les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 ont placé le ferroviaire francilien et national au cœur de la stratégie de déplacement des spectateurs, des athlètes et leurs accompagnants, des équipes techniques et des media durant ces événements sportifs hors du commun. Une préparation engagée depuis 2017 avec une planification fine des travaux de régénération et de modernisation du réseau sur l'ensemble du territoire. Cette préparation a favorisé la mobilisation unique des équipes SNCF Réseau pour remettre le réseau rapidement en état après les actes de sabotage commis sur les lignes à grande vitesse Atlantique, Nord et Est dans la nuit du 25 au 26 juillet à quelques heures de la cérémonie d'ouverture.

La modernisation de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon

La fin de l'année 2024 a été marquée par la modernisation de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon qui s'est terminée le 13 novembre dernier. Pendant cinq ans, les équipes du projet LGV+ ont conduit une profonde transformation de cet axe majeur pour améliorer la régularité du trafic, augmenter le nombre de circulations et adapter les 600 kilomètres de ligne aux derniers standards européens. Pendant trois jours, 100 installations de signalisation et d'alimentation électrique, dont 58 nouveaux postes de signalisation flambants neufs, ont ainsi été modifiées. Un exploit à l'échelle mondiale sur une ligne à grande vitesse en exploitation

Vers 2025

Maintenant tournée vers 2025, SNCF Réseau poursuit les efforts de régénération et de modernisation du réseau avec un budget en croissance. De grands chantiers sont planifiés dans toute la France au fil des mois à venir. Les projets de Services Express Régionaux Métropolitains se développent dans les grandes agglomérations tandis que les projets de renouvellement des lignes de desserte fine se poursuivent.

En 2025, de nouvelles entreprises emprunteront les rails du réseau ferré national. Nouveaux opérateurs ou nouvelles structures issues du groupe SNCF, ces arrivées concrétisent l'évolution de l'écosystème ferroviaire au sein duquel SNCF Réseau joue un rôle d'indépendance et d'impartialité à l'égard de tous les acteurs.

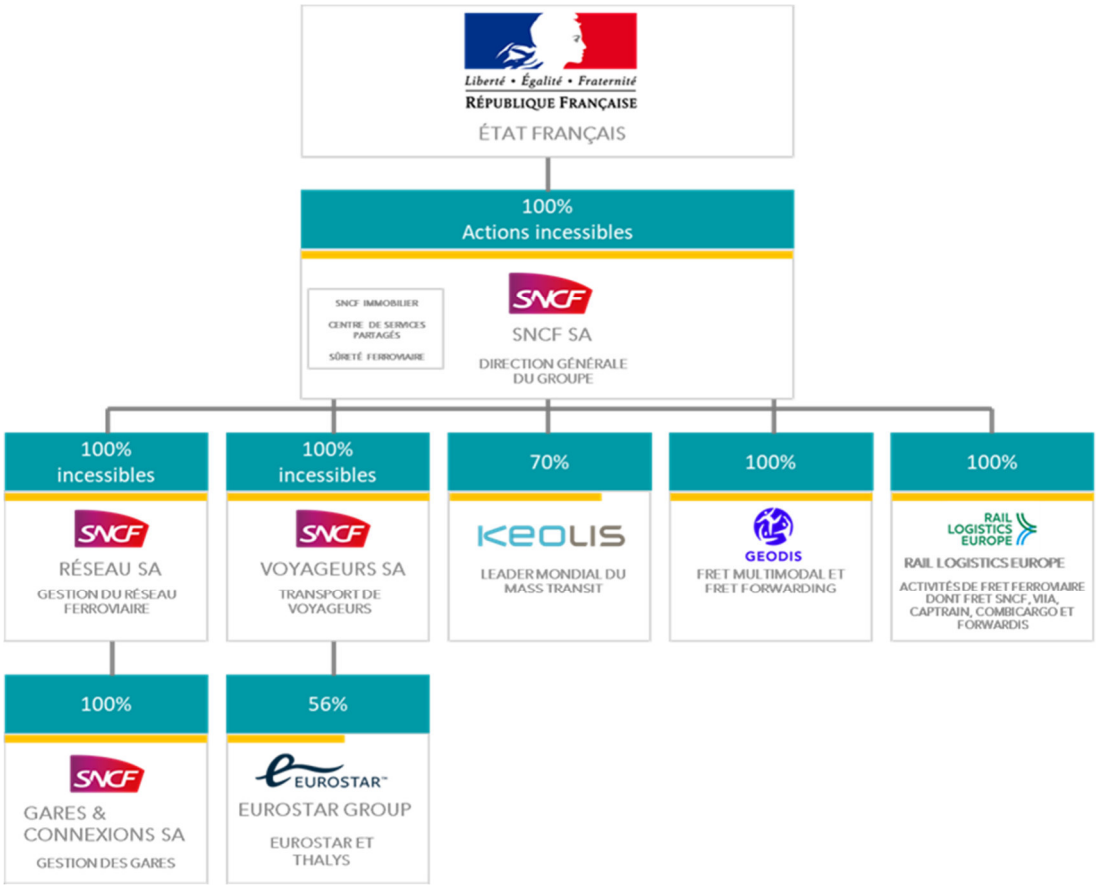
Cette année annonce les défis auxquels sera confronté notre entreprise ces prochaines années : augmentation du nombre d'entreprises ferroviaires, augmentation des trafics et augmentation des investissements de régénération et de modernisation, tout en poursuivant les efforts de performance pour que notre redressement économique soit durable.

Des défis auxquels l'ensemble des agents de SNCF Réseau répondent présent dès aujourd'hui pour offrir le meilleur réseau ferroviaire possible à tous ceux qui veulent faire du train la mobilité de demain

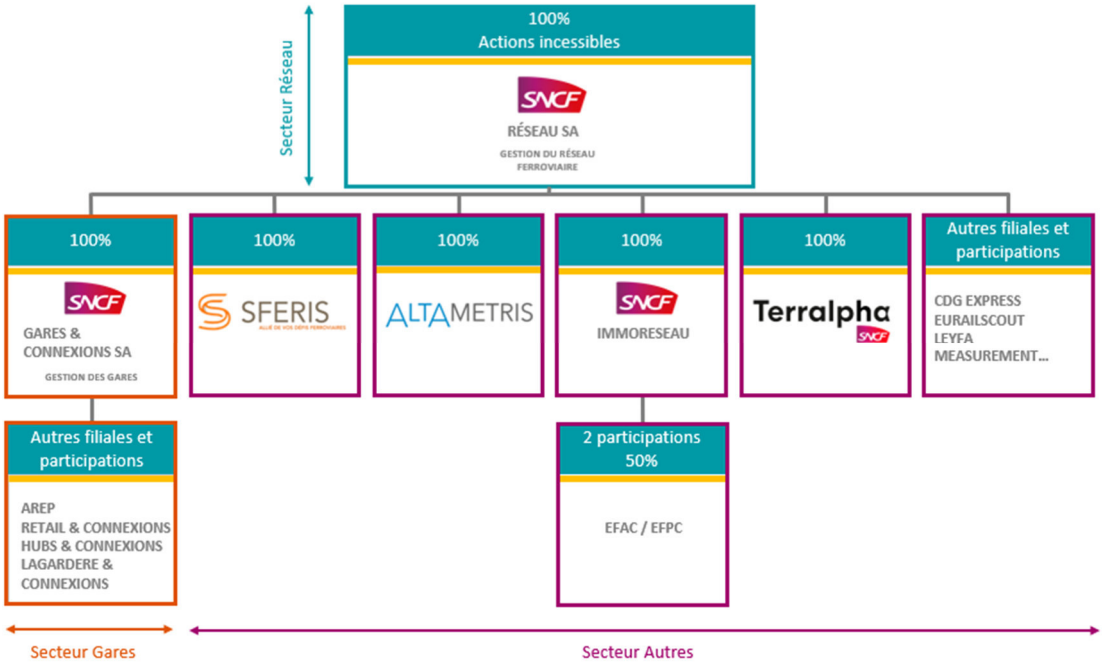
1. GROUPE SNCF RÉSEAU EN 2024

1.1. ORGANISATION DU GROUPE SNCF AU 31 DÉCEMBRE 2024

Organigramme Groupe SNCF au 31 décembre 2024



Organigramme Société SNCF Réseau au 31 décembre 2024



Le groupe SNCF, 100% détenu par l'État français, est ancré au cœur du système ferroviaire français au sein duquel il a un rôle systémique. C'est un groupe unifié composé de sociétés anonymes depuis 2020.

Pour répondre à ses enjeux, SNCF s'organise autour d'une société mère et de SNCF RÉSEAU, SNCF GARES & CONNEXIONS, RAIL LOGISTICS EUROPE, SNCF VOYAGEURS, GEODIS et KEOLIS :

- SNCF SA, est garante de l'unité, de l'intégration et de la solidarité du Groupe et mène à bien sa transformation. Elle est chargée 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, le pilotage de quelques grandes politiques industrielles ou transverses, pilotage de la recherche et innovation ;
  - Garantir le temps court et notamment le respect de la trajectoire stratégique définie avec l'actionnaire : mise en place de plans de performance transverses et suivi des macro-indicateurs de l'activité tant financiers que de production et de qualité de service.
- 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, assure l'ingénierie, l'exploitation y compris commerciale et l'entretien du réseau ferré français. Gestionnaire d'infrastructures, SNCF RÉSEAU est le pivot du système ferroviaire national, en assumant le rôle d'ordonnanceur optimal et équitable entre les différents utilisateurs et interfaces du réseau (entreprise ferroviaires, régions, ports, etc.). SNCF RÉSEAU assure ainsi deux fonctions essentielles : la tarification des péages et l'attribution des sillons. Des mesures sont adoptées pour permettre d'assurer l'indépendance de SNCF Réseau vis à vis du reste du groupe pour ce qui concerne ces deux fonctions ;
- SNCF GARES & CONNEXIONS, filiale de SNCF RÉSEAU, gère et exploite les gares de France. Elle permet aux transporteurs de bénéficier de l'accès et de services en gares ;
- RAIL LOGISTICS EUROPE (RLE), chapeaute les activités de fret et de logistique ferroviaires. Grâce à ses nombreuses expertises, RLE propose des solutions de porte à porte et sur-mesure à ses clients, pour tous types de marchandises, en Europe et dans le monde grâce aux marques Fret SNCF, VIIA, Captrain, Naviland cargo et Forwardis ;
- Le groupe GEODIS est spécialiste du transport logistique de marchandises en France et intervient dans 170 pays dans le monde ;
- Filiale de SNCF à 70%, KEOLIS est un acteur majeur de la mobilité partagée en milieu urbain et périurbain. Leader mondial du métro automatique et du tramway, KEOLIS exploite également des réseaux de bus, car, train, transport à la demande, navette autonome, vélos... pour le compte de 300 Autorités Organisatrices de Mobilité dans 13 pays.

1.2. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ DU GROUPE SNCF RÉSEAU

Au sein du Groupe SNCF, le réseau ferré national et ses 28 000 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. SNCF Réseau s'est fixée pour objectif de développer l'offre ferroviaire, à la fois pour répondre aux besoins croissants de mobilité et accompagner l'ouverture du marché voyageur domestique, en toute indépendance et en toute impartialité.

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 :

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

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

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

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

SNCF Réseau est le gestionnaire unifié des gares de voyageurs via sa filiale SNCF Gares & Connexions. La SA SNCF Gares & Connexions et ses filiales (AREP, Retail et Connexions, Hubs & Connexions), sont détenues directement ou indirectement à 100% par SNCF Réseau,

Le nombre de sociétés consolidées du groupe est de 37.

Les principales missions du groupe SNCF Réseau sont :

- Assurer la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure du réseau ferré national,
- Assurer la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national ;
- Assurer le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national ;
- Assurer des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de gestion de crise et de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système ferroviaire national ;
- Assurer la gestion unifiée des gares de voyageurs, à travers sa filiale SNCF Gares & Connexions dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière. SNCF Gares & Connexions a pour mission de fournir aux entreprises ferroviaires des services et des prestations de haute qualité, de façon transparente et non discriminatoire. Afin de supprimer les interfaces dans la production, elle gère directement tous les actifs de plus de 3 000 gares et points d'arrêts de l'hexagone. Elle pilote directement les ressources liées à l'exploitation dans les grandes gares. Elle est l'interlocuteur privilégié des collectivités locales et de l'État, qui sont les premiers financeurs des investissements réalisés en gares. Un de ses objectifs est de renforcer l'intermodalité en gare, en développant la complémentarité des modes de transports individuels et collectifs. Elle a également pour mission de contribuer au

développement des territoires, en cohérence avec les politiques locales d'urbanisme.

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

1.3. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE

1.3.1. Stratégie 2021-2030 de SNCF Réseau

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

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

Les défis de SNCF Réseau 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 exigent d'être sélectif dans les projets. Par ailleurs, le gouvernement a fixé comme mission prioritaire à SNCF Réseau l'objectif d'améliorer la qualité du réseau ferroviaire français au bénéfice de tous (voyageurs, entreprises ferroviaires, et chargeurs) en continuant à assurer l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure et en assurant son développement soutenable, portée par une excellence opérationnelle et l'assainissement de sa trajectoire financière conformément aux objectifs du nouveau pacte ferroviaire de 2018.

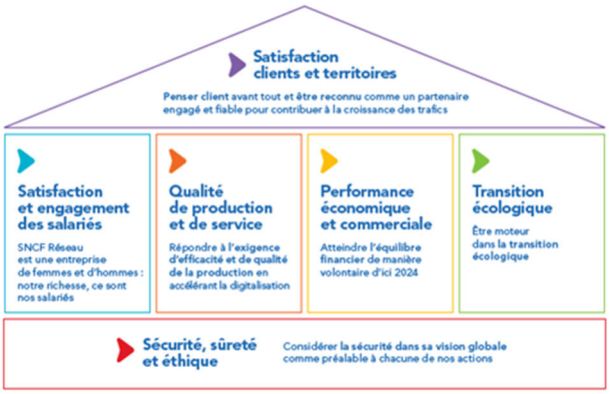
Le projet d'entreprise de SNCF Réseau sert pleinement la vision du groupe SNCF de doubler la part modale du ferroviaire dans le transport des voyageurs et des marchandises d'ici 2030 et de participer à la décarbonation des transports.

Pour répondre à ces défis, SNCF Réseau s'est fixé des priorités stratégiques La stratégie de SNCF Réseau repose ainsi sur quatre orientations prioritaires :

- Les territoires
- La filière industrielle
- La performance
- La transition écologique

Ces orientations majeures s'appuient sur deux fondamentaux : le maintien et l'amélioration continue du niveau de sécurité et la qualité de vie au travail car ce sont les hommes et les femmes de SNCF Réseau qui permettront l'atteinte des objectifs de l'entreprise.

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



Sécurité, Sûreté et Ethique

Assurer la sécurité de tous et garantir la sûreté des infrastructures constituent deux priorités de longue date. SNCF Réseau doit intensifier ses efforts pour atteindre le niveau de sécurité et de sûreté maximum, au bénéfice des salariés et des clients.

Satisfaction Clients et Territoires

Afin de rendre le transport ferroviaire plus attractif, SNCF Réseau a pour objectif de mieux répondre aux besoins et attentes des clients et territoires en améliorant notamment la qualité de service.

Qualité de la production et des services

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

Performance économique

L'objectif de renouer avec l'équilibre financier dès 2024 positionne la performance économique et commerciale comme stratégique pour l'avenir de SNCF Réseau. Elle s'appuie particulièrement sur une amélioration de la productivité industrielle et la maîtrise des achats de l'entreprise.

Satisfaction et engagement des salariés

Parce que sans performance sociale, il ne peut y avoir de performance industrielle et économique ; parce que la plus grande richesse de l'entreprise, ce sont ses salariés, chacun d'entre eux doit pouvoir se sentir à sa place, mobilisé à hauteur de ses compétences et considéré.

Transition Ecologique

La démarche environnementale de SNCF Réseau n'est pas nouvelle. Pour faire face aux enjeux environnementaux croissants, l'intégration de cette démarche au cœur des activités métiers doit être renforcée pour en assurer l'efficacité et la reconnaissance par les partenaires institutionnels et les clients.

Contribuer à l'ambition de développement durable, tenir les engagements et activer les leviers d'actions sont les trois orientations de la politique environnementale de l'entreprise. Afin d'assurer efficacement le pilotage du projet stratégique d'entreprise :

- Des indicateurs phares ont été définis pour chaque pilier avec pour objectif de mesurer les progrès et d'apprécier le chemin restant à parcourir ;
- Des projets stratégiques ont été définis comme prioritaires pour progresser de façon pérenne et atteindre les objectifs de demain. Ils ont fait l'objet d'une actualisation validée par le Comité Exécutif au mois de mars 2024 pour intégrer

notamment les grands programmes déployés depuis 2023 ;

- Une supervision des projets stratégiques s'assure de l'atteinte des objectifs de performance et de leur mise en place concrète, cohérente et impactante, du siège aux territoires.

Pour favoriser l'appropriation de son projet d'entreprise et mettre en avant les réussites des équipes opérationnelles, SNCF Réseau assure, dans la continuité des actions entreprises ces dernières années, des actions plus ciblées, plus en proximité et personnalisées auprès de toutes entités du territoire.

Inscrites dans le projet d'entreprise au service de l'un des six piliers de la maison « TOUS SNCF Ambition Réseau », ces actions sont partagées sur les différents canaux de communication de SNCF Réseau. Cela se traduit par des projets des collectifs traduisant la performance et l'engagement de tous les collaborateurs au service des clients et des territoires.

1.3.1.2. Contrat de performance avec l'État sur 2021-2030

SNCF Réseau et l'État ont signé en août 2022 un contrat de performance, couvrant la période 2021-2030.

Une clause de gestion des écarts prévoit une possibilité pour les deux parties (l'État et SNCF Réseau) d'engager des discussions pour déterminer les mesures à prendre, en cas de non-atteinte pour une année donnée, des objectifs assignés par le contrat en termes de marge opérationnelle ou de respect de la trajectoire d'investissements, dans l'éventualité où cette non-atteinte serait imputable à des évènements ne relevant pas de la responsabilité de SNCF Réseau, notamment des circonstances exceptionnelles (telles que la crise sanitaire) ou des décisions externes (telles que des évolutions législatives ou réglementaires) ayant un impact significatif sur les conditions de l'équilibre économique de SNCF Réseau. Le contrat est assorti de 21 indicateurs avec objectifs, répartis sur 3 axes principaux :

- Améliorer la qualité de service offerte aux clients pour soutenir le développement du transport ferroviaire au meilleur coût ;

- Poursuivre l'effort de modernisation et de rénovation du réseau dans la durée ;

- Définir une trajectoire pour atteindre l'équilibre financier à partir de 2024 et la maîtrise de la dette en garantissant la soutenabilité économique de l'entreprise.

Les discussions sont en cours avec l'État sur l'actualisation du contrat de performance pour 2025.

1.3.1. Stratégie de SNCF Gares & Connexions

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

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

1. Sécurité, sûreté et éthique

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

2. Qualité de production et de services

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

3. Satisfaction et engagement des salariés

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

4. Satisfaction et relations clients

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

5. L'engagement territorial et environnemental

SNCF Gares & Connexions est au service de tous les territoires. L'entreprise renforce son engagement auprès des Régions par, notamment, la signature de contrats de performance avec chacune d'entre elles, y compris en Île-de-France. Le programme « Place de la Gare » (qui vise à réinventer les gares en y implantant des activités et services à destination des voyageurs et riverains), en est une des illustrations.

SNCF Gares & Connexions a également pour ambition d'être le spécialiste de la gare verte avec pour priorités la réduction de ses consommations énergétiques et la décarbonation, le zéro déchet dans les gares et les chantiers, les mobilités douces (vélo), l'éco-conception et l'adaptation au changement climatique.

6. Performance économique

SNCF Gares & Connexions qui réalise 2 Mds€ de chiffre d'affaires consolidé et près de 1 Md€ d'investissements par an, améliore sa performance économique en activant quatre leviers : (i) accroître le chiffre d'affaires, (ii) maîtriser le coût de ses investissements, (iii) être frugal dans ses dépenses de fonctionnement et enfin (iv) diversifier et chercher de nouvelles sources de financement, publiques et privées.

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

Parmi les réalisations du plan stratégique « enVIEdeGARE » de l'année 2024, les succès suivants peuvent être relevés :

- La poursuite de la baisse du taux de fréquence des accidents du travail, et de la baisse de 11% des faits de sûreté en gare

- Un engagement fort des salariés (81% de taux d'engagement mesuré par le baromètre social « C'EST A VOUS » fin 2024), avec une intensité particulière lors de la préparation et le déroulement des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024

- Des scores de satisfaction en progression sur toutes les typologies de client : le BtoB à 7,55, en progression de 0,35 point par rapport à 2023 ; le BtoC à 7,90, en progression de 0,01 point par rapport à 2023

- La livraison de grands chantiers (Saint-Denis, Pau, Saint-Quentin-en-Yvelines, Grande Hall Voyageurs de Paris Gare de Lyon et Paris Austerlitz, …)

- La mise en accessibilité des gares réalisée à 73%, et un bon fonctionnement de l'application Assist'enGare (94% de satisfaction client) facilitant les voyages en train pour les personnes en situation de handicap et les personnes à mobilité réduite

- Une gestion réussie des gares pour les Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 (6 000 volontaires en gare, 229 gares accessibles en conformité avec les objectifs, 41 000 prestations d'assistances réalisées, réussite de la démarche billetterie populaire, …)

- Le partage d'une première version de plan d'adaptation au changement climatique aux services de l'État à fin 2024

- La signature de plusieurs conventions de financement sur les Services Express Régionaux Métropolitains (Rouen, Lille, Strasbourg et sillon lorrain)

- Une qualité de production et de service conforme aux objectifs du contrat État, notamment sur l'affichage de l'information voyageur (94,8% en moyenne annuelle pour 2024, en hausse de 0,9 point par rapport à 2023). 83,1% des trains en retard ou supprimés ont été annoncés plus de de 5 minutes avant le départ du train pour Intercités/TER et 20 minutes pour TGV (0,7 points en hausse par rapport à 2023)

Le test de nouveaux modes de production avec une offre de services adaptée aux entreprises ferroviaires, notamment les nouveaux entrants sur le marché (ex : embarquement pour le compte de Trenitalia à Lyon Part-Dieu).

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

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

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

- Offrir un accueil de qualité aux clients et aux entreprises ferroviaires afin de contribuer au développement du transport ferroviaire, de façon transparente et non-discriminatoire ;

- Transformer l'exploitation des gares, pour gagner en efficacité et améliorer la satisfaction des clients : cela recouvre la mise en œuvre d'une politique de services et d'un programme d'investissements répondant aux besoins et aux attentes des clients de façon adaptée sur chacune des gares ;

- Répondre aux nouveaux enjeux de transformation des mobilités dans un contexte d'ambitions environnementales accrues (« gares vertes ») et de développement de l'intermodalité. Le nombre d'installations de places sécurisées de vélos sera particulièrement suivi ;

- Inscrire l'action de SNCF Gares & Connexions dans une trajectoire financière soutenable.

Conformément aux dispositions du décret n° 2019-1583 du 31 décembre 2019 relatif à l'élaboration du contrat entre l'État et la filiale de SNCF Réseau chargée de la gestion unifiée des gares de voyageurs, SNCF Gares & Connexions prévoit de mettre en œuvre en 2025 l'actualisation triennale de son contrat pluriannuel avec l'État. Cette actualisation s'appuiera notamment sur la mise à jour du plan stratégique « enVIEdeGARE » et de la trajectoire financière associée.

1.4. GOUVERNANCE

1.4.1. SNCF Réseau

Les éléments relatifs à la gouvernance de SNCF Réseau sont détaillés dans la partie 4 « Gouvernement d'Entreprise » du présent rapport de gestion.

1.4.2. SNCF Gares & Connexions

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

Conseil d'Administration

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

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

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

- Peut se saisir, sous réserve des pouvoirs expressément attribués aux assemblées d'actionnaires et dans la limite de l'objet social, de toute question intéressant la bonne marche de la société et règle par ses délibérations les affaires qui la concernent ;

- Procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns ;

- Autorise les cautions, avals et garanties à donner au bénéfice de tiers dans les conditions prévues par les dispositions légales et réglementaires.

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

- Arrête le barème des redevances perçues pour la fourniture aux entreprises de transport ferroviaire de services en gare ;

- Adopte le document de référence des gares de voyageurs ;

- Adopte le contrat pluriannuel conclu avec l'État ;

- Adopte les conventions conclues entre la société et l'Autorité organisatrice lorsque celle-ci décide de fournir des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs ;

- Adopte le rapport annuel d'activité ;

- Dresse, à la fin de chaque exercice, en se conformant aux prescriptions législatives et réglementaires, l'inventaire des divers éléments de l'actif et du passif, le bilan, le compte de résultat et l'annexe ;

- Établit le rapport de gestion prescrit par la loi.

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

- Quatre membres nommés par l'Assemblée générale des actionnaires

- Deux représentants des salariés en application de l'article 7 de l'ordonnance du 20 août 2014

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

Comité d'audit, des comptes et des risques

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

Comité des engagements et des marchés

Le Comité des engagements et des marchés a pour mission de formuler au Conseil d'Administration un avis opérationnel et financier sur les sujets relatifs aux investissements, la passation et l'attribution des marchés, les autres contrats de la commande publique, les conventions et les mandats et toutes décisions relatives à la gestion des biens immobiliers dont les acquisitions,

les classements, déclassements, aliénations, échanges et constructions d'immeubles, occupations temporaires du domaine public, gérés par la Société, les prises ou cessions à bail de tous biens immobiliers.

1.5. FAITS MARQUANTS

1.5.1. Groupe SNCF Réseau

1.5.1.1. Conjoncture économique

Secteur SNCF Réseau

L'activité de SNCF Réseau progresse en 2024 après une année 2023 marquée par des mouvements sociaux au 1er semestre. Les trafics sont en hausse de 31 MTKM / +7,1% sur tous les marchés : +9,4% sur les grandes lignes, +9,3% sur le transport Ile-de-France, +8,8% sur le transport régional, +5,6% sur le fret et +3,4% sur la grande vitesse.

La pression inflationniste subie en 2022 et 2023 baisse progressivement avec un niveau d'inflation de 2,3% en 2024 (IPCH à fin décembre, calculé en moyenne annuelle). A titre d'illustration, la facture d'électricité de traction a baissé de 29% entre 2023 et 2024, entièrement restitué aux transporteurs. Le marché des suites rapides (régénération industrielle du réseau) a été indexé de +3% sur l'année 2024, soit une hausse supérieure à l'inflation mais en baisse par rapport à l'indexation 2023 de +10%.

En termes de financement, les taux long terme amorcent une baisse et SNCF Réseau a pu emprunter à 3,0% sur six et sept ans en janvier 2024. Les emprunts mis en place en 2023 affichaient des taux de 3,21% (huit ans) et 3,5% (six à sept). Pour mémoire, en 2020 et 2021 SNCF Réseau a pu emprunter à 0,6% sur 12 ans.

Secteur SNCF Gares & Connexions

Une activité commerciale dynamique

Le niveau d'activité des commerces en gares s'est révélé dynamique au cours de 2024, en amélioration d'environ 6% par rapport à 2023. A cette bonne dynamique s'ajoutent des dénouements favorables sur exercice antérieur, qui se traduisent in fine par une hausse du chiffre d'affaires des redevances des commerces de 37 M€ +13% par rapport à 2023.

Secteur Autres

L'année 2024 a été globalement marquée par une dynamique positive dans le secteur « Autres », illustrée par des renouvellements de contrats commerciaux, de nouveaux projets et la poursuite d'investissements stratégiques des filiales.

1.5.1.2. Plan de relance

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

Un premier volet de 4,05 Mds€ de recapitalisation de SNCF SA pour financer les investissements sur le réseau, reversés à SNCF Réseau via le fonds de concours, qui s'est soldé avec le dernier versement en date du 14 mars 2023.

L'enregistrement de ces versements s'est fait en subvention d'investissement au fur et à mesure de la comptabilisation des dépenses de renouvellement et de performance.

Le deuxième volet concerne 600 M€ de produits de cessions que le groupe SNCF s'est engagé à mobiliser pour financer les investissements sur le réseau et dans les gares, alloués à SNCF Réseau sur la période 2021-2025, au travers du mécanisme du fonds de concours.

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

L'état des versements est le suivant :

- 20 M€ ont été versés à SNCF Réseau en décembre 2021 ;
- 211 M€ ont été versés à SNCF Réseau en 2022 : 120 M€ de produits de cessions pour Gares & Connexions ont été versés à SNCF Réseau le 4 mars 2022 et sont rétrocédés à SNCF Gares & Connexions via une augmentation de capital libéré sur quatre ans (recapitalisation de 38,5 M€ le 30 mai 2022, 31,5 M€ le 25 mai 2023 et 27 M€ le 22 mai 2024) ; 91 M€ d'autres produits de cession ont été reçus le 13 septembre 2022;
- 125 M€ ont été réceptionnés le 25 mai 2023 ;
- 172 M€ ont été versés le 31 mai 2024.

1.5.1.3. Fonds de concours de l'État

En 2024, SNCF Réseau a perçu 1 538 M€ via le mécanisme du fonds de concours, en deux versements :

- 428 M€ versés le 21 mars
- 1 110 M€ le 31 mai.

Le fonds de concours 2024 se décompose comme suit : 925 M€ de dividendes SNCF prévus au contrat, 290 M€ de contribution exceptionnelle 2024 du groupe, 23 M€ de versement complémentaire au titre du financement par le groupe SNCF du projet Haute Performance Marseille–Vintimille, et 300 M€ pour financer l'accélération de la régénération et de la modernisation.

1.5.1.4. « Nouvelle donne ferroviaire »

La Première ministre Elisabeth Borne a annoncé le 24 février 2023 un plan de 100 Mds€ d'ici 2040 pour le transport ferroviaire qui doit s'ajouter aux sommes déjà engagées.

Cette nouvelle donne passe par une hausse progressive de l'enveloppe renouvellement et performance de 100 M€ en 2023, 300 M€ en 2024 pour atteindre une cible de 1,5 Md€ à horizon 2028 pour des opérations de régénération et de modernisation. Il s'agit en particulier de régénérer les ouvrages d'art et en terre, de remplacer les voies ferrées et les installations électriques, de renouveler la signalisation, de numériser les postes d'aiguillage et d'améliorer la régularité.

Cette nouvelle donne ferroviaire a permis en 2024 :

- De financer en majorité des opérations de régénération comprenant en particulier un renouvellement de rail industrialisé entre Epinal et Blainville, la modernisation de la ligne entre Bourges et Montluçon et le remplacement d'appareils de voie sur la LGV Nord Europe au niveau du viaduc de la Haute-Colme ;
- De financer des opérations de modernisation en permettant de renforcer en particulier le déploiement des commandes centralisées du réseau et le programme télécom à travers des opérations de diverses natures.

1.5.1.5. Actualités sociales

L'année 2024 a été marquée par la négociation d'importants accords collectifs entrés en vigueur au sein du groupe.

Le premier d'entre eux, signé en avril 2024, est relatif aux dispositifs d'accompagnement de fin de carrière. Il met en place plusieurs mesures fortes pour accompagner la réforme des retraites de 2023 et l'allongement des carrières, notamment la création d'un échelon d'ancienneté et de rémunération supplémentaires, la mise en place d'un nouveau dispositif de cessation anticipée d'activité et l'aide financière à la sortie d'emplois pénibles en fin de carrière.

En juin 2024 a été signé l'accord collectif relatif aux dispositifs d'accompagnement des jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 pour le groupe ferroviaire. Cet accord a contribué, au travers d'incitations financières et d'évolutions des règles sur le

temps de travail, à donner la possibilité aux cheminots de se rendre d'avantage disponibles pour accompagner les activités de SNCF Réseau pendant cette période.

Deux accords ont été signés en novembre 2024, l'un prévoyant la mise en place à partir de mai 2025 du remboursement des frais de santé (mutuelle) et du nouveau régime de prévoyance et l'autre portant sur un accord cadre prévoyant le pilotage de l'emploi et le développement des parcours professionnels au sein de la SNCF :

- Concernant l'accord groupe sur la mutuelle, les salariés statutaires disposeront alors, comme les salariés contractuels d'une participation de l'employeur aux frais de santé et de prévoyance jusque-là pris en charge ou non de façon autonome par les salariés.

- Pour ce qui est de l'emploi et des parcours professionnels, l'objectif est d'offrir un cadre commun aux sociétés du Groupe pour assurer fluidité et équité des parcours professionnels des salariés et pour faciliter leur accès à la formation et leur mobilité interne.

Au sein de SNCF Réseau, les travaux sur les conditions d'exercice des métiers entamés en 2023 ont fait l'objet d'une table ronde avec les organisations syndicales le 19 novembre. Des mesures concernant d'une part l'environnement physique et digital et les conditions de travail et d'autre part les rythmes de travail ont pu y être annoncées. De nombreux sujets ont ainsi fait l'objet de mesures d'amélioration, notamment outillage, leviers durs, irritants numériques, travail de nuit, astreinte et roulements.

L'année 2024 a été marquée par des mesures salariales fortes prises à l'occasion :

1. Des Négociations Annuelles Obligatoires de novembre 2023 pour 2024

2. De mesures supplémentaires groupe en table ronde de février 2024

3. Des mesures de l'accord fin de carrière d'avril évoqué ci-dessus (effet à partir de 2025)

4. Des Négociations Annuelles Obligatoires de novembre 2024 pour 2025 (effet à partir de 2025)

Ces mesures ont permis au groupe de faire mieux que maintenir le pouvoir d'achat de ses salariés dans un contexte de fin progressive de la période d'inflation.

Enfin, le projet de réorganisation de SNCF Réseau «Résonance» a fait l'objet de premiers échanges avec les organisations syndicales en vue d'une mise en œuvre envisagée au 1er juillet 2025 après passage en instance.

1.5.1.6. Focus sur les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024

Dispositifs opérationnels et organisationnels en prévision des Jeux de Paris 2024

L'infrastructure a fait l'objet d'une préparation très importante à l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. En effet, SNCF Réseau a activé un dispositif opérationnel renforcé et exceptionnel. Les travaux ont été reprogrammés dès l'annonce de l'attribution des Jeux afin d'assurer la réalisation des infrastructures nécessaires à la tenue des Jeux et permettre une décélération des travaux à l'approche de l'échéance. La suspension d'un certain nombre de grands chantiers a eu pour objectif de ne pas réduire la capacité de transport et également permis de renforcer les unités de maintenance mobilisées et de diminuer ainsi par deux les temps d'intervention lors d'incidents sur le réseau francilien durant les Jeux. La reprogrammation des chantiers a été travaillée dès 2018 avec des comités d'experts métiers permettant d'anticiper ou de décaler un certain nombre de travaux grâce à l'élaboration d'une cartographie d'un réseau stratégique et de la construction de doctrines travaux. La stratégie d'exploitation a été travaillée au travers de différents scénarii de circulation possibles pour chaque journée d'épreuves, avec une attention particulière accordée aux compétitions d'athlétisme qui ont vu le stade de France se remplir et se vider plusieurs fois par jour. La chaîne de commandement mobilisant les maillons opérationnels de SNCF Réseau en Île-de-France a été mise en place avec notamment le « Poste de Commandement JOP ». Ce poste fut à la fois une tour de contrôle, qui supervisait le bon déroulement des opérations de transport et une interface stratégique avec l'écosystème global des Jeux.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques : une gestion des aléas renforcée et un accélérateur technologique

Les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 ont permis d'accélérer la performance de SNCF Réseau dans trois domaines en particulier :

- La sécurisation du réseau : 109 sites classés comme sensibles ont été sécurisés

- La réactivité en cas d'incidents : modification de certaines règles et procédures d'exploitation pour les adapter au mass transit ; 70 exercices d'évacuation ont été réalisés avec les parties prenantes

La télésurveillance et la maintenance prédictive : SNCF Réseau a recours à l'intelligence artificielle pour déployer la maintenance prédictive et répondre aux enjeux du réseau périurbain le plus fréquenté d'Europe : des points de mesures et capteurs surveillent en permanence le réseau francilien et nourrissent un algorithme qui identifie les signaux faibles de l'infrastructure. Dans la perspective des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024, SNCF Réseau a poussé les feux de cette technologie : 5 000 points de mesure sont actuellement en fonctionnement, dont 1 800 ont été déployés au cours des 12 derniers mois.

Les Jeux offrent une seconde vie aux traverses en béton

Lorsqu'elles ne sont pas réemployables sur le réseau ferré ou recyclées, les traverses en béton peuvent connaître une seconde vie surprenante. Plus de 8 500 traverses monobloc ont servi ainsi à lester certaines installations des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. Les tribunes des sites accueillant les épreuves place de La Concorde et au Trocadéro à Paris ou les épreuves de canoë-kayak à Vaires-sur-Marne ont été fixées grâce à ce matériel issu du réseau.

Pour anticiper les besoins, les organisateurs se sont basés sur les retours d'expérience des Jeux Olympiques de Londres pour lesquels il a fallu lester près de 100 000 m² d'installations temporaires avec des blocs de béton fabriqués pour l'occasion.

Anticipation des risques incendie sur le réseau en amont des Jeux.

S'il est impossible de sécuriser la totalité du réseau (28 000 km de ligne, près 100 000 hectares d'emprises, des dizaines de milliers d'installations…), SNCF Réseau a procédé à la sécurisation des 109 sites en amont des Jeux dans la Région Ile-de-France et des diagnostics et mesures ont été réalisés pour accélérer et prioriser la sécurisation des sites et des axes les plus stratégiques pour les Jeux sur le reste du territoire. Le programme de sécurisation est réalisé au travers :

- Du traitement des hots spots « du quotidien » i.e. des zones d'incidentologie récurrente

- De la sécurisation des installations stratégiques du réseau

La deuxième priorité est d'agir préventivement pour la sécurisation des installations majeures pour la continuité d'activité sur les axes structurants du réseau. Chaque installation stratégique a été diagnostiquée afin que soit mise en œuvre une sécurisation adaptée. Pour les Jeux, ce sont près de 300 sites diagnostiqués (un tiers en Ile de France) et sur lesquels la sûreté a été renforcée.

Certaines mesures de protection (ensablement des artères câbles par exemple) ont permis de limiter les conséquences des attaques intervenues dans la nuit du 25 au 26 juillet.

Sabotage

Plusieurs actes de sabotage concomitants sur des lignes à grande vitesse ont eu lieu dans la nuit du jeudi 25 au vendredi 26 juillet, veille de la cérémonie d'ouverture des Jeux Olympiques de Paris.

Des incendies coordonnés ont endommagé les installations des lignes à grande vitesse Atlantique, Nord et Est. Certains trains ont été détournés sur ligne classique pour pouvoir circuler.

Ces incendies volontaires ont été déclenchés aux abords des voies à Croisilles (au sud d'Arras dans le Pas-de-Calais) pour l'axe Nord, entre les communes de Pagny-sur-Moselle et Vandhières (Meurthe-et-Moselle) pour l'axe Est, et à Arrou (près de Courtalain en Eure-et-Loir), à proximité d'une bifurcation vers la Bretagne et le Sud-Ouest impactant tout l'axe atlantique. Un quatrième acte de sabotage a été déjoué sur la LGV Sud Est, à Vergigny (Yonne) permettant à tous les trains à destination de Lyon, des Alpes et du Sud de circuler normalement.

Le parquet de Paris a ouvert une enquête pour détérioration de bien de nature à porter atteinte aux fondamentaux de la nation, atteinte à un système de traitement automatisé de données en bande organisée et association de malfaiteurs, en vue de commettre des crimes et délits. L'enquête est également ouverte pour dégradations et tentative de dégradations par moyen dangereux en bande organisée. Ces crimes sont passibles de vingt ans de réclusion criminelle et de 150 000 euros d'amende.

Le programme de sécurisation des installations stratégiques a permis un retour rapide à la normale. En effet, les incendies volontaires ont détérioré des canalisations, des passages de câbles pour les commandes de la signalisation et la fibre optique. Dès que les sabotages ont été détectés par les systèmes techniques, les équipes de SNCF Réseau ont été mobilisées et se sont lancées dans la réparation des installations dès le vendredi matin 5h, permettant une reprise partielle (un train sur trois) des circulations sur la LGV Atlantique en direction de la Bretagne et de la Nouvelle-Aquitaine. L'exploitation s'est organisée autour de détournements par les lignes classiques et quelques circulations sur les LGV à faible vitesse entrainant de nombreux retards. Dimanche cependant, toutes les lignes étaient à nouveau opérationnelles et le trafic a pu reprendre normalement dès le lundi 29 juillet, soit 48h après les faits.

Aucune perturbation des dessertes directes des sites olympiques n'a été à déplorer

Mesures sûreté mises en place pour surveillance/protection du réseau à la suite des sabotages.

À la suite des sabotages, une surveillance renforcée a pu être organisée sur près d'une centaine de sites. Cette surveillance a été organisée autour :

De moyens technologiques : caméras mobiles, drones avions et drones filaires

- Gardiennage par sécurité privée
- Surveillance dynamique par le service interne de sécurité du Groupe (SUGE)
- Surveillance par les services régaliens

Ces évènements tendent à conforter l'approche sûreté et la politique de sécurisation de SNCF Réseau qui prend déjà en compte l'évolution de la menace et la radicalisation des modes opératoires notamment dans la protection contre les attaques par incendies volontaires.
Des solutions techniques impliquant la sécurisation des câbles et des artères sont actuellement expérimentées.

1.5.2. Secteur SNCF Réseau

1.5.2.1. Nos vies nos priorités

Entre novembre 2022 et juillet 2023, SNCF Réseau a connu six accidents du travail mortels sur ses chantiers. Face à ces événements incompatibles avec l'exigence d'un haut niveau de sécurité que porte SNCF Réseau, une mission d'expertise "Nos vies, notre priorité" a été mise en place pour proposer des actions mises en œuvre dès début 2024.

Cette mission se base sur l'analyse des « Evènements à Haut Potentiel de Gravité » avec les principaux risques d'accident grave (heurt par un train, heurt par un engin de travaux, électrocution), la mise en œuvre d'exigences pour sécuriser les agents de SNCF Réseau et ceux de ses partenaires et le recours aux meilleures pratiques pour obtenir des résultats rapides. La mission s'est appuyée, entre autres, sur les résultats d'une enquête en ligne menée en novembre 2023 (à laquelle près de 16 000 acteurs ont répondu, dont 3 000 chez nos partenaires), et de l'accompagnement d'un comité d'experts reconnus dans le monde de la sécurité, pour aboutir à des actions pragmatiques et opérationnelles à fort impact pour éviter des accidents graves.

Quatre actions sont dès lors prioritaires :

- Le STOP&GO permettant à chacun d'intervenir quand une situation paraît dangereuse,
- La diminution à la source du risque de heurt par un train sur voie travaillée,
- L'adoption de rituels partagés comme le briefing au pied de l'opération,
- L'application par tous et tout le temps des exigences coconstruites de « 3 Règles Qui Sauvent » : risque électrique, risque de heurt par un train, risque de heurt par un engin/une charge.

Les différentes entités de SNCF Réseau et les entreprises partenaires se sont approprié des initiatives favorisant la transparence et les échanges au service de la sécurité de chacun. Du partage hebdomadaire permettant d'échanger les bonnes pratiques au lancement du STOP&GO en passant par la distribution des casques bleus aux nouveaux intervenants, l'adoption de la démarche a été rapide et globale. Le déploiement de la feuille de route a été concrètement illustré dans le cadre du challenge "Nos vies, notre priorité" proposé à l'été 2024 : 312 candidatures reçues, dont 85 candidatures de partenaires pour deux remises de prix, celui de la meilleure pratique aux interfaces et celui de la meilleure pratique en interne.

Positifs et encourageants, ces résultats doivent désormais se concrétiser auprès de toutes les entités de SNCF Réseau et de l'ensemble des entreprises partenaires.

1.5.2.2. Une application pour informer et suivre les travaux en Île-de-France

Le 6 février 2024, une application mobile a fait son apparition sur les stores iOS et Android : Info travaux IDF. Cette nouvelle plateforme offre la possibilité à l'ensemble des franciliens de s'informer et suivre en temps réel l'avancée des travaux sur le réseau ferré d'Île-de-France. De nombreux contenus et fonctionnalités sont disponibles : sélection de zones, notifications d'alerte, description des travaux, calendrier, photos…
Cette application travaux permet à SNCF Réseau d'accroitre

la transparence et la visibilité de ses actions auprès des habitants de la région ainsi que de ses parties prenantes.

1.5.2.3. Un appel d'offres historique pour la modernisation du réseau

Mi-mars, SNCF Réseau a attribué l'un de ses plus importants appels d'offres de travaux d'un montant de 1,8 Md€ pour régénérer le réseau durant les sept prochaines années. Cet appel d'offres était réparti en 4 lots :

- Remplacement d'appareils de voie par méthode industrielle sur ligne à grande vitesse : EIFFAGE/CAPTRAIN
- Remplacement de ballast sur ligne à grande vitesse : groupement COLAS RAIL/TSO, titulaire : COLAS RAIL
- Remplacement de rails-voie-ballast pour les zones denses du réseau : ETF
- Remplacement de rails-voie-ballast pour le reste du réseau : EIFFAGE/CAPTRAIN

En plus de l'emploi de méthodes industrielles, des innovations seront intégrées pour opérer ces chantiers : une visibilité accrue sur la programmation des chantiers, une organisation permettant une utilisation optimisée des engins de travaux, un système de bonus/malus incitatif pour les entreprises, un engagement de réduction de l'empreinte carbone de 2 à 4% par an pendant toute la durée du contrat.

1.5.2.4. La téléphonie ferroviaire prend son envol

Lancé en 2024, le programme de Modernisation de la Téléphonie Ferroviaire a pour objectif de remplacer la téléphonie actuelle par un système centralisé numérique. D'ici 2030, l'ensemble de nos équipements téléphoniques seront simplifiés, sécurisés et standardisés sur l'ensemble du réseau.

Le programme est composé de plusieurs projets qui contribuent à la mise en place de la future Téléphonie Ferroviaire : GAMeC (remplacement d'une grande partie des téléphones dédiés aux usagers des passages à niveau), SOPRANO (substitution des téléphones de voie par une application pour les conducteurs et mainteneurs) et FERCOM (mise en place d'un système centralisé pour les agents de circulation, et une application pour les conducteurs et mainteneurs).

Le déploiement des trois projets est prévu région par région avec des mises en service jusqu'en 2030.

1.5.2.5. Scène de crash : quand SNCF Réseau s'invite au Mondial de l'Auto

Pour la première fois, SNCF Réseau a participé au Mondial de l'Auto au mois d'octobre. Objectif : sensibiliser les conducteurs de voitures aux dangers autour des passages à niveau à travers une reconstitution choc construite autour d'une vraie carcasse de voiture : Scène de crash.

Avec la délégation à la Sécurité routière, ce dispositif immersif a permis de rappeler les règles fondamentales de prudence à ces intersections : regarder la signalisation, adapter sa vitesse, s'arrêter quand le feu rouge clignote et que la sonnerie retentie, s'engager sur la voie uniquement quand les barrières sont entièrement relevées.

Cette sensibilisation se poursuit en fin d'année 2024 avec le film Terminus, toujours consacré à l'attention particulière à avoir autour des passages à niveau, et diffusé sur de nombreux media en ligne et dans plusieurs cinémas en région Nouvelle-Aquitaine.

1.5.2.6. Tarification du réseau ferré national 2024-2026

Dans une décision du 5 mars 2024, le Conseil d'État a prononcé l'annulation des dispositions tarifaires du DRR pour l'HDS 2024, publiées par SNCF Réseau le 9 décembre 2022. Cette décision concerne l'ensemble des dispositions tarifaires contenues dans l'annexe 5 du DRR, toutes activités confondues (fret, services librement organisés et services conventionnés). Cette décision était justifiée par le manque de transparence de la consultation publique, empêchant les participants à la consultation publique organisée à l'automne 2022 de disposer d'une information suffisante pour les mettre en mesure d'exprimer un avis éclairé sur les dispositions tarifaires en cause, et par l'irrégularité de la délibération du Conseil d'Administration de SNCF Réseau. La date d'effet de cette annulation était fixée au 1er octobre 2024, pour laisser le temps à SNCF Réseau de proposer un nouveau projet tarifaire tout en continuant à percevoir des redevances.

A la suite de cette décision, et à l'issue d'une période de consultation publique qui s'est déroulée du 8 avril 2024 au 8 juin 2024, le Conseil d'administration exceptionnel du 03 juillet 2024 a adopté un nouveau projet de dispositions tarifaires pour le DRR de l'HDS 2024, intégrant notamment le nouveau projet de tarification des prestations minimales pour le cycle pluriannuel 2024-2026, qui a été publié le 8 juillet 2024. Le 5 septembre 2024, l'ART a rendu un avis favorable sur les principes tarifaires et les montants des redevances d'utilisation du réseau ferré national proposés par SNCF Réseau pour le cycle 2024-2026, sous réserve de la modification de paramètres de calcul concernant l'établissement des forfaits des redevances de marché applicables aux services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs pour cinq autorités organisatrices de transports. Le Conseil d'administration de SNCF Réseau a adopté des modifications pour répondre à ces réserves le 11 septembre 2024 et la tarification définitive a été publiée le 12 septembre 2024 sur son site internet. Le Conseil d'État avait annulé la tarification 2024-26 sur des motifs de transparence et de procédure qui n'apparaissent plus dans les nouvelles requêtes sommaires déposées en novembre par sept régions. SNCF Réseau travaille actuellement sur les éléments de réponse.

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

À la suite des mouvements sociaux de fin 2019 / début 2020 et de la crise sanitaire, l'État a lancé à l'été 2020 une aide exceptionnelle aux entreprises ferroviaires de fret.

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

Cette mesure s'est poursuivie entre 2021 et 2024, avec la prise en charge par l'État d'un montant annuel maximal de 65 M€ (TTC) au titre de la redevance de circulation liée aux circulations des transporteurs fret, qui n'est donc pas facturée aux clients.

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

1.5.2.8. Les grands chantiers 2024

Mise en service d'EOLE

Le 3 mai 2024, la première étape du projet EOLE qui prolonge le RER vers l'ouest parisien a été inaugurée. Cette prolongation relie la gare Haussmann Saint-Lazare à Paris et celle de Nanterre-la-Folie dans les Hauts-de-Seine. Il s'agit

d'une liaison dotée de rames de nouvelle génération (RER NG) ainsi que d'un nouveau système d'exploitation (Nexteo). La mise en service commerciale a eu lieu le 6 mai avec une fréquence qui s'est progressivement élevée dans le nouveau tronçon, pour atteindre son rythme plein de 16 trains en fin d'année 2024.

Le RER E se dote ainsi d'une nouvelle infrastructure souterraine de huit kilomètres et de trois nouvelles gares : Neuilly-Porte Maillot, La Défense-Grande Arche et Nanterre-la Folie.

Ce premier prolongement du RER E permettra des gains de temps significatifs entre l'Est et l'Ouest de l'Île-de-France. En effet, la nouvelle voie a été conçue afin d'atteindre des vitesses élevées, même sous Paris où les trains pourront circuler à 120 km/h réduisant ainsi les temps de trajets (gain de temps de plus de 10 minutes entre Pantin et Porte Maillot et entre Nanterre et la Gare du Nord). En plus de ces bénéfices, ce prolongement viendra désaturer le RER A qui devrait voir ses flux de voyageurs diminuer d'au moins 15% dans son tronçon central surchargé. L'effet d'allégement sera proche de 12% dans les tronçons centraux des RER B et D.

Dans le cadre de ce chantier, des nouveaux ateliers de maintenance ont été créés, comme celui de Nanterre au terminus de ce premier prolongement du RER E ou de Mantes la Jolie pour la future branche ouest du RER E. Une maintenance « Nouvelle Génération » privilégiant la maintenance prédictive et la maintenance préventive s'appuiera sur les milliers de capteurs installés sur les équipements pour une surveillance précise des phénomènes d'usure.

Le projet du prolongement du RER E est financé par l'État (via la DRIEAT et la Société des Grands Projets), la Région Île-de-France, le département des Hauts-de-Seine, le département des Yvelines, la ville de Paris et SNCF Réseau.

La prochaine étape du projet EOLE, consiste à finaliser la dernière partie du prolongement du RER E vers l'Ouest, avec un programme de rénovation et de modernisation de 47 km de lignes existantes jusqu'à Mantes-la-Jolie : refonte des équipements, création de nouvelles voies et viaducs, modernisation des gares, mise en accessibilité généralisée. Le programme s'étend sur une période plus longue, car il doit s'effectuer en cherchant en permanence à réduire le plus possible l'impact des travaux sur les circulations de l'un des axes ferroviaires les plus utilisés de France.

Projet Charles de Gaulle Express (CDG-X)

Le projet d'avenant n°2 au contrat de concession entre l'Etat et le GI CDG Express, ainsi qu'aux différents sous-contrats, dont celui de Conception-Construction ont été présentés au CA de SNCF Réseau le 27 juin 2024. Dès lors, le processus d'instruction et de signature se sont déroulés au dernier trimestre avec :

- 23 octobre : signature de l'avenant au contrat de concession
- 31 octobre : signature des contrats de projets (dont le contrat de Conception-Construction)
- 8 novembre : parution du décret du Conseil d'Etat
- 4 et 5 décembre : signature des sous-contrats financiers (financement, crédits avec les banques, l'Etat et ADP, engagements actionnaires)

Les versions signées des différents contrats présentent des conditions très proches de ce qui a été soumis à la validation du CA du 27 juin, ce qui a autorisé le président à procéder à leur signature, conformément au mandat donné. Les quelques différences feront toutefois l'objet d'une information détaillée lors du CA du 26 février 2025.

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

L'année 2024 sur le projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) a notamment été marquée par la validation des études d'Avant-Projet des opérations de la phase 1 dans le respect des engagements pris avec les partenaires permettant d'entrevoir le démarrage des premiers travaux dès 2025.

Suite au cadrage fixé par l'Etat en janvier sur l'enveloppe des Autorisations d'Engagement pour l'année 2024, les MOA SNCF Réseau et SNCF gares & connexions ont dû revoir la stratégie initiale en matière de contractualisation des phases PROJET et REALISATION afin de minimiser les risques en matière de planning et de coût notamment. Cela s'est traduit en 2024 par la préparation et la signature de cinq conventions de financement pour près de 209 M€ courants permettant d'engager dès 2025 les phases PRO/ACT des opérations de phase 1 sur les 3 départements (13/83/06), la maitrise foncière ainsi que les premiers travaux.

Le Conseil d'Administration de l'AFIT France du 18 décembre 2024 a validé les Autorisations d'Engagement de l'État pour l'année 2025 à hauteur de 614 M€ courants qui s'ajoutent aux 614 M€ courants d'engagements planifiés de la Société de Projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, assurant ainsi le financement des collectivités locales. L'intégralité des travaux des opérations de la phase 1 LNPCA, pourront ainsi être contractualisés en 2025 et permettre de respecter le calendrier prévisionnel de mise en service de toutes ces opérations d'ici 2030.

Projet LGV+

Ouvert en 1981, le poste d'aiguillage et de régulation Sud-Est, situé dans le XIIe arrondissement de Paris, a supervisé des millions de trains entre Paris-Gare de Lyon et le nord de Lyon. Après plusieurs programmes de modernisation pour l'adapter à l'augmentation du nombre de trains et de la vitesse, à la modernisation d'outils informatiques, et à des modifications de signalisation, il a fermé définitivement ses portes le 8 novembre 2024, lors de la mise en exploitation de la LGV+.

Du 9 au 12 novembre, la ligne Paris-Lyon a été fermée à la circulation pour mettre en exploitation le nouveau Centre Circulation LGV Sud-Est, et le nouveau Central Sous Station LGV Sud-Est à Lyon. Pendant 101 heures en continu, les agents de SNCF Réseau ont modifié plus de 100 installations de signalisation et d'alimentation électrique sur 600 km de ligne à grande vitesse, dont 58 nouveaux postes de signalisation.

D'un montant de 820 M€, dont 120 M€ financés par l'Union européenne, ce projet permet d'augmenter progressivement le nombre de trains de 13 à 16 par heure et par sens aux heures de pointe d'ici 2030.

Cette augmentation des circulations est rendue possible grâce au déploiement de l'ERTMS (European Rail Traffic Management System), le dispositif de signalisation ferroviaire commun à l'ensemble des pays européens. L'ERTMS est un système de signalisation numérique qui permet de connaître, à tout moment, la position des trains et leur vitesse. Ce faisant, il simplifie le travail des agents de circulation et améliore la performance de l'exploitation ferroviaire, tout en maintenant un très haut niveau de sécurité sur la ligne.

L'exploitation de la ligne Paris-Lyon est désormais centralisée à Lyon au sein du poste de commande Jean-Macé qui regroupe les métiers de la circulation, de l'exploitation EALE (Équipements d'alimentation des lignes électrifiées) et de la maintenance.

Ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT)

La ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) est un axe majeur Nord-Sud, s'étendant sur plus de 700 km. Desservant 15 départements à travers l'Île-de-France, le Centre-Val de Loire, la Nouvelle-Aquitaine et l'Occitanie, cette ligne joue un rôle crucial pour les voyageurs et le fret et fait

l'objet d'un vaste programme de travaux pour la rendre plus moderne et performante :

- Renforcer l'alimentation électrique afin d'exploiter pleinement les nouvelles rames,
- Augmenter la vitesse des trains jusqu'à 160 km/h sur certaines sections autour d'Argenton-sur-Creuse pour des trajets plus fluides,
- Améliorer l'accessibilité dans plusieurs gares : Caussade, Gourdon, Souillac, Uzerche, Argenton.

L'État, en tant qu'aménageur du territoire et autorité organisatrice de la mobilité pour les Trains d'Équilibre du Territoire (TET), a initié en 2018 un schéma directeur qui définit les objectifs de performance à atteindre avec l'arrivée des rames Oxygène qu'il finance.

Le schéma directeur de la ligne prévoit :

- 1,6 Md€ (financés par SNCF Réseau) pour rénover les infrastructures jusqu'en 2026 : voies, aiguillages, caténaires, signalisation, ponts et tunnels...
- 257 M€ (financé par l'État) pour moderniser la ligne. Ces travaux ont commencé début 2024 à la suite de l'accord de l'Autorité Environnementale et se poursuivront en parallèle des efforts de régénération.

En chiffres, la ligne POLT a desservi 2,7 millions de voyageurs Intercités en 2024 (+ 15% par rapport à 2019). 713 km de lignes électrifiées, 15 départements et 4 régions sont desservis représentant 58 gares sur tout l'axe, dont 16 gares pour les TET Intercités.

Modernisation de la ligne des horlogers

La ligne dite « des Horlogers » dont la mise en service remonte à 140 ans (1884) est une ligne de montagne de plus de 75 kilomètres entre Besançon et la frontière Suisse. Elle est notamment composée de 48 passages à niveau, de 42 ponts ferroviaires et 12 tunnels.

A partir de 2019, d'importants travaux ont été menés afin de conforter et rénover les ouvrages (tunnels, ponts, ouvrages en terre, tranchées...). Dès mars 2021, la ligne a été fermée pour permettre le renouvellement de 35 km de voie, la mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite des gares de Morteau et Valdahon, ainsi que la modernisation de la signalisation. De mars à octobre 2024, SNCF Réseau a entamé sa deuxième phase de travaux dont les financements de 53,5 M€ proviennent de l'État, de la Région Bourgogne-Franche-Comté et de SNCF Réseau. Sur les 40 km de voies restant, 22 ont été traités en remplaçant notamment des composants de voie vieux de 90 ans pour certains. Plus précisément, les travaux consistaient à renouveler la voie sur 22 km grâce à un train-usine, moderniser les ouvrages d'art de la ligne (ponts, ponts-routes, viaduc), les tunnels et enfin mettre en accessibilité aux personnes à mobilité réduite les gares de Besançon-Mouillère et Saône.

Après la réouverture complète de la ligne le jeudi 31 octobre dernier, l'inauguration de cette remise en service après 8 mois de travaux a eu lieu jeudi 14 novembre 2024 en gare du Valdahon.

Les travaux de la vallée de la Maurienne

En août 2023, un éboulement majeur s'est produit dans la vallée de la Maurienne en Savoie, provoquant la coupure des circulations ferroviaires, notamment de la ligne Paris-Milan. Un certain nombre de travaux ont été réalisés depuis. En septembre 2024, la galerie, bien qu'ayant résisté à l'éboulement, a dû subir une opération de colmatage par injection de coulis de ciment afin de combler des fissures. Dans le cadre des travaux de sécurisation de la falaise, la vidange du merlon a également été essentielle à la sécurité du chantier de remise en état des infrastructures. Après une première vidange en début d'année, 10 000 m3 de matériaux ont dû être à nouveau retirés. Un nouveau chantier de déblaiement par engins radiocommandés a été lancé de mi-novembre à mi-décembre. Une fois déblayé, ce merlon assurera à nouveau une protection suffisante des infrastructures situées en contrebas. Les travaux de sécurisation de la falaise à l'aplomb de la voie ferrée, réalisés sous la maîtrise d'ouvrage du Département, ont pris fin le 15 novembre 2024. Ils étaient Indispensables avant toute intervention de SNCF Réseau pour remettre en état l'infrastructure ferroviaire. Ainsi, à la suite de ces travaux et jusqu'à fin janvier 2025, les travaux de remplacement de la voie ferrée endommagée ont commencé, de nuit, pour éviter toute coactivité avec le chantier de sécurisation de la falaise. À partir de janvier 2025, les travaux de réparation de la tête de tunnel, puis de remise en état de la caténaire, des filets détecteurs et câbles de signalisation ferroviaire, et le remplacement de la voie ferrée endommagée, débuteront. Avant réouverture de la ligne, SNCF Réseau devra procéder à toutes les vérifications des installations qui n'ont pas été utilisées depuis l'été 2023, ainsi qu'à la désoxydation des rails entre Saint-Michel-de-Maurienne et Modane.

L'ensemble de ces travaux devraient conduire à une réouverture de la ligne courant 2025.

Chantier de digitalisation du poste d'aiguillage de Villeneuve-Saint-Georges

Durant deux week-ends du 16 au 17 mars 2024 et du 20 au 21 avril 2024, une opération majeure de digitalisation du poste d'aiguillage de Villeneuve-Saint-Georges a été réalisée avec succès. Cette opération visait à raccorder le poste d'aiguillage (« Poste 4 ») de Villeneuve-Saint-Georges au centre informatisé de Vigneux-sur-Seine. D'un coût de 180 M€, dont 30 M€ portés par le projet NExTEO, elle s'inscrivait dans le cadre du programme de modernisation de l'exploitation de l'axe Sud-Est francilien débuté en 2017. Elle était nécessaire dans la perspective du déploiement, sur la ligne D, du système de signalisation et de contrôle des circulations NExTEO à l'horizon 2031. D'une grande technicité, portée par 700 000 heures d'études et cinq années de travaux, l'opération de digitalisation du poste d'aiguillage de Villeneuve-Saint-Georges a été conçue de manière à limiter au maximum l'impact sur les circulations. Pendant le week-end des 16 et 17 mars 2024, l'ancien poste d'aiguillage a été débranché pour raccorder le nouveau aux 144 signaux et aiguillages. 400 personnes ont été mobilisées pour faire basculer les 10 000 circuits reliés à ces installations. Il a ensuite fallu réaliser les essais sur tous les circuits basculés et procéder aux raccordements informatiques permettant la commande des installations depuis le centre de Vigneux. Chaque opération préparée et répétée au préalable, a permis la reprise du trafic le dimanche à 18h00 afin de minimiser les conséquences sur les circulations ferroviaires. Enfin, une phase post-rodage a eu lieu pendant le week-end des 20 et 21 avril 2024, permettant d'ajouter des fonctionnalités et de corriger les potentielles anomalies détectées lors de la période de rodage.

1.5.2.9. L'actualité commerciale

SNCF Réseau continue à mettre en place sa stratégie pour développer les trafics futurs. Sa stratégie se développe sur trois piliers principaux.

Un accompagnement renforcé de nos clients

Depuis 5 ans, le nombre de clients et prospects voyageurs a été multiplié par trois, alors que chaque mois de l'année 2024, SNCF Réseau a accompagné un nouveau client et un nouveau prospect (chargeur ou entreprise ferroviaire). Enfin, 3 nouvelles entités, opérateurs de transport conventionné, ont commencé leurs circulations le 15 décembre 2024. Ces trois filiales de SNCF Voyageurs ont été accompagnées dans leurs débuts par SNCF Réseau, qui a également été en appui des autorités d'organisation dans la définition de leur plan de transport et pendant le processus d'ouverture à la concurrence des lots concernés. En 2025, Transdev en région Sud et Stretto (Keolis & SNCF Voyageurs) en île de France commenceront également à circuler.

Des capacités lisibles et garanties dans le temps pour développer les trafics

Les plans d'exploitation de référence (PER)

SNCF Réseau poursuit le déploiement des plans d'exploitation de référence (PER). Le plan d'exploitation de référence décrit l'usage optimisé du réseau, en partant des besoins prévisionnels de mobilité par segment de marché, et des besoins prévisionnels de maintenance et travaux nécessaires au maintien et au développement de la performance du réseau, à coûts maîtrisés.

Quatorze PER sur les vingt-trois projetés ont été publiés fin 2024, soit l'ensemble des PER applicables au Service Annuel 2027. Ces PER couvrent environ les 2/3 du territoire.

Les Accords-Cadres (AC)

Un accord-cadre est un engagement bilatéral pluriannuel qui sécurise sur la durée un volume de capacité pour un opérateur qui en fait la demande. Cet accord commercial bénéficie également à SNCF Réseau puisqu'il lui permet d'anticiper les circulations futures et d'inciter au développement des trafics, et donc de ses recettes. Le volume cumulé sous accord-cadre sur une même ligne est plafonné à 70%, de façon à préserver de la capacité pour des circulations hors accords-cadres.

Pour les clients de SNCF Réseau, il s'agit d'un outil permettant de fiabiliser leur modèle d'exploitation sur plusieurs années. Ces accords permettent également d'assurer les opérateurs et leurs partenaires la disponibilité des circulations futures.

SNCF Réseau travaille à définir le meilleur équilibre possible pour que chaque partie trouve un intérêt commercial à négocier un accord-cadre.

Aujourd'hui, cinq accords-cadres ont été renouvelés par SNCF Réseau avec ses clients fret pour une dizaine de flux. L'année 2024 a été marquée par la signature des premiers accords-cadres voyageurs, qui ont été particulièrement travaillés pour répondre au besoin du marché. Depuis la publication en août 2023 des trois premières lignes-cadres Paris– Lyon (par LGV), Paris– Lille (par LGV) et Paris – Strasbourg (par LGV), quatre nouvelles lignes-cadres sont devenues éligibles aux accords-cadres voyageurs : Paris-Rennes (par LGV), Paris-Nantes (par LGV), Paris-Bordeaux (par LGV) et Paris-Wannehain (par LGV). Tous ces travaux se sont concrétisés par la signature de 7 accords-cadres voyageurs avec cinq clients différents (déjà présents ou futurs opérateurs).

1.5.2.10. Audits, litiges, contrôles en cours

Accident Eckwersheim LGV Est

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai des lignes à grande vitesse, à Eckwersheim en Alsace, sur la future ligne nouvelle Est Européenne, a fait 11 morts et 42 blessés.

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

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

Les audiences de fond se sont déroulées du 4 mars au 16 mai 2024 devant la 31ème chambre correctionnelle du tribunal judiciaire de Paris (32 jours de procès).

L'audience de délibéré s'est tenue le 10 octobre 2024. Les trois personnes morales poursuivies ont été déclarées coupables d'homicides et blessures involontaires, de même que le cadre traction et le premier conducteur. Le tribunal a également condamné ces personnes à la prise en charge solidaire de l'indemnisation des victimes. Il n'y a pas eu appel de cette décision qui est donc désormais définitive.

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

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

Un contentieux un peu plus ancien donne lieu à une discussion sur la personne responsable des éventuels dommages permanents de travaux publics : SNCF Réseau ou le titulaire du Partenariat Public Privé (PPP). Un arrêt de la Cour Administrative d'Appel de Nantes le 26 mars 2021 a imputé cette responsabilité à SNCF Réseau mais a été annulé par décision du Conseil d'État du 8 février 2022, qui a renvoyé le dossier devant la Cour Administrative de Nantes. Par décision du 12 janvier 2024, la cour administrative de Nantes désigne responsable de ces dommages de travaux publics le titulaire du Partenariat Public Privé. Cette décision est définitive puisque le pourvoi formé par ERE à son encontre n'a pas été admis par le Conseil d'Etat le 18 décembre 2024.

De telles actions indemnitaires existent également (en quantité bien inférieure) sur la ligne LGV SEA et le Contournement Nîmes Montpellier sur lesquelles la responsabilité de SNCF Réseau est également écartée à ce jour.

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

Par jugement du Tribunal Administratif de Marseille du 26 mai 2021, SNCF Réseau a obtenu la condamnation solidaire des sociétés Retia et Recylex à financer la remise en état du domaine public ferroviaire qui a été endommagé par la pollution générée par des activités classées ICPE (Installations Classées Protection de l'Environnement) dont les sociétés sont repreneuses.

Retia et Recylex (cette dernière est aujourd'hui en liquidation judiciaire) ont formé appel de ce jugement. L'instance est pendante devant la Cour Administrative d'Appel de Marseille qui a ordonné une expertise judiciaire le 17 mai 2023.

Les coûts de remise en état sont évalués à environ 95 M€ aux conditions économiques d'une réalisation prévisionnelle (2029). Ces coûts sont des estimations de SNCF Réseau produites dans le cadre du contentieux en cours. L'expertise judiciaire en cours se penchera probablement sur ce montant.

Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)

Le projet des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse est marqué par une forte activité juridique avec deux recours contentieux en 2024.

Un premier recours en contentieux est porté par des associations de protection de l'environnement. Le second est porté par une association de riverains et un référé-suspension déposée fin juillet par l'association « les Amis de la Terre et d'occupation illicite des "écureuils" (association GNSA) sur une parcelle du nord de St Jory.

1.5.3. Secteur SNCF Gares & Connexions

1.5.3.1. Avis conforme de l'Autorité de Régulation des transports sur le document de référence des gares de voyageurs 2024

L'Autorité de Régulation des Transports (ART) a émis le 21 mars 2024, un avis conforme (n°2024 022) sur les tarifs des redevances relatives aux prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs et aux éléments autres que tarifaires du Document de Référence des Gares de voyageurs pour l'horaire de service 2024. Cet avis valide la tarification

proposée pour 2024 par le document de référence des gares (DRG), et sécurise ainsi un chiffre d'affaires régulé (hors loyers), qui s'élève pour cet exercice à 1,1 Md€, soit une hausse de 9% par rapport au DRG 2023. Ce document acte la sortie du « bouclier tarifaire » qui avait été instauré dans le DRG 2023 pour limiter l'impact financier de l'inflation et de la hausse des prix de l'énergie pour les clients Entreprises Ferroviaires et Autorités Organisatrices des Mobilités. Il intègre par ailleurs la nouvelle prestation régulée découlant de la création d'une plateforme unique d'information/réservation pour les prestations Personnes à Mobilités Réduite & Personnes en Situation d'Handicap prestations désormais gérées par SNCF Gares & Connexions pour le compte de l'ensemble des parties prenantes. Enfin, le DRG 2024 prend également en compte les coûts liés à l'événement exceptionnel que constituent les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris.

L'Autorité de Régulation des Transports (ART) a également émis le 21 novembre 2024, un avis conforme (n°2024 082) sur les tarifs des redevances relatives aux prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs et aux éléments autres que tarifaires du Document de Référence des Gares de voyageurs pour l'horaire de service 2025. Cet avis valide la tarification proposée pour 2025 par le document de référence des gares (DRG), et garantit ainsi un chiffre d'affaires régulé (hors loyers) en hausse de 5% par rapport au DRG 2024 (incluant notamment des effets périmètres liés à l'ouverture de nouvelles gares EOLE). Ce document renouvelle les indicateurs incitatifs à la qualité, prenant en compte les résultats d'une consultation publique réalisée début 2024 auprès de l'ensemble des parties prenantes. En complément, il permet un renforcement de la transparence sur le sujet, au travers de la publication d'un Observatoire de la Qualité sur le site internet de SNCF Gares & Connexions.

1.5.3.2. Audits, litiges, contrôles en cours

Déchéance pour faute du concessionnaire du projet Paris Gare du Nord

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

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

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

- Recours indemnitaire de Gare du Nord 2024 contre SNCF Gares & Connexions, déposé le 6 janvier 2022 : Le Concessionnaire estime qu'il a subi un préjudice au motif que la déchéance du contrat de concession n'était pas fondée et demande la requalification en résiliation aux torts exclusifs de SNCF Gares & Connexions. La société n'a pas de date d'audience.

- Recours indemnitaire de SNCF Gares & Connexions contre Gare du Nord 2024, déposé le 18 février 2022 : Sur le fondement de la déchéance pour faute du concessionnaire, SNCF Gares & Connexions se présente devant le Tribunal Administratif pour obtenir la condamnation de la société Gare du Nord 2024 au paiement du préjudice subi. Dans cette affaire, le dernier mémoire de Gare du Nord 2024 a été déposé le 18 février 2024. La société n'a pas de date d'audience.

- Assignation en paiement de SNCF Gares & Connexions contre New Immo Holding, déposée le 24 janvier 2022 : SNCF Gares & Connexions a appelé la garantie à première demande (GAPD) émise par New Immo Holding (maison-mère de Ceetrus SA, le Garant) conformément au contrat de concession pour un montant de 47 M€. Le 22 septembre 2023, le Tribunal de commerce de Paris a condamné le garant à payer la GAPD avec exécution provisoire. Un appel a été interjeté par le Garant auprès de la Cour d'appel de Paris. SNCF Gares & Connexions a encaissé la GAPD assortie d'intérêts pour 48 M€ le 30/10/2023 et l'a comptabilisée en autres dettes d'exploitation dans les comptes annuels 2023. La cour d'appel de Paris a statué dans le même sens que le tribunal du commerce en appel, par un arrêt du 27 mars 2024. Le Garant s'est pourvu en cassation.

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

- Absence de provision pour litige compte tenu du caractère bien-fondé de la réalisation du contrat de concession,

- Dépréciation de la quote-part des titres de la société Gare du Nord 2024 pour 1,7 M€,

- Inscription d'une immobilisation de 3 M€ au titre de l'indemnité de déchéance du concessionnaire.

1.5.4. Secteur Autres

L'année 2024 de SFERIS a été marquée par une hausse de l'activité de prestations de sécurité liée à un nouveau contrat EOLE et par le dynamisme des activités gestion d'infrastructure et de formation. Le cash-flow libre de SFERIS est affecté par un niveau d'investissements plus important qu'en 2023 et par le décalage des encaissements clients.

Altamétris est sur une dynamique très favorable de croissance de son chiffre d'affaires et de son EBITDA grâce à une production en croissance. Le niveau de sa trésorerie est également en amélioration grâce au démarrage et au paiement de nouveaux projets, ce qui lui permet d'avoir un cash-flow libre en hausse par rapport à 2023.

La filiale Terralpha poursuit le déploiement des réseaux de fibres optiques et des sites Omnibus donnant accès à la fibre ferroviaire en région. Le niveau de charges, bien qu'en diminution, ne compense pas le retard enregistré sur le chiffre d'affaires, ce qui conduit à un EBITDA négatif. Les investissements dépassent le budget (équipements de mesure non budgétés, travaux d'aménagement de l'open-space, retard de livraison des POPs de 2023…etc.).

Le troisième exercice de LEYFA au sein du Groupe SNCF Réseau tient les promesses du plan d'affaires. Le chiffre d'affaires de Leyfa est en nette hausse par rapport à 2023 grâce au développement de l'activité Engin Multifonctions Voie, de l'activité gestion d'infrastructure et d'inspection.

Depuis cette année, la filiale Eurailscout France est consolidée dans les comptes de SNCF Réseau en intégration globale. Le siège a été relocalisé en février 2024 pour anticiper et soutenir la croissance prévue de l'activité. Les investissements sur les nouveaux engins, dont EMI1 et WIM, se sont poursuivis tout au long de l'année 2024. Les retards de mise en production ont eu un impact significatif sur le chiffre d'affaires et l'EBITDA de l'année. En effet, la production de l'EMI1 a démarré en juin 2024, au lieu de janvier 2024 et celle du WIM, prévue pour avril, a été reprogrammée à décembre 2024.

1.6. TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

1.6.1. UGT Infrastructure

Le test de valeur, réalisé dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2015 à l'occasion de la définition d'une trajectoire unifiée du Groupe Public Ferroviaire, avait conduit à déprécier de 9,6 Milliards€ les actifs de l'UGT Infrastructure sur la base d'une trajectoire financière approuvée par le Conseil d'administration de SNCF Réseau le 9 mars 2015, qui considérait alors que la trajectoire financière ainsi élaborée

représentait la meilleure estimation des perspectives d'activité pour les 15 ans à venir.
Dans le cadre de l'arrêté des comptes semestriels 2018, de nouveaux indices de perte de valeur avaient été identifiés en lien essentiellement avec les décisions de l'État d'une nouvelle indexation des péages selon l'indice des prix à la consommation pour TGV et Fret, ainsi qu'un effort d'investissement supplémentaire pour la modernisation du réseau. Le nouveau test de valeur réalisé, sur la base de la nouvelle trajectoire financière du plan stratégique Groupe 2018-2027 présentée lors du Conseil d'administration de SNCF Réseau le 25 juillet 2018, avait conduit à une dépréciation complémentaire de 3,4 Milliards.
Depuis cette dernière dépréciation, la valeur recouvrable issue des différents tests réalisés a toujours été proche de la valeur comptable.
En 2023, un nouveau plan stratégique pour la période 2023-2032 a été validé par le conseil d'administration de la SA SNCF Réseau le 28 septembre 2023. Ce plan prend en compte le nouveau contexte économique (augmentation de l'inflation et des coûts de certaines matières premières).
Ce plan stratégique n'intègre pas dans son « socle » les investissements complémentaires annoncés par la Première Ministre Elisabeth Borne en février 2023 (« nouvelle donne ferroviaire ») et portant sur une montée en charge jusqu'en 2032 des dépenses de régénération, de modernisation, des grands projets et des services express métropolitains. L'hypothèse retenue est que ces investissements complémentaires seront financés en totalité par un apport externe à SNCF Réseau, ils ont donc été formalisés dans des « briques complémentaires », neutres en CFL par construction.
Au 31 décembre 2023, le test de valeur des actifs reposait sur la trajectoire financière issue de ce nouveau plan stratégique 2023-2032. Ce test a conduit à confirmer la valeur recouvrable des actifs inscrits au bilan.
Cette trajectoire reprend en effet les grands objectifs du contrat de performance signé en 2022 avec l'Etat, notamment un cash-flow libre à l'équilibre en 2024 et un ratio dette/marge opérationnelle inférieur à 6 à partir de 2026.

Mise à jour au 31 décembre 2024 :

Dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2024, la société a procédé à une nouvelle analyse afin d'apprécier l'existence ou non de potentiels indices de perte / reprise de valeur sur l'UGT Infrastructure.
Les résultats de l'année 2024 ne remettent pas en cause la trajectoire long terme prévue dans le plan stratégique 2023-2032, avec le maintien des grands équilibres économiques sous-tendant la valorisation réalisée lors du dernier test de valeur. En particulier, la trajectoire d'amélioration du cash-flow libre est respectée. Ces résultats confirment le redressement de l'EBITDA, le retour à l'équilibre des cash-flows libre et la maîtrise de la dette de SNCF Réseau
Les travaux menés dans le cadre du budget 2025 approuvé en décembre 2024 et la préparation de la mise à jour du contrat de performance ont toutefois amené le groupe à mettre en œuvre un test de valeur au 31 décembre 2024.
Il a été acté que l'actualisation du contrat de performance sur la période 2023-2032 prendrait la forme d'un avenant au contrat, qui intègrerait les éléments suivants :

- Les nouvelles ambitions en matière :
  - D'orientation clients afin de faciliter la hausse des trafics
  - De trajectoire de rénovation et de modernisation du réseau pour améliorer la qualité de service et soutenir le développement du transport ferroviaire
  - D'adaptation au changement climatique
- Un bilan des indicateurs contractuels sur les premières années du contrat et une actualisation de ces mêmes indicateurs pour les ajuster ou leur substituer d'autres indicateurs plus pertinents le cas échéant (sur le fret notamment), tout en fixant les objectifs à atteindre sur la période 2024-2032.

Dans ce contexte, le test de valeur à fin 2024 repose sur une trajectoire financière issue (i) du plan stratégique 2023-2032 qui est la dernière validée par le conseil d'administration de septembre 2023, ainsi que (ii) du budget 2025. Cependant, afin de préparer la revoyure du contrat de performance, une actualisation de cette trajectoire financière a été travaillée en 2024 et a fait l'objet d'échanges avec le Groupe et l'Etat. Du fait de la crise politique survenue en France à l'été 2024, elle n'a pu être validée par les instances de gouvernance en 2024. Les travaux devraient reprendre au 1er trimestre 2025 pour une validation en fin d'année.
L'actualisation de la trajectoire financière intègre les impacts de la crise inflationniste sur l'augmentation des coûts constatés en 2023 et 2024 notamment sur la masse salariale, augmentation qui se répercute sur les années ultérieures. A partir de 2025, SNCF Réseau a pour forte ambition de revenir à des trajectoires de coûts maitrisés. La trajectoire des circulations se rapproche progressivement de la trajectoire du plan stratégique.
Les grandes hypothèses de cette trajectoire financière sont les suivantes :

- Circulations : Les nouveaux entrants connaissent des reports en début de période, principalement en raison des délais de livraison de matériel. Le marché du fret ferroviaire se redresse. Le niveau de trafic (toutes activités confondues) revient progressivement au niveau du plan stratégique.
- Tarification : Les hypothèses du plan stratégique 2023-2032 sont maintenues. La tarification relative à l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026, validée par l'ART, avait fait l'objet d'un recours formé par 9 régions devant le Conseil d'État. Dans une décision du 5 mars 2024, le Conseil d'État a prononcé l'annulation des dispositions tarifaires du DRR pour l'HDS 2024, publiées par SNCF Réseau le 9 décembre 2022. La date d'effet de cette annulation avait été fixée au 1er octobre 2024. Des nouvelles dispositions tarifaires pour le DRR de l'HDS 2024, intégrant notamment le nouveau projet de tarification des prestations minimales pour le cycle pluriannuel 2024-2026, a été adopté par le Conseil d'administration en septembre 2024, après réception de l'avis conforme de l'ART. Cette nouvelle tarification a un impact non significatif sur le chiffre d'affaires de SNCF Réseau. Le Conseil d'État avait annulé la tarification 2024-26 sur des motifs de transparence et de procédure qui n'apparaissent plus dans les nouvelles requêtes sommaires déposées en novembre par 7 régions. SNCF Réseau travaille actuellement sur les éléments de réponse. Sur la période 2027-2032, (i) le conventionné est indexé sur la base du même taux que le contrat de performance (+3,6% par an) afin de tenir compte d'un rattrapage de la couverture du coût complet sur la période et (ii) l'Open-Access et le fret sont indexés sur la base des hypothèses d'inflation du Groupe (en moyenne 2%/an). »
- Performance : L'objectif de performance est confirmé avec un niveau annuel de performance permettant d'atteindre une réduction des charges d'exploitation d'un montant de 1,5 Md€ en cumul entre 2017 et 2026 impliquant toutes les dimensions de l'entreprise (notamment conception et optimisation des achats, optimisation des fonctions support.). Cette performance contribue à atteindre un taux de rentabilité normative 44% (Ebitda/CA) en 2032, tel que pris en compte dans le calcul de la valeur terminale.
- Investissements : L'accélération de la régénération / modernisation a été prise en compte, financée sur 2025-2027 par des dotations complémentaires au fonds de concours. L'ambition d'un complément de régénération et de modernisation à 1,5 Milliard€ est maintenue à partir de 2028. Ce complément serait intégralement financé, par le biais du fonds de concours (0,5 Md€) et par des financements externes prévus à 1 Md€ par an à partir de 2028.
- Concernant les concours publics : La chronique des montants des subventions d'investissement de régénération (issues de l'affectation par l'État de tout ou partie des dividendes perçus de la société nationale SNCF SA sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une

quote-part de produit de l'intégration fiscale du Groupe Public Unifié) est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF et sur sa capacité distributive, ainsi que sur l'obtention d'autres financements externes destinés à soutenir l'accélération de la régénération et modernisation du réseau.

Le cash-flow libre reste positif entre 2025 et 2027 et son niveau rejoint au-delà l'objectif du plan stratégique.

Les autres éléments méthodologiques retenus dans le calcul de la valeur recouvrable au 31 décembre 2024 sont rappelés ci-après :

- S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 ; l'actualisation des données connues (WACC, inflation), et l'application d'une décote sur les flux futurs correspondant au caractère incertain de ces projections lointaines ne font pas varier la valeur normative calculée historiquement dans les cash-flows.
- Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux compris dans une fourchette de 5,3% à 6%.
- L'utilisation d'un taux de WACC proche du taux plancher issu du rapport d'évaluation de l'expert externe (5,4%) est éclairée par les éléments de contexte suivants :
  - Une actualisation de la trajectoire financière du plan stratégique approuvé par le groupe fin 2023 ;
  - La prise en compte de la hausse des investissements de régénération et modernisation pour atteindre progressivement une enveloppe de 4,5 Milliards€, niveau qui permet de préserver le réseau structurant selon un audit indépendant.
- La valeur terminale, qui représente 90% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un taux de croissance à long terme de 1,8%.

L'actif économique net testé à fin décembre 2024 est de 36,4 Mds€, contre 35,7 Mds € au 31 décembre 2023.

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 2024 est proche de cette valeur nette comptable.

Les autres immobilisations en cours (1,6 Mds€ au 31 décembre 2024 comme au 31 décembre 2023) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

Les analyses de sensibilité réalisées dans le cadre du test au 31 décembre 2024 ressortent de la façon suivante :

	2024	2023
Secteur	**SNCF Réseau**	SNCF Réseau
UGT	**Infrastructure**	Infrastructure
VNC des actifs	**36,4 Md€**	35,7 Mds€
Base retenue pour la valeur recouvrable	**Valeur d'utilité**	Valeur d'utilité
Source retenue	**(1)**	(1)
Taux d'actualisation	**5,3% - 6,0 %**	5,3% - 6,0 %
Taux de croissance long terme	**1,8%**	1,8%

(1) Actualisation de la trajectoire financière du plan stratégique 2023-2032, ajustée du budget 2025 validé par le conseil d'administration de SNCF Réseau du 11 décembre 2024. Une revoyure du contrat de performance est prévue en 2025.

- Une variation de ± 10 points de base du taux d'actualisation représenterait une variation de -/+1,1 Md€ de valeur recouvrable.
- Une variation de ± 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraînerait une variation de + 0,9 Md€.

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

Une variation de ± 100 M€ par an des péages ou des concours de l'État représenterait une variation de ± 1,4 Md€ de la valeur recouvrable

1.6.2. UGT Gares & Connexions

En 2021, dans le cadre de l'élaboration de son plan stratégique validé par son conseil d'administration le 22 juillet 2021, SNCF Gares & Connexions avait procédé à une mise à jour de sa trajectoire financière. Par ailleurs, au cours du dernier trimestre 2021, la résiliation pour faute du contrat de concession du projet Gare du Nord 2024 avait été identifié comme un indice de perte de valeur, au vu de son impact négatif sur les flux de trésorerie de SNCF Gares & Connexions. Un test de valeur avait donc été réalisé au 31 décembre 2021 sur la base de la trajectoire financière du plan stratégique réajustée pour tenir compte de cette résiliation, telle qu'intégrée dans le projet de contrat de performance avec l'État validé par le conseil d'administration de SNCF Gares & Connexions le 9 décembre 2021. Ce test de valeur avait permis de confirmer la valeur nette comptable des actifs de l'UGT Gares & Connexions à fin 2021.

En 2022, le contexte de forte inflation (notamment la hausse des coûts de l'énergie) et de forte hausse des taux de marché constituaient des indices de variation de valeur, conduisant SNCF Gares & Connexions à réaliser un test de valeur dans le cadre de l'arrêté des comptes au 31 décembre 2022. Dans l'attente de la mise à jour de la trajectoire financière réalisée au 1er semestre 2023, ce test de valeur reposait sur la trajectoire financière du contrat de performance, ajustée sur la base du budget 2023 et de la meilleure estimation à date de l'impact prévisionnel de l'inflation pour les années suivantes. Mis en œuvre au 31 décembre 2022 dans un contexte économique évolutif et incertain, notamment en raison de difficulté de prévisions du niveau d'inflation à moyen et long termes et d'évolution de certains paramètres clés comme le taux de rémunération de la base d'actifs régulés soumis à avis de l'ART (CMPC régulé), ce test ne faisait pas ressortir de variation significative de valeur des actifs de SNCF Gares & Connexions.

En 2023, SNCF Gares & Connexions a procédé à une actualisation de sa trajectoire financière dans le cadre de l'élaboration du plan stratégique groupe 2023-2032. Cette trajectoire actualisée, intégrée dans la trajectoire financière Groupe validée par le Conseil d'Administration de la SA SNCF le 14 décembre 2023, prend en compte des hypothèses économiques révisées intégrant le nouveau contexte d'inflation, une trajectoire d'investissement révisée prenant en compte une meilleure estimation des besoins à 10 ans résultant de la démarche « Asset Management », le déploiement de la nouvelle stratégie de diversification commerciale, la mise en œuvre des axes de correction de l'assiette tarifaire ainsi que la prise en compte d'une quote-part de l'enveloppe additionnelle de 1,5 Md€/an allouée à la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire prévue par le plan « Nouvelle Donne Ferroviaire » annoncée par la Première Ministre en février 2023. Sur la base de cette nouvelle trajectoire, un test de valeur a été mis en œuvre au 31 décembre 2023, qui n'a pas fait ressortir de variation significative de la valeur recouvrable des actifs de SNCF Gares & Connexions.

La méthodologie du test est rappelée ci-après :

	2023
Secteur	**SNCF Gares & Connexions**
UGT	Gares & Connexions
VNC des actifs	3,6 Mds€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation	5,5% - 6,2 %
Taux de croissance long terme	1,80%

Mise à jour au 31 décembre 2024

En 2024, SNCF Gares & Connexions n'a pas constaté d'indices de variation de valeur. En effet, les résultats à fin 2024, en amélioration par rapport au budget, et les prévisions budgétaires pour 2025 ne remettent pas en cause la trajectoire prévisionnelle du test réalisé fin 2023. Les dernières prévisions d'inflation – telle que reflétées par la trajectoire prévisionnelle de l'indice des prix à la consommation harmonisé hors énergie et alimentation publiée par la Banque de France le 16 décembre 2024 – sont très proches de celles retenues dans le test à fin 2023. Par ailleurs, les paramètres macroéconomiques (taux d'actualisation et taux d'inflation à long-terme) sont demeurés inchangés par rapport à ceux pris en compte dans le test à fin 2023.

Enfin, SNCF Gares & Connexions a lancé fin 2024 les travaux d'actualisation de son contrat de performance avec l'État. Le contrat actuel, qui couvre la période 2021-2026, a été conclu en avril 2022 et l'article 1er du décret n°2019-1583 relatif à l'élaboration du contrat entre l'État et la filiale de SNCF Réseau chargée de la gestion unifiée des gares de voyageurs prévoit qu'il soit actualisé tous les trois ans pour une durée de six ans. Cette actualisation inclura notamment une mise à jour de la trajectoire financière associée que SNCF Gares & Connexions estime pouvoir présenter à l'État et à ses instances de gouvernance d'ici la fin du premier semestre 2025.

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

En millions d'euros	31 dec 2024	31 dec 2023	Evolution (2024 vs 2023) En M€	en %
Chiffre d'affaires	9 533	8 879	654	7 %
EBITDA	2 574	2 123	451	21 %
Résultat opérationnel courant (1)	638	481	157	33 %
Résultat financier	(414)	(422)	7	(2) %
Résultat avant impôts	268	85	183	-
Résultat net, part du group e	236	25	210	-
Investissements bruts comptabilisés	(6 531)	(6 647)	116	(2) %
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	(2 258)	(2 226)	(32)	1 %
Cash-flow libre	(132)	(252)	121	-
Dette financière nette	(20 787)	(20 327)	(460)	2 %
Effectifs moyens payés	63 216	62 967	249	0 %

(1) Afin de s'aligner avec la définition retenue par le Groupe SNCF, SNCF Réseau a retiré les produits de cession du résultat opérationnel courant. En effet, les cessions ne font pas partie de l'activité courante de SNCF Réseau, mais correspondent pour l'essentiel à des opérations sur des sites qui n'ont plus d'intérêt pour l'exploitation ferroviaire.

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

- Des pertes de valeur ;
- Des opérations entraînant un impact en résultat individuellement supérieur à 50 M€ en valeur absolue et généralement inclus dans et/ou répartis entre les lignes « Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue » et « Résultat de cession actifs » ;
- Des opérations particulières portant sur les instruments financiers (restructurations, renégociations ou autres) entraînant des impacts supérieurs à 50 M€ en valeur absolue sur le coût de l'endettement financier net ;
- De la variation d'impôts différés actifs reconnue sur les entités de l'intégration fiscale SNCF dans la ligne « Impôts sur les résultats » ;
- De la part des minoritaires relative à ces différents éléments et incluse dans la ligne « Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) ».

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

En 2024, le résultat net récurrent part du groupe est de 224 M€ :

En millions d'euros	31 dec 2024
Résultat net - Part du groupe	**236**
Autres Pertes de valeur	(5)
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-
Impôts différés - Intégration fiscale	17
Résultat net récurrent - Part du groupe	**224**

2. PRÉSENTATION DE L'EBITDA

L'EBITDA est un indicateur de performance, non normé, qui mesure le résultat dégagé par l'activité indépendamment des conditions de son financement, de l'impôt sur le résultat et du renouvellement de l'outil d'exploitation et présente donc l'avantage de mettre en évidence la capacité d'une entreprise à supporter les charges financières générées par son endettement. L'EBITDA donne une vision orientée « cash » de l'activité opérationnelle de l'entreprise et il est largement utilisé par des entreprises jugées comparables.

La définition retenue par le Groupe SNCF pour son EBITDA correspond à celle de la MOP antérieurement présentée à l'exclusion des effets de variation de provisions liées aux avantages au personnel qui ne dépendent pas de l'activité et qui n'ont pas d'effets directement cash[1], et après intégration des variations de provisions sur actifs circulants qui sont eux directement liés à l'activité.

Les impacts sur le compte de résultat sont présentés au paragraphe 2.

2.1. TABLEAU DE FINANCEMENT ET CASH-FLOW LIBRE

En millions d'euros	31 dec 2024	31 dec 2023	Evolution (2024 vs 2023)
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt	2 623	2 106	**517**
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	(139)	110	**(250)**
Impôts décaissés (encaissés)	(42)	(63)	**21**
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	**2 443**	**2 154**	**289**
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise	5	-	**5**
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(6 866)	(6 418)	**(448)**
Acquisition d'actifs financiers	(0)	(1)	**1**
Intérêts d'emprunts capitalisés	(107)	(141)	**34**
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	65	144	**(78)**
Variation des prêts et avances consentis	216	201	**16**
Subventions d'investissement reçues	4 715	4 333	**382**
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**(1 972)**	**(1 882)**	**(90)**
Emission d'emprunts	1 501	1 753	**(252)**
Remboursements d'emprunts	(1 487)	(1 620)	**134**
Remboursement des obligations locatives	(94)	(93)	**(1)**
Décaissements sur dettes PPP	(105)	(84)	**(21)**
Encaissements sur créances PPP	45	80	**(35)**
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives	(6)	(3)	**(3)**
Intérêts financiers nets versés	(343)	(321)	**(23)**
Dividendes versés à la société mère	(1)	0	**(1)**
Dividendes payés aux minoritaires	(3)	(0)	**(3)**
Variation des dettes de trésorerie(yc Variation des dérivés)	(175)	94	**(269)**
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	**(668)**	**(194)**	**(474)**
Incidence des variations de juste valeur	-	-	**-**
Variation de trésorerie	**(197)**	**77**	**(275)**
Trésorerie d'ouverture	(467)	(545)	**77**
Trésorerie de clôture	(664)	(467)	**(197)**

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

Le cash-flow libre est obtenu par la somme (en millions d'euros) :	31 dec 2024	31 dec 2023	Evolution (2024 vs 2023) en M€	Evolution (2024 vs 2023) en %
des lignes de l'état des flux de trésorerie :				
- CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	2 292	1 824	469	26%
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (y compris Intérêts d'emprunts capitalisés)	(6 973)	(6 559)	(414)	6%
- Subventions d'investissement reçues	4 715	4 333	382	9%
- Remboursement des obligations locatives IFR16	(94)	(93)	(1)	1%
- Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	65	144	(78)	-54%
- Incidence de la variation du BFR	(139)	110	(250)	n.a
de la variation du BFR IS inclus dans la ligne « Impôts (décaissés) encaissés » de l'état des flux de trésorerie	1	(11)	12	n.a
- Intérêts courus sur obligations locatives IFRS16	1	(0)	1	n.a
- des dividendes reçus des entités mises en équivalence			-	
- des investissements en location financement			-	
Total cash-flow libre hors intérêts versés en 2024 sur dette reprise	**(132)**	**(252)**	121	-48%

2.2. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2024

En millions d'euros	31 dec 2024	31 dec 2023	Evolution (2023 vs 2024) En M€	Evolution (2023 vs 2024) En %
Redevances d'infrastructures	6 917	6 427	489	8%
Compensations FRET	176	135	41	31%
Autres produits	2 440	2 317	124	5 %
CHIFFRE D'AFFAIRES	**9 533**	**8 879**	**654**	**7%**
Achats et charges externes	(3 320)	(3 394)	74	(5) %
Charges de personnel	(3 279)	(3 072)	(207)	7 %
Impôts et taxes	(295)	(271)	(24)	9 %
Autres produits et charges opérationnels	(66)	(19)	(46)	n.a.
EBITDA	**2 574**	**2 123**	**451**	**21 %**
EBITDA / CHIFFRE D'AFFAIRES	27 %	24 %		
Dotations aux amortissements	(3 339)	(3 070)	(269)	9 %
Reprises de subventions d'investissement	1 493	1 435	58	4 %
Variation nette des provisions	(91)	(7)	(83)	n.a.
RESULTAT OPERATIONNEL COURANT	**638**	**481**	**157**	**33 %**
Perte de valeur	-	(2)	2	n.a.
Résultat de cession d'actifs	40	28	12	42 %
RESULTAT OPERATIONNEL	**678**	**508**	**170**	**34 %**
Quote-part nette des entreprises mises en équivalence	4	(1)	5	n.a.
RESULTAT OPERATIONNEL après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	**682**	**507**	**176**	**35 %**
Coût financier net des avantages du personnel	(55)	(113)	58	(51) %
Coût de l'endettement financier net et autres	(359)	(308)	(51)	16 %
RESULTAT FINANCIER	**(414)**	**(422)**	**7**	**(2) %**
RESULTAT AVANT IMPOTS	**268**	**85**	**183**	**215 %**
Impôts sur les résultats	(28)	(56)	29	(51) %
RESULTAT NET des activités ordinaires	**241**	**29**	**212**	**n.a.**
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	-	-	-	-
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	(5)	(4)	(1)	40 %
Résultat net - Part du groupe	**236**	**25**	**210**	**n.a.**

Afin de s'aligner avec la définition utilisée par le groupe SNCF, le résultat de cessions d'actifs a été reclassé et ne figure plus dans le calcul du résultat opérationnel courant.

En millions d'euros	31 dec 2024	31 dec 2023	Evolution (2023 vs 2024)	
			En M€	En %
MARGE OPERATIONNELLE	2 517	2 096	**420**	**20 %**
- Autres avantages du personnel	(106)	10	(117)	n.a
+ Variation nette des provisions sur BFR	(49)	17	(66)	n.a
EBITDA	2 574	**2 123**	**451**	**21%**

Les commentaires qui suivent concernent le périmètre consolidé du Groupe SNCF Réseau (regroupant les secteurs opérationnels SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et ses filiales et les autres filiales du groupe SNCF Réseau) et décrivent les variations entre les résultats à fin décembre 2023 et à fin décembre 2024. Une analyse aux bornes de chaque secteur est réalisée dans le paragraphe 2.4 Activité économique de l'entreprise et résultats des secteurs opérationnels.

2.2.1. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF Réseau s'élève à 9 533 M€ à fin décembre 2024, soit une amélioration de +654 M€ (+7,4%) par rapport à fin décembre 2023.

Cette évolution est expliquée principalement par la hausse du chiffre d'affaires de SNCF Réseau (+414 M€), l'impact de la nouvelle tarification 2024 et le contre-effet des mouvements sociaux 2023 et de celui de SNCF Gares & Connexions (+148 M€) en lien avec la hausse des redevances (indexation) et de l'activité dans les gares.

2.2.2. EBITDA et résultat opérationnel courant

À 2 574 M€ à fin décembre 2024, l'EBITDA progresse de +451 M€ (+21%) avec la progression de l'activité et le contre-effet des grèves 2023.

D'avantage de détails sont disponibles dans l'analyse sectorielle dans le chapitre 2.3 Activité économique de l'entreprise et résultats des secteurs opérationnels.

2.2.3. Résultat financier

Le résultat financier s'établit à -414 M€, et s'améliore de +7 M€ par rapport fin décembre 2023. Cette amélioration résulte d'une évolution favorable des coûts financier des avantages au personnel (sur les écarts actuariels) atténuée par une évolution défavorable des coûts de l'endettement financier net principalement non-cash avec une moindre activation des frais d'emprunt sur les investissements.

2.2.4. Résultat net- part groupe

Le résultat net - part groupe à fin décembre 2024 s'établit à 236 M€ en progression de +210 M€ par rapport à fin décembre 2023. Cette variation est la résultante d'une amélioration de l'EBITDA de +451 M€, de la diminution des impôts de +24 M€ et des dotations nettes aux provisions (+83 M€), ainsi que de la hausse du résultat de cessions d'actif (+12 M€) et du résultat financier (+7 M€), atténuées par une hausse des autres avantages au personnel (-117 M€) et des dotations nettes aux amortissements (-263 M€, conséquence du niveau des investissements du Groupe).

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

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

- SNCF Réseau
- SNCF Gares & Connexions et ses filiales
- Autre, reprenant l'ensemble des autres filiales de SNCF Réseau.

Cette configuration offre l'avantage :

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

Les principaux indicateurs présentés pour chaque secteur sont les suivants :

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

31 dec 2024

En millions d'euros	SA Réseau	Gares	Autres	Eliminations Inter-secteurs	Total
Chiffre d'affaires externe	7 611	1 882	40	-	**9 533**
Chiffre d'affaires interne	324	122	154	(600)	**-**
Total Chiffre d'affaires	7 935	2 004	194	(600)	**9 533**
EBITDA	2 114	466	14	(20)	**2 574**
Investissements bruts tous financements	(5 518)	(992)	(22)	-	**(6 531)**
Investissements nets	(2 419)	182	(21)	-	**(2 258)**
CFL	30	(76)	(8)	(78)	**(132)**
Dette nette	(19 531)	(1 219)	(37)	-	**(20 787)**

31 dec 2023

En millions d'euros	SA Réseau	Gares	Autres	Eliminations Inter-secteurs	Total
Chiffre d'affaires externe	7 102	1 746	31	-	**8 879**
Chiffre d'affaires interne	419	110	133	(662)	**-**
Total Chiffre d'affaires	7 521	1 856	164	(662)	**8 879**
EBITDA	1 762	370	11	(20)	**2 123**
Investissements bruts tous financements	(5 522)	(1 113)	(12)	-	**(6 647)**
Investissements nets	(1 777)	(437)	(12)	-	**(2 226)**
CFL	(204)	37	(7)	(77)	**(252)**
Dette nette	(19 249)	(1 064)	(14)	-	**(20 327)**

* Pour tenir compte de la correcte intégration des éliminations inter-secteurs, le montant 2023 a été revu à -77 M€.

2.3.1. Secteur SNCF Réseau

SA Réseau			
En millions d'euros	31 dec 2024	31 dec 2023	Variation
Chiffre d'affaires externe	7 611	7 102	509
Chiffre d'affaires interne	324	419	(95)
Total Chiffre d'affaires	7 935	7 521	414
EBITDA	2 114	1 762	353
Investissements bruts tous financements	(5 518)	(5 522)	5
Investissements nets	(2 419)	(1 777)	(642)
CFL	30	(204)	234
Dette nette	(19 531)	(19 249)	(282)

Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de 7 935 M€ est en amélioration de +414 M€, soit +5,5% par rapport à 2023.

Les redevances d'électricité de traction sont en baisse de -117 M€, en lien avec la baisse du prix d'achat atténué par un effet volume favorable (notamment contre-effet grèves 2023).

Hors redevances électriques, le chiffre d'affaires s'établit à 7 653 M€ en amélioration de 531 M€ (+7,5%) dont :

- +465 M€ d'effet prix sur les prestations minimales (indexation +7,6% sur l'open access, +8,0% sur le conventionné et +2,7% pour les entreprises ferroviaires de fret avec le rattrapage partiel de l'inflation passée.
- +160 M€ de contre-effet des mouvements sociaux 2023 liés à la réforme des retraites sur les redevances d'infrastructure et la compensation fret.
- +19 M€ d'autres effets volume et mix tarifiaires sur les redevances et la compensation fret.
- -113 M€ sur les autres produits (-86 M€ sur les prestations vendues aux SA du Groupe SNCF avec une importante production pour SNCF Gares & Connexions sur le projet EOLE en 2023, -31 M€ sur les tiers et +4 M€ de moindres charges commerciales).

EBITDA

L'EBITDA est de 2 114 M€ en progression de +353 M€ (+20%). Dans le détail :

- +312 M€ d'effet prix net favorable entre l'indexation tarifaire et l'inflation sur les coûts avec le rattrapage partiel de l'inflation subie en 2022 et 2023 dans la tarification 2024.
- +151 M€ de contre-effet des mouvements sociaux 2023
- +156 M€ de performance réalisée sur les charges opérationnelles
- -72 M€ de coûts non-récurrents liés à l'organisation des Jeux Olympiques et aux réparations du sabotage
- -42 M€ liés à la mise en place de l'accord de branche sur la facturation des facilités de circulation
- -57 M€ d'effets volume défavorables (redevances, hausses de production pour l'entretien du réseau)
- -96 M€ d'autres effets non-opérationnels (notamment des régularisations sur exercices antérieurs)

Investissements nets

Les investissements nets sont de 2 419 M€. Retraités du débouclage de l'opération EOLE avec SNCF Gares & Connexions, ils sont de 1 725 M€, soit un niveau similaire à celui de 2023 (1 777 M€). Les investissements bruts sont globalement stables à 5 518 M€ en 2024 vs 5 522 M€ en 2023. L'enveloppe de renouvellement & performance progresse (+4%) grâce à l'accélération de la régénération et de la modernisation du réseau. Les projets régionaux de développement sont en hausse de +16% en lien avec les nouveaux Contrats de Plan Etat-Régions. En revanche, les grands projets sont en retrait de -12%, lié au séquencement de travaux sur EOLE et Charles de Gaulle Express.

Cash-flow libre

Le cash-flow libre de +30 M€ progresse de +234 M€ par rapport à fin décembre 2023.

Cette amélioration est principalement portée par :

- Une hausse de l'EBITDA de +353 M€
- Une évolution favorable des investissements nets (+56 M€)
- Une hausse des frais financiers de -55 M€, notamment sur la dette long terme
- D'autres effets pour -119 M€, essentiellement sur la variation du Besoin de Fonds de Roulement.

Dette nette

La dette nette IFRS 2024 s'établit à 19 531 M€, en hausse de 282 M€ par rapport à 2023 (19 249 M€).

Le cash-flow libre de l'année est positif (+30 M€) mais l'évolution des autres effets (principalement la juste valeur) est défavorable à hauteur de -312 M€.

2.3.2. Secteur SNCF Gares & Connexions

Gares			
En millions d'euros	31 dec 2024	31 dec 2023	Variation
Chiffre d'affaires externe	1 882	1 746	136
Chiffre d'affaires interne	122	110	12
Total Chiffre d'affaires	2 004	1 856	148
EBITDA	466	370	95
Investissements bruts tous financements	(992)	(1 113)	121
Investissements nets	182	(437)	619
CFL	(76)	37	(113)
Dette nette	(1 219)	(1 064)	(155)

Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de 2 004 M€ est en augmentation de +148 M€, soit +8% par rapport à 2023 en lien principalement avec l'évolution des prestations régulées et la bonne dynamique de l'activité commerciale en gare.

La croissance s'explique ainsi principalement par les évènements suivants :

- La hausse des prestations régulées pour +92 M€ principalement en lien essentiellement avec l'impact de la fin du bouclier tarifaire, les nouvelles gares EOLE, la plateforme unique et aux Jeux Olympiques et Paralympique de Paris 2024,

- La reprise de l'activité commerciale en gare et une bonne performance commerciale engendrant une hausse de +37 M€ des redevances commerciales,

- L'augmentation des loyers pour +4 M€ en lien avec la progression des indices d'indexation,

- Une baisse des projets de travaux, d'études et maintenance de -5 M€ essentiellement sur la partie prestations de projets et d'études pour tiers,

- D'autres variations pour +20 M€ dont le parc IDF et autres prestations sur les filiales.

EBITDA

L'EBITDA de 466 M€ est en hausse de +95 M€ par rapport à 2023. Cette évolution résulte principalement de :

- L'évolution du chiffre d'affaires de 2 004 M€ pour +148 M€.

- Des charges d'exploitation qui s'élèvent à -1 548 M€ en hausse de -61 M€ (+4%) en lien avec une activité de production soutenue et de la hausse des charges du personnel (mesures salariales dans le cadre du maintien du pouvoir d'achat)

- D'autres éléments pour +8 M€ en légère amélioration par rapport à 2023 liés essentiellement à la reprise de dépréciation AREP relative au dénouement d'un litige clients au Moyen-Orient.

Investissements bruts

L'année 2024 est marquée par une production toujours élevée et proche de 1 Md€ traduisant la capacité du Groupe G&C à conserver un niveau élevé d'investissements.

Les investissements bruts s'établissent à 992 M€ en 2024 en baisse de 121 M€ par rapport à 2023. La baisse des investissements s'explique principalement par un effet volume dû à l'impact des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 sur le second semestre (Projet de développement +5 M€, modernisation d'exploitation +7 M€, bâtiments +4 M€ …) mais aussi sur le SI et Digital (+24 M€), ainsi que des écritures de conso/ intra groupe.

Investissements nets

Le volume des investissements nets de l'exercice 188 M€ est en recul de 623 M€, en lien principalement avec le débouclage du projet EOLE entre SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions (diminution des Investissements Nets de 574 M€ en contrepartie d'un impact de 661 M€ sur les Cessions).

Cash-flow libre

Le cash-flow libre s'établit à -76 M€, en dégradation de -113 M€ par rapport à 2023.

Cette évolution s'explique principalement par des encaissements exceptionnels en 2023 - cessions dans le cadre des projets de modernisation de Paris Austerlitz et de Paris Montparnasse pour -62 M€ (net d'impôt sur les sociétés et de TVA) et jugement favorable dans le cadre du litige Gare du Nord à hauteur de -36 M€ (net d'impôt sur les sociétés) - ainsi que par des investissements nets en hausse de -14 M€ et d'autres éléments pour -1 M€.

Dette nette

La dette nette IFRS à fin 2024 de 1 219 M€ augmente de -155 M€ (+15%) par rapport à 2023 avec un effet défavorable du cash-flow libre des 12 derniers mois pour -76 M€ et un versement de dividendes de -76 M€.

2.3.3. Secteur Autres

	Autres		
En millions d'euros	31 dec 2024	31 dec 2023	Variation
Chiffre d'affaires externe	40	31	9
Chiffre d'affaires interne	154	133	21
Total Chiffre d'affaires	194	164	30
EBITDA	14	11	3
Investissements bruts tous financements	(22)	(12)	(10)
Investissements nets	(21)	(12)	(9)
CFL	(8)	(7)	(1)
Dette nette	(37)	(14)	(23)

Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires du secteur Autres est en hausse de +30 M€ (+18%) par rapport à 2023, dont 17 M€ liés à l'intégration globale en consolidation d'Eurailscout France au 1er janvier 2024. Mis part cet effet de périmètre, la croissance de l'activité des autres filiales est de 14 M€, soit 9%, et bénéficie à toutes les filiales.

La progression du chiffre d'affaires de Sferis est de +8 M€ (+6%), centrée sur les activités de services (sécurité, formation et gestion d'infrastructure : +14 M€) alors que l'activité de prestations de travaux est en retrait (-6 M€).

Le plan d'actions pour dynamiser l'offre de services d'Altamétris lui permet de renouer avec la croissance du chiffre d'affaires, qui progresse de 3,5 M€ (+65%) par rapport à 2023.

Le chiffre d'affaires de Terralpha enregistre une légère hausse de 0,2 M€ (+2%) en raison du déploiement limité d'Omnibus, de report de ventes d'extensions privatives destinées à des collectivités et du sous-effectif de la direction commerciale.

La progression du chiffre d'affaires de Leyfa Mesurément, est de 1,6 M€ (+18%), grâce à de nouveaux marchés, dont le marché de régénération de la ligne du Blanc Argent, en co-traitance avec Sferis.

La société Eurailscout France est consolidée en intégration globale depuis le 1er janvier 2024 et génère 17 M€ de chiffre d'affaires.

EBITDA

L'EBITDA s'élève à 14 M€, en hausse de 3 M€ (+29%) par rapport à 2023, avec les évolutions suivantes sur le périmètre des filiales.

L'EBITDA de SFERIS se dégrade de 3 M€ (-32%) du fait de la baisse des prix sur le contrat des prestations d'annonce et de missions de sécurité connexes (SLG) et du recours massif à la sous-traitance pour répondre à des besoins non anticipés concernant EOLE.

L'EBITDA d'Altamétris progresse de près de 1 M€ (+133%) du fait de la progression du chiffre d'affaires et d'une bonne maîtrise du niveau des charges.

L'EBITDA de Terralpha se dégrade par rapport à 2023 (-0,6 M€ / -140%) en lien avec la progression des OPEX (+0,8 M€).

L'EBITDA de Leyfa s'améliore de 0,3 M€ (29%).

La société Eurailscout France, consolidée en intégration globale depuis le 1er janvier 2024, génère 5 M€ d'EBITDA (effet périmètre).

Investissements nets

Les investissements nets s'élèvent à 22 M€ et sont en hausse de 10 M€ par rapport à 2023 ; ils sont principalement portés par Terralpha, Eurailscout France et SFERIS.

Cash-flow libre

Le cash-flow libre reste négatif à -8 M€ ; il en retrait de 1 M€ par rapport à 2023.

Dette nette

La dette financière nette augmente de 23 M€ par rapport à 2023. Cette hausse est expliquée par un effet périmètre compte tenu de l'intégration d'Eurailscout France (-14 M€), ainsi que par la position de Terralpha (-8 M€) puis de SFERIS (-2 M€), atténuée par celle d'Altamétris (+2 M€).

2.4. INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	31 dec 2024	31 dec 2023	Evolution 2024 vs 2023	
			En M€	En %
Grands projets de développement	**1 048**	1 196	-148	-12%
Projets régionaux de développement	**1 003**	868	135	16%
Mise en conformité du réseau	**161**	149	12	8%
Renouvellement et performance	**3 233**	3 108	125	4%
Foncier et autres	**105**	110	-5	-5%
Sous-total investissements ferroviaires	**5 550**	**5 431**	**119**	**2%**
Industriels	**290**	318	-28	-9%
SNCF RESEAU (OPEX/CAPEX hors frais financiers)	**5 839**	**5 750**	**89**	**2%**
Intégration frais financiers et déduction part OPEX	**321**	-228	549	-241%
TOTAL SECTEUR SNCF RESEAU	**5 518**	**5 522**	**-5**	**0%**
TOTAL SECTEUR SNCF GARES & CONNEXIONS	**992**	**1 113**	**-121**	**-11%**
TOTAL SECTEUR Autres	**22**	**12**	**10**	**82%**
TOTAL GROUPE SNCF RESEAU	**6 531**	**6 647**	**-116**	**-2%**

À fin décembre 2024, les investissements bruts du Groupe SNCF Réseau s'élèvent à 6 531 M€ en baisse de 116 M€ par rapport à fin décembre 2023.

2.4.1. Investissements SNCF Réseau

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

Le total des dépenses d'investissements de 5 839 M€, est en forte augmentation (+89 M€) dans le cadre du programme d'accélération de la Régénération et des premières signatures de CPER. Hors Grands Projets et Foncier, la production s'est accrue sur toutes les catégories de projets.

2.4.1.1. Renouvellement et performance

Le programme de renouvellement à 3 233 M€ représente plus de la moitié des investissements. Il témoigne de l'accélération des investissements pour la régénération du réseau structurant le plus circulé, dans le cadre du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau, pour moderniser les infrastructures ferroviaires : +125 M€ par rapport à 2023.

L'augmentation de la rénovation des linéaires de voies du réseau principal par rapport à 2023 est illustrée par le nombre de GOPEQ (équivalent de km de voies renouvelées) :

En unités physiques	Déc 2024	Déc 2023	Evolution	
GOPEQ	872	825	47	6%
Nombre d'appareil de voie (**)	499	512	-8	-3%

***Hors LGV*

Les investissements de renouvellement des voies et voies de service s'élèvent à 1 858 M€, en accroissement de +139 M€ par rapport à 2023 (1 719 M€) sur la zone Atlantique et l'Ile-de-France. Près de 25% des investissements sont réalisés en Ile-de-France.

Les principaux chantiers en cours à fin décembre 2024 sont les Suites Rapides Zones Denses en Ile-de-France ainsi que les sections Suite Rapide voie Maurienne, Château-Thierry, Ormoy-Verberie. Les principales mises en service 2024 ont été réalisées sur les Suites Rapides Zones Denses en Ile-de-France, et sur les sections Suite Rapide voie Salses-Perpignan, Lamothe Ychoux, Chartres le Theil, RVB Cahors-Caussade, RR BOA L590.

Les investissements en signalisation et Commandes Centralisées du Réseau (CCR) s'élèvent à 517 M€ et sont en hausse par rapport à 2023 (+25 M€) en Ile-de-France pour répondre aux enjeux de modernisation du système de gestion des circulations, en cohérence avec les impératifs patrimoniaux.

Plusieurs mises en service ont été réalisées sur 2024, notamment la CCU Villeneuve Saint-Georges.

L'activité traction électrique, liée à la rénovation des caténaires, des sous-stations, et équipements d'alimentation des lignes électrifiées, s'élève à 273 M€. Les principaux travaux concernent le renouvellement de la caténaire du RER C.

En matière d'ouvrages d'art (ponts, tunnels) et en terre (talus, remblais), les investissements s'élèvent à 191 M€. L'année 2024 est marquée par une forte production notamment en Ile-de-France (régénération du Tunnel de Rolleboise phase 2, pont de Gallardon et Chartres). Les Tunnels de Saint Pierre et Perternere ont été régénérés en 2024.

L'activité Télécom ressort à 132 M€. Près du tiers de cette production est porté par le Plan Fibre Optique en vue de la mise en service d'un réseau qui atteindra 11 147 km fin 2024. SNCF Réseau a régénéré 579 routeurs Infranet depuis 2019 (soit 97%), dont 6 en 2024. Il restera à déployer une vingtaine de routeurs supplémentaires en 2025.

Les autres dépenses de renouvellement de 261 M€, sont en légère baisse par rapport aux investissements de 2023 (-3 M€) et correspondent principalement aux opérations immobilisables de gros entretien, à l'amélioration de la régularité ainsi qu'à des investissements commerciaux.

2.4.1.2. Mise en conformité du réseau

La mise en conformité du réseau à hauteur de 161 M€ s'inscrit dans le cadre de la priorité de l'entreprise accordée aux opérations spécifiques de sécurité.

Les investissements de sécurité s'élèvent à 133 M€ en 2024, et sont en augmentation par rapport à l'année 2023 (+6%). L'année 2024 est marquée en Ile-de-France notamment par les travaux sur le Passage à Niveau 4 Deuil. Ces investissements concernent principalement des suppressions de passages à niveau ou des aménagements pour l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, la suppression ou l'aménagement de traversées de voie pour le public en gare, la mise en place de clôtures pour éviter les intrusions dans les emprises ferroviaires, la sûreté des infrastructures, la sécurisation de tunnels ferroviaires, et l'installation d'équipements de contrôle de vitesse des trains par balise.

2.4.1.3. Projets régionaux de développement

Les projets entrant dans cette catégorie regroupent essentiellement les projets financés par les Contrats de Plan État-Région (CPER) ; ils intègrent les projets de modernisation des lignes de desserte fine du territoire et les investissements capillaires fret. Les dépenses sur ce segment s'établissent à 1 003 M€ en 2024, en hausse +135 M€ par rapport à 2023, dans le cadre des nouveaux Contrats de Plan État-Région. Les principales évolutions sont les suivantes :

- Les investissements des lignes de desserte fine du territoire s'élèvent à 506 M€ en 2024 et sont en hausse par rapport à 2023 de +124 M€ soit +32%.

- Les investissements des autres projets régionaux de développement ressortent à 498 M€ en 2024 et sont en hausse par rapport à 2023 de +11 M€ soit +2%. Ils incluent les investissement fret (157 M€) qui poursuivent leur progression (+13 M€).

En Ile-de-France, les principaux projets en cours sont notamment le projet tram-train Massy-Evry (T12), Schéma Directeur du Matériel Roulant renforcement caténaire, Agence Grand Paris Libération Montgolfier.

Dans les autres régions, les projets Renouvellement Sablé Château Gontier, Modernisation Nexon Brive, Régénération Chartres-Courtalain, Renouvellement Dinan-Lamballe ont été mis en service en 2024

2.4.1.4. Grands Projets

Grands projets en travaux

Les dépenses des grands projets en travaux s'établissent à 983 M€ en 2024. Il s'agit notamment du projet Eole, prolongement vers l'Ouest du RER E. La mise en service est effective depuis mai 2024 pour la partie des nouvelles infrastructures (Haussmann Saint-Lazare / Nanterre la Folie), et les travaux se poursuivent pour le tronçon jusqu'à Mantes-la-Jolie. Le projet Charles de Gaulle Express, liaison ferroviaire directe entre la Gare de l'Est et l'aéroport Charles de Gaulle, est un autre projet d'envergure de ce segment d'investissements. L'année 2024 a été marquée début novembre par la mise en service de la nouvelle signalisation ERTMS au standard européen de LGV+ Paris-Lyon ; ce bond technologique de la modernisation permettra d'augmenter la fréquence des trains, d'améliorer leur régularité et de favoriser l'accès au réseau français pour les entreprises ferroviaires européennes. Le démarrage en grand des travaux de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie a débuté au printemps 2024 ; il prévoit la création d'une section de voie ferrée de 6,5 km reliée par deux raccordements, à la ligne classique Paris-Creil au Nord-Ouest et à la ligne grande vitesse d'Interconnexion au Sud-Est. Cette liaison va faciliter les déplacements vers le pôle économique de Roissy et son aéroport depuis le sud des Hauts-de-France et le nord-est du Val d'Oise, pour plus de quatre millions de voyageurs.

Grands projets nationaux amont et modernisation

Les dépenses sur ce segment s'affichent à 56 M€ en 2024. Les études pour la réalisation des futurs grands projets sont hiérarchisées sur la base de la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) à la suite du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures. Le déclenchement et l'avancement de ces études et acquisitions foncières sont étroitement liés aux décisions de l'État. En 2024, elles concernent essentiellement la ligne nouvelle Montpellier Perpignan et Grands Projets Sud-Ouest.

Grands projets en partenariats publics privés (PPP)

En 2024, la production réalisée sur les projets PPP, à hauteur de 9 M€, concerne principalement des travaux complémentaires liés au Contournement Nîmes Montpellier.

2.4.1.5. Foncier et autres

Les investissements foncier et autres pour tiers s'élèvent à 105 M€, en baisse de -5 M€ par rapport à 2023. L'année 2024 est marquée notamment, sur les travaux pour tiers, par les projets Canal Seine Nord Europe et pont rail (PRA) Lino Sud Loos en Hauts-de-France. L'activité travaux pour tiers concerne principalement des travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau à la demande de tiers qui en financent l'intégralité. L'activité Foncier et immobilier regroupe les investissements liés à la valorisation du patrimoine foncier et immobilier en vue de cession ou de location.

2.4.1.6. Investissements industriels

Les investissements industriels de 290 M€, en réduction de -28 M€ par rapport à 2023, concernent principalement les systèmes d'information, le matériel et l'outillage pour la modernisation de l'outil industriel et les installations immobilières.

2.4.2. Investissements SNCF Gares & Connexions

Au 31 décembre 2024, les dépenses d'investissements s'élèvent à 992 M€. Les principaux éléments sont les suivants :

- Les gares d'Île-de-France (hors EOLE) représentent 396 M€ des investissements tous fonds dont 79 M€ relevant de projets de mise en accessibilité. Ces dépenses s'inscrivent pour leur majeure partie (68%) dans le cadre du contrat signé entre le Groupe SNCF et Île-de-France Mobilités, le solde (123 M€) relevant de grands projets nationaux (dont Paris Austerlitz 50 M€ et Paris Gare du Nord 29 M€), et d'autres projets divers pour 44 M€,

- Les gares en régions représentent 421 M€ des investissements tous fonds dont 173 M€ concernant de projets de mise en accessibilité. Les principales régions contributrices sont Auvergne Rhône-Alpes

pour 70 M€, Occitanie pour 72 M€, Provence Alpes Côte d'Azur pour 44 M€. Les grands projets nationaux contribuent à hauteur de 49 M€ de l'ensemble (dont Lyon Part Dieu 21 M€),

- Le programme EOLE (prolongement vers l'ouest du RER E) pour 79 M€,

- Les autres projets d'investissements transverses (dont marketing, SI & digital…) représentent 96 M€ dont 21 M€ d'incorporels.

L'année 2024 est marquée par la livraison d'importants projets et la poursuite des axes stratégiques d'investissements de SNCF Gares & Connexions, autour du programme d'accessibilité, la sécurité en gares, les grands projets de rénovation, l'intermodalité, les chantiers verts tout en développant de façon générale sa politique d'investissements ancrée dans les territoires.

Le programme accessibilité (Schéma Directeur d'Accessibilité SDA et Schéma Directeur National d'Accessibilité SDNA) poursuit son déploiement avec des livraisons emblématiques : en Ile-de-France, ce sont 36 gares nouvellement mises en accessibilité depuis l'année passée, ce qui amène à un total de 181 gares accessibles sur le programme initial de 209 gares. En 2024, parmi les opérations notables en Ile-de-France, les gares de Saint-Quentin-en-Yvelines, Sainte-Geneviève-des-Bois et Pont-Cardinet ont été rendues accessibles.

Sur l'ensemble du territoire (gares nationales, régionales, et franciliennes), 540 gares ont été mises en accessibilité depuis le début du programme. Sur 2024, près de 30 gares ont été rendues accessibles hors Ile-de-France : par exemple Blois, Lourdes, Pau, Valenciennes, Périgueux, Chambéry…

En parallèle, l'accessibilité des gares peut s'appuyer dorénavant sur une plateforme numérique permettant la réservation de prestations d'assistance PSH/PMR. L'application Assist'enGare reçoit ainsi un retour très positif avec près de 94% de satisfaction client à la suite des 41 000 prestations d'assistance réalisées sur les grandes gares JOP.

SNCF Gares & Connexions améliore la sécurité en gares, avec en 2024 la suppression de 3 traversées des voies par le public (TVP) préoccupantes, celle de Le Teich, de Loriol-sur-Drôme et de L'arbesle. Elle parvient aussi à améliorer la sécurité au travail avec une diminution de la fréquence des incidents et de leur gravité.

SNCF Gares & Connexions a livré cette année 3 grands projets de rénovation de Halles Voyageurs : la Grande Halle Voyageurs de Paris Austerlitz, la Petite Halle Voyageurs de Paris Lyon et la Grande Halle Voyageurs d'Agen. L'année a aussi vu la livraison de la galerie Béraudier de la gare de Lyon Part-Dieu, travaux d'ouverture et d'aménagement qui, à terme, lui permettront de passer le cap des 200 000 voyageurs au quotidien (140 000 aujourd'hui). Le nombre de commerces et de services a ainsi pu être augmenté dans de nombreux endroits en gare. Par ailleurs, des réalisations notables ont été livrées sur le premier semestre en amont des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 dans les gares parisiennes, et notamment, les stationnements / accroches pour les vélos, le Projet Horizon 2024 à Paris Nord qui correspond à la première phase de modernisation de la gare (halle à vélo, nouvelle sortie, cour des taxis …), la restauration de la correspondance avec le métro à la gare Paris Montparnasse. Enfin, deux inaugurations importantes ont eu lieu au deuxième semestre : celle du Bâtiment Voyageurs de Cagnes sur-Mer et celle de la passerelle de Pau.

Leader de l'intermodalité, SNCF Gares & Connexions accélère ses investissements pour favoriser la complémentarité des modes de transports individuels et collectifs en créant le Programme CONNEXIONS. Ce dernier a la charge d'assurer la bonne coordination entre les différents métiers et les différentes directions. En parallèle, SNCF Gares & Connexions maintient son engagement pour favoriser les déplacements à vélo en atteignant les 55 000 places de vélos en gares à fin 2024 (44 000 l'année précédente).

A noter également la livraison en 2024 des Pôles d'Échanges Multimodal d'Avignon Centre et Issoire notamment.

Les « chantiers verts » du plan stratégique qui visent à décarboner la consommation énergétique (« relamping » et remplacement de chaudières à fioul), à rendre les gares plus accessibles aux mobilités douces (places de stationnements vélo) et la gestion de déchets plus vertueuse (mise en place de poubelles tri-flux) sont également en action sur l'ensemble du territoire. Ces travaux permettent notamment de poursuivre la transition énergétique avec une baisse de consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre.

Soucieux d'un développement équilibré sur tout le territoire, SNCF Gares & Connexions intervient dans toutes les régions, en cohérence avec les politiques locales d'urbanisme.

En Île-de-France, les nombreux projets se sont poursuivis avec notamment l'extension du RER E et la création de 3 nouvelles gares : Neuilly-Porte Maillot, La Défense-Grande Arche et Nanterre-la-Folie. Les travaux d'interconnexion avec les gares du Grand Paris Express se sont poursuivis notamment à Chelles, Issy, Clamart, Les Ardoines, Vert de Maisons, Bondy, Massy Palaiseau, Sevran Livry et Sevran Beaudottes.

Les études pour l'adaptation fonctionnelle et technique au contexte francilien (« MASS TRANSIT ») du système LIVE ont été lancées en 2024. LIVE est un nouveau système d'information voyageurs plus performant. Déployé en 2023 sur 1 200 gares, 24 nouvelles gares s'y sont greffées cette année avec succès.

SNCF Gares & Connexions accélère aussi sa politique d'investissements ancrée dans les territoires avec la livraison de nouveaux projets « Place de la gare » et avec le développement d'offres en gares répondant aux attentes des territoires et des voyageurs. Le développement de cette nouvelle offre s'organise notamment autour de nouvelles lignes de métiers et de contrats nationaux pour massifier l'offre et la couverture en gares : espaces de coworking, centres de santé (télémédecine, centres de santé, laboratoires d'analyse), commerces éphémères, « retail » (supérettes physiques et autonomes).

La loi relative aux Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) promulguée en décembre 2023 a lancé le programme national d'octroi du statut de SERM. SNCF Gares & Connexions est engagée dans la phase de préfiguration des SERM par la réalisation des études dites « RADAR ». Elle répond ainsi à deux grands enjeux pour les gares ferroviaires : développer les flux vers les gares, en renforçant les connexions entre le train et les modes les moins carbonés, et assurer de bonnes conditions de sécurité, d'accessibilité et de confort à des voyageurs qui seront nettement plus nombreux à horizon de la mise en service des SERM. Le RADAR porté par SNCF Gares &Connexions et réalisé par AREP permet ainsi de fournir un outil pour aider les Autorités Organisatrices de Mobilité et les collectivités territoriales à anticiper stratégiquement les travaux pour adapter les gares et les pôles d'échanges multimodaux aux SERM.

En parallèle de ses grands chantiers et ses grands projets, SNCF Gares & Connexions a déployé sa politique et sa stratégie opérationnelle de gestion d'actifs dans le cadre de son programme « asset management ». Cela permet d'optimiser le plan d'investissement de SNCF Gares & Connexions au regard de ses besoins et en cohérence avec sa stratégie.

2.5. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT

2.5.1. Gestion des financements et des placements

Réforme ferroviaire : financement et trésorerie

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

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

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

Financement moyen long terme : détermination du coût

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

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

Le 30 janvier 2024, SNCF Réseau a souscrit deux prêts pour un montant total de 1 320 M€ : 600 M€ à échéance janvier 2030 et 720 M€ en janvier 2031.

Ainsi, au 31 décembre 2024, sept prêts long terme ont été octroyés à SNCF Réseau par la société mère pour un total de 7,6 Mds€.

Trésorerie court terme

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

Au 31 décembre 2024, le montant nominal du financement court terme net de SNCF SA vers SNCF Réseau est d'un montant de 744 M€.

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

Notations financières

31/12/2023

	Court terme	Long terme	Actualisation
Moody's	P-1	Aa2	17/02/2023
Standard & Poor's	A-1+	AA	30/06/2023
Fitch Ratings	F1+	AA-	22/05/2023

31/12/2024

	Court terme	Long terme	Actualisation
Moody's	P-1	Aa3	23/12/2024
Standard & Poor's	A-1+	AA-	07/06/2024
Fitch Ratings	F1+	AA-	23/10/2024

Les notes à court et long terme attribuées par les agences de notation financière au 31 décembre 2023 et au 31 décembre 2024 sont indiquées ci-dessus. Entre le 31 décembre 2023 et le 31 décembre 2024, toutes les agences ont réalisé des actualisations. Ainsi, S&P et Moody's ont modifié les notations de SNCF Réseau, concomitamment à la dégradation de la France et Fitch a changé sa perspective à négative (vs stable).

Dette financière nette selon les normes IFRS

En tenant compte de l'ensemble des instruments financiers et des effets périmètre PPP (Partenariats Public Privé), la dette financière nette s'élève à 19,5 Mds€ à fin décembre 2024 contre 19,2 Mds€ au 31 décembre 2023.

2.5.2. Gestion des risques de marché

Les risques financiers sont décrits dans la partie « 3.3 La maîtrise des risques financiers ». Relations financières avec l'État

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

2.5.3.1. SNCF Réseau

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

Au titre de l'exercice 2024, les subventions appelées par SNCF Réseau s'élèvent à 2 792 M€, dont 497 M€ auprès de l'AFITF.

Le montant des créances de subvention échues s'établit à 96 M€ (dont 25 M€ en attente de l'État et de l'AFITF) contre 165 M€ (dont 71 M€ de la part de l'État et de l'AFITF) à fin décembre 2023.

2.5.3.2. SNCF Gares & Connexions

Au titre de ses opérations d'investissements, SNCF Gares & Connexions reçoit des cofinancements de la part de partenaires publics et privés. Les partenaires publics peuvent être notamment l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF), les Régions ou les Villes / Agglomérations, le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER).

À fin décembre 2024, les subventions appelées par SNCF Gares & Connexions et par SNCF Réseau pour le compte de SNCF Gares & Connexions s'élèvent à 551 M€.

2.5.4. Responsabilité Fiscale

En 2024, SNCF Réseau n'a d'activité économique directe que sur le sol français et n'a pas de présence ou de projets d'investissements directs dans un pays autre que la France

excepté les missions techniques. SNCF Réseau n'a pas de présence dans les États et territoires non coopératifs.

2.6. MISE EN ŒUVRE DU CONTRAT PLURIANNUEL DE PERFORMANCE.

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

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

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

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

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

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

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

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

2.6.1. Circulation commerciale

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

Même si le volume de circulation de trains – exprimé en trains-kilomètres – est largement tributaire de facteurs externes au gestionnaire d'infrastructure (activité des entreprises ferroviaires et de leurs clients, concurrence modale, conjoncture économique), il est tout de même un des principaux indicateurs de son activité.

Sur l'année 2024, les volumes des trafics de trains de voyageurs sont inférieurs de 21 MTKM à l'objectif du contrat, soit un retard de 4,9%. Cette baisse des trafics est concentrée sur la grande vitesse, suivie par le transport régional et les grandes lignes. Seul le transport Ile-de-France dépasse les objectifs du contrat.

L'impact majeur sur le trafic sur la période 2021-2024 est la crise Covid avec des effets plus longs qu'initialement anticipés, accentué par les mouvements sociaux de 2023 et une arrivée plus lente que prévue des nouveaux entrants :

- Les difficultés que les nouveaux entrants connaissent à propos de leur entrée sur le marché sont connues et le plus souvent exogènes : accès à des capitaux, disponibilité du matériel roulant par exemple.
- Les stratégies des opérateurs sont orientées vers l'optimisation de leur taux de remplissage, ce qui se fait au détriment du développement de l'offre en volume de circulations (trains/km)
- Un moindre développement que prévu du trafic conventionné régional.

Sur le fret, les trafics 2024 s'établissent à 58 MTKM, en hausse par rapport à 2023 (55 MTKM). Ils restent toutefois en retrait par rapport à 2022 (63 MTKM) et sont marqués par les conséquences des grèves du 1er semestre 2023. L'année 2024 a également été impacté par l'éboulement en Maurienne (fin 2023), des intempéries et des adaptations des plans de transport liés à la réorganisation du fret. Le contrat n'indique pas d'objectif sur ce périmètre.

2.6.2. Sécurité

Fréquence des accidents significatifs

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

Le nombre d'accidents significatifs constitue une référence solide pour apprécier le niveau de sécurité sur le réseau car précisément défini par la directive sécurité 2016 798 du 11 mai 2016. Il est en outre un des principaux indicateurs suivis par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA), permettant une comparabilité avec les homologues de SNCF Réseau.

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

En 2024, le nombre d'accidents significatifs (31,1 accidents significatifs pour 100 Mtkm) bien qu'en dépassement de 8% par rapport à l'objectif de 28,7 accidents significatifs pour 100 Mtkm, reste inférieur aux chiffres de 2023 (34,8) et ceci malgré une augmentation de trafic de 7% en 2024 par rapport à 2023.

Les accidents aux passages à niveau et les accidents de personnes « intrus » heurtées dans les emprises ferroviaires par un train en mouvement représentent 69% des accidents significatifs de la période 2021-2024 (94 accidents sur les 136). Afin de se prémunir des comportements à risque des individus traversant les voies ou pénétrant dans ces lieux sans autorisation, SNCF Réseau déploie une série d'actions aux abords des passages à niveau et de ses emprises. Un certain nombre d'équipements sont installés : filets sous barrières, barrières éclairées, vidéo, équipements de barrières de passages à niveau n'en disposant pas, clôtures… Ces installations s'accompagnent également de campagnes de sensibilisation auprès du public.

Fréquence des accidents avec arrêt de travail

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

Les accidents pris en compte sont ceux avec arrêt de travail supérieur à un jour, ayant affecté les salariés de SNCF Réseau. Leur nombre est rapporté au volume d'heures travaillées.

En 2024, la fréquence de accidents avec arrêt de travail a augmenté et l'écart à l'objectif est de 1,4. Après une forte hausse en fin d'année 2023, le taux de fréquence est reparti sur une tendance baissière pour atteindre 8,1 en juin 2024. Cette baisse engagée sur le premier semestre s'est inversée en fin d'année et compte 8,5 accidents par million d'heures travaillées.

Le nombre des accidents du travail annuel a diminué ces dernières années même si la tendance s'est inversée en 2024. On note une baisse moyenne de 4,6% par an sur la période 2021-2024 alors que les effectifs ont baissé de seulement 0,7% par an en moyenne sur cette même période.

SNCF Réseau déploie et anime des actions nationales et locales visant à l'amélioration continue de la santé et la sécurité au travail de ses agents. On peut citer la démarche de Transformation Managériale Santé Sécurité au Travail déployée de 2018 à 2022, l'élargissement de l'analyse des événements de sécurité à ceux de gravité faible mais à haut potentiel, la révision de certaines Règles Qui Sauvent en 2024, l'augmentation du taux de sauveteurs secouristes parmi les agents, des animations autour de campagnes de communications sur les risques les plus élevés (déplacement de plain-pied, risque électrique, risque routier et pour l'année à venir 2025 l'ajout du risque manipulation /manipulation).

2.6.3. Développement durable

Émissions carbones dues aux matériaux dimensionnants de la voie

Chaque année, l'activité de SNCF Réseau émet, directement ou indirectement, environ 1,2 million de tonne CO2 équivalent (CO2e). Ces émissions sont majoritairement issues de la maintenance du réseau ferré, qui couvre à la fois les actions d'entretien et la régénération des actifs. Les matériaux d'infrastructures, utilisés principalement pour la maintenance du réseau, représentent une part significative de l'empreinte carbone de l'entreprise. En effet, l'approvisionnement en matériaux d'infrastructure et la prise en charge de leur fin de vie émettent près de 60% des émissions de SNCF Réseau.

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

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

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

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

Au 31 décembre 2024, la réduction des émissions de GES est de 39,6% par rapport à la référence de l'année 2018. Depuis 2021, l'objectif a été toujours largement dépassé, grâce à la mise en œuvre plus rapide et plus massive que prévu de la filière d'approvisionnement en rails recyclés : 80% des approvisionnement en rails sont issus de la filière électrique dite « rails verts ». Ce chiffre est équivalent à 2023, mais la baisse d'émission est plus importante car le facteur d'émission en CO2 du rail a été revu à la suite d'un calcul plus précis. Bien que l'objectif prévisionnel soit largement dépassé dès maintenant, le potentiel d'amélioration lié à l'industrialisation en cours de l'économie circulaire n'est pas encore atteint. Le passage à la filière électrique de la production du rail neuf à partir d'acier recyclé tire à lui seul la performance remarquable de réduction carbone (par rapport à 2018). SNCF Réseau complète cette décarbonation de ses fournisseurs par le développement du réemploi (objectif de 7% de réemploi du rail pour 2026).

2.6.4. Performance clients

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

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

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

La réalisation de la conception du service annuel 2025 d'avril à septembre 2024, est marquée par la forte augmentation de la volumétrie globale des travaux (+9%) et notamment des fenêtres déformées (+16%), particulièrement impactantes pour les sillons, ainsi que d'une augmentation du nombre de sillons-jours demandés (+1,8%). Mais malgré le volume croissant de travaux sur le réseau, année après année, et grâce au changement d'outil de production depuis le Service Annuel (SA) 2021 qui permet une détection plus fine des conflits sillons/travaux, la performance atteinte en 2024 continue de progresser au regard de la période de référence.

L'attribution des sillons à la date de publication de l'horaire de service (HDS) pour les trains voyageurs est en deçà de l'objectif en 2024 : 94,9% de sillons-jours attribués (en % des sillons-jours demandés) pour un objectif de 96,5%. Hors périmètre Ile-de-France, l'indicateur s'établit à 96,2% en 2024 pour le Service Annuel 2025, en ligne avec l'objectif.

Pour les trains de nuit, l'indicateur est en progression par rapport à 2023 avec 75,8% de sillons-jour attribués en 2024 par rapport à 74,8% en 2023 (pas d'objectif au contrat).

Pour le fret, l'objectif de 88% de sillons jours attribués est dépassé puisqu'il se situe à 90,2% en 2024. Cette progression a été rendue possible grâce à un travail important d'anticipation en amont du démarrage de la phase de construction et de l'outil SIPH qui facilite la création de variantes pour maîtriser l'impact des travaux sur les sillons

Maintien des sillons attribués

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

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

En 2024, 98,9% des sillons voyageurs (hors Ile-de-France) ont été maintenu. L'objectif fixé au contrat de performance de 98,1% a donc été dépassé, comme en 2021, 2022 et 2023.

L'objectif de maintien des sillons fret a également été atteint avec un résultat de 98,3% pour un objectif de 97,5%.

Irrégularité pour causes Réseau

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

SNCF Réseau surveille et pilote, à maille quotidienne, l'irrégularité dont l'origine est liée à une cause SNCF Réseau, et gère au quotidien les actions de progrès. L'indicateur s'applique à tous les trafics commerciaux, de voyageurs comme de fret. Il

ne connait pas de périmètre d'exclusion ou de neutralisation. Le retard est évalué au-delà de 5 min 59'' à l'arrivée.

Le taux d'irrégularité pour causes Réseau est à l'objectif fixé à 4,1% et en nette amélioration versus 2023 (-0,3 pt).

Cette performance a été favorisée par une météo relativement classique durant l'année 2024 (avec néanmoins des intempéries encore très impactantes sur la fin d'année) et la période favorable des Jeux Olympiques durant laquelle les équipes ont été fortement mobilisées et les travaux sur le réseau reprogrammés.

L'ensemble des causes d'irrégularité sont globalement en amélioration versus 2023 que ce soit les causes externes réseau, les défaillances d'infrastructure ainsi que les causes liées au « tracé des horaires » et à la gestion de la circulation. Il est à noter toutefois que l'impact des intempéries sur l'irrégularité reste relativement élevé, pesant pour 0,43% en cumulé sur l'année 2024 ainsi que l'impact des défauts de signalisation. SNCF Réseau bénéficie également d'un « contre effet » positif cette année 2024 avec peu de mouvements sociaux impactant la performance du réseau.

Trains de voyageurs totalement supprimés pour causes maîtrisables par SNCF Réseau

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

Afin de rendre compte de la performance de SNCF Réseau, l'indicateur est également limité aux causes maitrisables par lui (défaillances infrastructure, travaux, capacité et sillons, circulation).

Le début d'année 2024 a été marqué par plusieurs incidents générateurs de suppressions totales avec notamment plusieurs causes signalisation, caténaire ou appareils de voie dans les gares franciliennes aux mois de mars et d'avril. La tendance s'est ensuite légère infléchie en fin d'année, malgré des évènements météorologiques importants, comme les tempêtes Kirk et Darragh.

Le bilan des trains de voyageurs supprimés à fin 2024 est en dépassement par rapport à l'objectif de 10,5% (10 810 trains de voyageurs totalement supprimés pour causes maîtrisables par SNCF Réseau pour un objectif contractuel de 9 782 trains).

Le nombre de suppression de circulations voyageurs baisse toutefois de 1,4% entre 2023 et 2024, toutes causes confondues alors que le nombre de circulations augmente de 9,4%. Le taux de suppression baisse en conséquence de 2% à 1,8%. Les suppressions de circulations voyageurs pour cause réseau baissent également de 0,3% et le taux de suppression pour cause réseau baisse également très légèrement de 0,02% en ramenant ce taux à un niveau équivalent à 2021 et 2022.

2.6.5. Consistance du réseau et performance industrielle

Indice de consistance de la voie (ICV)

Afin de pouvoir gérer au mieux la vie des actifs du réseau et l'évolution de leur état, il est indispensable de disposer d'un indicateur qui permette, en relatif, de mesurer l'évolution de son vieillissement, et de pouvoir ainsi en envisager le mode d'entretien (maintien en condition opérationnelle ou renouvellement). Cet indicateur se doit également d'être en mesure d'alerter sur un seuil limite garantissant l'exploitabilité de l'actif en toute sécurité.

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

Pour les voies UIC 1-4, l'ICV 2024 provisoire s'établit à 50,7 supérieur à l'objectif du contrat de 50,1. L'indice définitif sera disponible au début du second trimestre 2025.

Pour les voies UIC 5-6, l'ICV 2024 provisoire ressort à 54,3, supérieur à l'objectif du contrat de 49.

Age moyen des appareils de signalisation

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

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

En 2024, l'indicateur s'établit à 27,6, en ligne avec la cible du contrat. Le vecteur principal de réduction de l'âge moyen des appareils de signalisation est l'augmentation de la trajectoire de régénération en signalisation.

Les objectifs de ces quatre dernières années ont été atteints ; cependant la trajectoire actuelle de régénération de la signalisation et des postes d'aiguillage dans le cadre des CCR restera insuffisante pour permettre de tenir l'objectif des années à venir.

Cet indicateur étant trop général, un découpage en cinq indicateurs a été proposé pour l'avenant au contrat de performance, actuellement en discussion avec l'État.

Disponibilité du réseau à la vitesse nominale

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

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

Sur LGV, l'objectif à 0 km est respecté fin 2024.

Sur les groupes UIC 1 à 4, les ralentissements totalisent 439 km à fin 2024 pour un objectif de 350 km. La décroissance du linéaire de ralentissement continue mais elle n'est pas aussi rapide que prévue. Quelques chantiers ont été décalés en 2025 du fait d'arbitrages sur les ressources d'études et d'indisponibilité du matériel de bourrage. Les travaux dans la vallée de la Maurienne ont été prolongés jusqu'à la fin du premier trimestre 2025.

Sur les groupes UIC 5 à 6, les ralentissements s'élèvent à 743 km à fin 2024 pour un objectif de 730 km. La bascule en 2024 des lignes de dessertes fines du territoire dans le réseau structurant a augmenté de presque 40% le linéaire à traiter. La disponibilité des ressources d'études reste la principale cause du report de certaines levées de ralentissements, en Bourgogne-Franche-Comté, le chantier GOP a été réalisé mais les études n'ont pas encore été menées à leur terme pour lever la limitation de vitesse.

Dépense moyenne d'entretien par kilomètre de voie du réseau

Les dépenses OPEX d'entretien (hors investissement) de SNCF Réseau représentent environ 3,3 Mds€ par an pour l'ensemble

du réseau. Le présent indicateur porte sur les dépenses d'entretien de l'ensemble des voies principales du réseau ferré national.

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

En 2024, la dépense moyenne d'entretien par kilomètre de voie du réseau s'établit à 60,2 k€ en euros constants 2020, pour un objectif de 58,6 k€.

Le coût de maintenance par km de voie est supérieur au contrat du fait des mesures exceptionnelles en faveur du pouvoir d'achat, de l'augmentation des dépenses liées à la végétation et au remplacement de rails et d'une hausse de la sinistralité.

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

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

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

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

Le coût GOPEQ LGV 2024 (999 k€) est inférieur de 27% à l'objectif du contrat de performance en raison d'une démarche de performance structurelle qui a permis l'adaptation des typologies de chantiers programmés et l'optimisation de leur consistance, notamment grâce à un choix de renouvellement limité au composant ballast, à la mise en œuvre du reprofilage de rail et à la généralisation de l'économie circulaire.

Pour la troisième année, le coût GOPEQ 2 à 6 national (1 566 k€) est inférieur à l'objectif du contrat de performance, de 7,8% en 2024. Le volume global de régénération industrielle (100% de l'objectif) a permis de répartir les charges fixes et par conséquent d'abaisser le coût GOPEQ global des chantiers UIC 1-6.

Le coût GOPEQ IDF 2024 (1 821 k€) est pour la deuxième année consécutive inférieur à l'objectif du contrat de performance. L'écart favorable de -7,1% s'explique par l'évolution de la typologie des moyens industriels (recours aux suite rapide nationale et suite rapide zone dense) et par la valorisation systématique des produits de dépose sur tous les chantiers. La suite rapide Haute Performance mise en œuvre en Ile de France depuis 2018 est un incontestable succès industriel partagé entre SNCF Réseau et ses partenaires industriels et transporteurs, qui a proposé une solution inédite à un problème jusqu'alors insurmontable.

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

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

Il s'agit aussi bien de mieux maitriser :

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

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

Sur l'année 2024, la part des opérations d'investissements réalisées sans surcoût a diminué de 1,5 point par rapport à 2023. Le taux atteint s'élève à 82%, inférieur à la cible du contrat fixée à 87%. Cette évolution défavorable se situe principalement sur les projets de régénération de la voie et les projets de Commande Centralisée du Réseau. En 2024, 131 opérations sont en surcoût (vs 111 en 2023).

La part des opérations d'investissements sans retard se maintient quant à elle au nouveau élevé de 95%, en ligne avec l'objectif du contrat.

2.6.6. Performance financière

Redevances d'infrastructure

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

Sur l'année 2024, les redevances d'infrastructure représentent 84% du chiffre d'affaires total de SNCF Réseau. Elles sont présentées hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA).

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

Les chiffres exprimés dans ce chapitre sont retraités des redevances d'infrastructure électrique à la suite d'une grande volatilité du prix de l'énergie

Les redevances d'infrastructures s'élèvent à 6,6 Mds€ en 2024, en forte hausse vs 2023 (6,0 Mds€). Ils sont facialement en retrait de -17 M€ par rapport à la cible du contrat (6,7 Mds€), mais cet écart masque un fort effet volume défavorable :

- Les trafics sont en retrait important par rapport à la trajectoire du contrat de performance, et l'impact est estimé à environ -365 M€
- L'indexation est plus dynamique que celle prévue au contrat de performance, reflet de la crise inflationniste sur la période 2022-2023, afin de couvrir la hausse des coûts de production de SNCF Réseau. Dans la tarification 2024-2026, la prise en compte des impacts inflation est progressive et ne sera complète qu'à fin 2026.

Marge opérationnelle (MOP) hors IFRS 16

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

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

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

En 2024, SNCF Réseau a constaté une dotation de 101 M€ « autres avantages au personnel » dans ses comptes, principalement liés à l'accord de cessation d'activité anticipée. Pour permettre une comparaison pertinente avec le contrat de performance, cet effet a été retraité dans la marge opérationnelle de l'année et dans les indicateurs faisant intervenir la marge opérationnelle.

La marge opérationnelle 2024 (hors IFRS 16 et hors autres avantages au personnel) s'élève à 2 060 M€. Elle progresse fortement par rapport à 2023 (1 635 M€) grâce à une progression des redevances (trafics et indexation) et à la performance opérationnelle, malgré une évolution dynamique des charges de

personnel et des surcoûts liés à l'organisation des Jeux Olympiques.

Il est en retrait de 565 M€ par rapport au contrat de performance, conséquence du volume de trafics manquants et de l'impact de l'inflation sur les coûts, qui n'a été que partiellement rattrapé dans la tarification sur l'année 2024.

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

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

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

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

A fin décembre 2024, le niveau de marge engendré sur l'exploitation du réseau rapporté aux redevances perçues s'établit à 31,1%, en forte progression vs 2023 (27,1%).

Il est deçà du ratio cible 2024 fixé à 39,5%[2]. Cette dégradation est la conséquence du retard accumulé sur les trafics par rapport aux hypothèses du contrat de performance, cumulé aux impacts cumulés de l'inflation entre 2022 et 2024 sur la masse salariale et les achats et charges externes. La nouvelle tarification 2024-2026 prévoit un rattrapage progressif de l'inflation dans les tarifs. L'effet prix appliqué en 2024 ne couvre ainsi qu'une partie des surcoûts constatés à fin 2023.

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

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

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

Il fait état de la différence entre :

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

- Et les investissements CAPEX nets de subvention (sont exclus les OPEX et les impacts IAS/IFRS).

L'indicateur 2024 est quasi à l'équilibre et s'établit à -16 M€, la marge permettant de financer le niveau des investissements en fonds propres. Il est en fort progrès par rapport à 2023 (-290 M€) grâce à la croissance de la rentabilité. Le contrat prévoyait un indicateur 2024 positif de 297 M€. L'écart s'explique par le retrait sur la MOP de -565 M€ en 2024 (vs objectif) atténué par un moindre impact CAPEX net à hauteur de 215 M€.

Ratio [Dette / MOP]

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

Il s'agit du rapport entre :

- La dette nette (correspondant aux engagements financiers nets en normes françaises, retraitée des primes d'émission et sans impact IFRS) destinée à évaluer la position créditrice ou débitrice de l'entreprise vis-à-vis de ses créanciers hors cycle d'exploitation (hors dettes fournisseurs, fiscales ou sociales). Elle correspond donc à la situation de la société par rapport aux banques qui accordent aux entreprises des financements à court et à long terme. Elle constitue une balance entre, d'un côté, les dettes financières de l'entreprise et, de l'autre, sa trésorerie disponible et ses investissements financiers ;

- Et la marge opérationnelle, qui permet d'évaluer la ressource qu'une entreprise tire de son cycle d'exploitation. Il correspond au solde entre les produits et les charges d'exploitation qui ont été consommées pour obtenir ces produits, mais ne tient pas compte des dotations aux amortissements et des provisions pour dépréciation d'actifs immobilisés.

Le ratio Dette nette / MOP s'établit à 8,6, en progrès par rapport à 2023 (10,8) grâce à l'amélioration de la rentabilité de SNCF Réseau en 2024. Il est en écart défavorable par rapport à la cible du contrat de performance (7,1) à cause du retrait de -565 M€ sur la marge opérationnelle (lié principalement au retrait des trafics) et bien que la dette nette soit inférieure à celle prévue à fin 2024 : 17,8 Mds€ en réel 2024 (dette CRC nette de l'impact des renégociations de taux des instruments de couverture) vs 18,5 Mds€ prévus au contrat.

Cash-flow libre

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

Le cash-flow libre comprend :

- Les flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles, soit l'EBITDA retraité des variations de provisions sur actifs circulants et après prise en compte de la variation de Besoin en Fonds de Roulement d'exploitation,

- Les flux de trésorerie provenant des activités d'investissements, soit les investissements nets de subventions après prise en compte de la variation de Besoin en Fonds de Roulement investissements et subventions,

- Le coût de l'endettement financier composé des produits et charges d'intérêts payés et calculés (amortissements des frais et primes d'émission, intérêts courus non échus)

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

Conformément aux engagements pris dès 2018 et actés dans la trajectoire du contrat de performance, SNCF Réseau a équilibré pour la première fois son cash-flow libre en 2024 avec un résultat de +30 M€, malgré le retrait important des trafics par rapport aux prévisions initiales et l'impact de l'inflation sur les coûts et les frais financiers.

Le cash-flow libre est en progression notable par rapport à 2023 (-204 M€). Il est en léger retrait par rapport au contrat (objectif de 75 M€).

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

Les ressources de SNCF Réseau doivent permettent, à terme, de couvrir le coût complet imputable aux différents segments de marché. Le coût complet du réseau doit être calculé en tenant

[2] *Les redevances s'entendent hors redevances électriques, qui connaissent une volatilité importante liée à l'évolution du coût de l'énergie*

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

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

Le taux de couverture du coût complet s'établit à 77% en 2024. Il s'améliore de deux points par rapport à 2023 grâce à la progression de l'activité. Il est en deçà de la cible du contrat de performance (78%) avec de moindre recettes (trafics, cessions d'actifs), des coûts plus importants (conséquence de l'inflation sur la masse salariale et les achats) et des charges de capital supérieures (suite à d'importantes mises en service en 2024).

Indicateurs contrat de performance			Unité	Réalisé		Jalons du contrat de performance				Cible
				2023	2024	2024	2025	2026	2027	2030
Circulation commerciale (millions de trainskm)	Trains voyageurs (1)		Trains-km	381	**409**	430	439	442	442	441
	Trains Fret		Trains-km	55	**58**	-	-	-	-	-
Sécurité	Fréquence des accidents significatifs		Nb accidents significatifs pour 100 Millions de Trains-km	34,8	**31,1**	28,7	28,4	28,2	27,9	27,2
	Fréquence des accidents avec arrêt de travail (nombre d'accidents par million d'heures travaillées)		Nb accidents pour 10 Millions d'heures travaillées	8,2	**8,5**	7,1	6,9	6,8	6,7	6,2
Développement durable	Réduction des émissions carbone dues aux matériaux dimensionnants de la voie (tCO2e), par rapport à 2018		Tonne de CO2e 2018	39,3	**39,6**	-	-	-	-	25
Performance clients	Attribution des sillons à la date de publication de l'HDS	Trains de voyageurs	Taux de sillons attribués	96,2%	**94,9%**	96,5%	96,5%	96,5%	96,5%	96,5%
		Trains de voyageurs de nuit	Taux de sillons attribués	74,8%	**75,8%**	-	-	-	-	-
		Trains de fret	Taux de sillons attribués	88,8%	**90,2%**	-	-	89,0%	-	89,0%
	Maintien par SNCF Réseau des sillons tels qu'attribués à la date de publication de l'HDS	Trains de voyageurs (hors Transilien)	% Sillons jour maintenus	98,8%	**98,9%**	98,1%	-	-	-	98,5%
		Trains de fret	% Sillons jour maintenus	98,1%	**98,3%**	97,5%	-	-	-	98%
	Irrégularité pour causes Réseau		% irrégularité	4,4%	**4,1%**	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
	Trains de voyageurs totalement supprimés pour causes maîtrisables par SNCF Réseau (nombre)		Nb de trains	10 844	**10 810**	9 782	9 782	9 782	9 782	9 782

Indicateurs contrat de performance			Unité	Réalisé		Jalons du contrat de performance				Cible
				2023	2024	2024	2025	2026	2027	2030
Consistance du réseau et performance industrielle	Indice de consistance de la voie (ICV) (2)	UIC 1-4	Indice	50,6	**50,7**	50,1	50,2	50,2	50,1	49,7
		UIC 5-6	Indice	54,1	**54,3**	49,0	48,3	47,9	47,1	45,5
	Age moyen des appareils de signalisation		Année	28	**27,6**	28,0	28,1	28,1	28,2	28,4
	Disponibilité du réseau à la vitesse nominale	LGV	% et km	100% / 0	**100% / 0**	100% / 0	100% / 0	100% / 0	100% / 0	100% / 0
		UIC 1-4	% et km	97,3% / 447	**97,2% / 439**	97,9% / 350	98,0% / 330	98,1% / 320	98,1% / 310	98,3% / 280
		UIC 5-6	% et km	95,5% / 591	**95,2% / 743**	95,3% / 730	95,2% / 740	95,4% / 710	95,5% / 700	95,9% / 640
	Dépense moyenne d'entretien par kilomètre de voie du réseau (k€2020 par km) (3)		K€ / Km	57,8	**60,2**	-	-	57,2	-	56,3
	Coût moyen de renouvellement d'un kilomètre de voie sur le réseau structurant (€2020) (4)	LGV	K€	1 247	**999**	1 376	1 376	1 376	1 376	1 376
		UIC 1-6	K€	1 595	**1 566**	1 698	1 713	1 628	1 668	1 797
		IdF	K€	1 858	**1 821**	1 961	1 961	1 961	1 961	1 961
	Part des opérations d'investissement (5) réalisées	Sans Surcoût	%	86%	**84%**	87%	90%	90%	90%	90%
		Sans retard	%	95%	**95%**	95%	95%	95%	95%	95%
Perfomance financière	Redevances d'infrastructure (6)		Milliard €	6,0	**6,6**	6,7	6,9	7,2	7,5	8,2
	MOP hors IFRS 16 (7)		Milliard €	1,6	**2,1**	2,6	2,9	3,2	3,6	4,2
	MOP hors IFRS 16 / Redevances d'infrastructure (6) (7)		%	27%	**31%**	39%	42%	45%	47%	52%
	MOP - CAPEX (net de subventions) (7) (8)		Million €	-290	**-16**	297	439	593	830	1 817
	Dette nette (CRC) / MOP (hors IFRS 16) (7) (9)		Ratio	10,8	**8,6**	7,1	6,3	5,7	5	3,5
	Cash-flow libre		Million €	-204	**30**	75	110	160	354	1 386
	Couverture du coût complet du réseau par les ressources de SNCF Réseau		%	75%	**77%**	78%	80%	81%	83%	86%

(1) données provisoires pour 2024

(2) données définitives pour 2023, données provisoires pour 2024

(3) donnée définitive pour 2023, donnée provisoire pour 2024

(4) données provisoires pour 2023 et 2024

(5) périmètre des projets co-financés, donnée définitive pour 2023

(6) hors redevances électriques

(7) MOP 2024 hors "autres avantages au personnel"

(8) indicateur 2023 hors mise à jour des transferts d'actifs de la part SNCF G&C du projet EOLE

(9) dette CRC nette de l'impact des renégociations de taux des instruments de couverture, donnée 2023 recalculée

3. LES RISQUES DU GROUPE SNCF RÉSEAU ET LEUR GESTION

3.1. TYPOLOGIE DES RISQUES

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

3.1.1. Les risques opérationnels

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

3.1.2. Les risques financiers/de marché

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

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

3.1.3. Les risques juridiques et de conformité

Le risque de non-conformité

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

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

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

3.1.4. Les risques stratégiques

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

3.1.5. Les risques à fort impact sur la notoriété

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

Les risques liés à la sécurité informatique

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

Les risques sociaux

Le climat social demeure un élément de contexte qui reste à vigiler.

Les modalités et la durée des grèves éventuelles détermineront les plans de transport réalisables et auront un impact sur les recettes de l'entreprise.

Les tensions sur les effectifs dans certains métiers ou bassins d'emploi pourraient persister, malgré des plans de recrutement ambitieux, et provoquer localement des tensions sociales.

Les risques environnementaux

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

3.1.6. Les risques aléatoires

Les risques liés aux conséquences du changement climatique

Les évènements climatiques extrêmes sont déjà visibles sur le réseau et ont une répercussion sur les infrastructures ferroviaires. En réponse à ces risques dits « physiques », l'adaptation et la résistance technique des infrastructures ferroviaires sont les nouveaux défis, face au dérèglement climatique qui impacte les circulations et la sécurité sur le réseau. A plus long terme, les conséquences du changement climatique pourraient générer des risques dits « de transition » qui découleraient de possibles changements de comportement des consommateurs finaux, entraînant une possible révision du modèle d'affaire.

Le risque terroriste

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

Le risque de pandémies

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

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

3.2. L'ORGANISATION GÉNÉRALE DE LA GESTION DES RISQUES ET OPPORTUNITÉS

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

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

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

3.2.1. Le pôle management des risques

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

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

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

3.2.2. La démarche de cartographie des risques de SNCF Réseau

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

- Au niveau de la direction générale : afin de garantir son implication optimale dans le pilotage des risques majeurs de l'entreprise, les risques à forts enjeux stratégiques, dits risques majeurs, sont identifiés au cours d'entretiens individuels des membres du Comité Exécutif de SNCF Réseau. Ces risques, limités en nombre, sont validés à l'issue d'une séance du Comité Exécutif, par le Président. Ils sont suivis à échéances régulières et font l'objet de plans d'actions transverses portés par un sponsor, membre désigné de la direction générale. La mise à jour annuelle de cette cartographie est présentée au comité d'audit des comptes et des risques et au Conseil d'Administration de SNCF Réseau.

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

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

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

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

3.2.3. La démarche de réduction des risques

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

3.3. LA MAÎTRISE DES RISQUES FINANCIERS

3.3.1. Les risques financiers

Risque de taux d'intérêt

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

Risque de liquidité

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

Risque de contrepartie

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

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

Les sommes ainsi reçues par SNCF Réseau s'élèvent à 128 M€ à fin décembre 2024, contre 206 M€ à fin décembre 2023.

Risque de change

SNCF Réseau n'est plus exposée au risque de change. Tous les nouveaux financements octroyés par SNCF SA sont libellés en euros. Le risque de change lié aux ressources levées initialement par SNCF Réseau en devises (USD, HKD, CHF, GBP, JPY,

NOK, CAD, AUD, SEK) a fait l'objet de couvertures de change lors de leur mise en place.

Autres risques

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

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

Ces éléments sont définis et décrits dans la partie 4 (Informations en matière de gouvernance) : 4.1. Conduite des affaires du Corporate sustainability reporting directive, le rapport de durabilité pour les entreprises (CSRD).

3.3.3. Organisation du contrôle interne

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

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

Référentiel utilisé

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

L'animation de la démarche de contrôle interne

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'inscrivent dans la démarche de contrôle interne du Groupe Public Unifié. Elles participent au comité contrôle interne Groupe, composé des représentants Contrôle interne des Business Unit de SNCF et animé par la direction des Comptabilités et du Contrôle Interne Groupe. En 2024, ce comité s'est réuni deux fois pour fixer les objectifs de contrôle interne, s'assurer de leur bonne réalisation, présenter les évolutions des systèmes d'information et échanger sur les bonnes pratiques. D'autre part, pour la première fois en 2024 la fonction Contrôle Interne s'est réunie avec les autres fonctions de contrôle du Groupe (audit et risques, éthique, conformité) afin de faire converger les démarches.

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

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

Un outil de contrôle interne commun aux sociétés anonymes du Groupe Public Unifié est déployé au sein de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, afin de procéder notamment à la mise en œuvre et au suivi des plans de contrôle permanents. En 2024, ont été évalués sur le périmètre SNCF Réseau, les processus achats, investissements (ferroviaires et industriels), immobilisations, recettes, notes de frais, environnement de contrôle, stocks et parc automobile. Sur le périmètre de SNCF Gares & Connexions le plan de contrôle permanent a été utilisé pour évaluer la maitrise des processus achats, notes de frais, parc auto, immobilisations, environnement de contrôle et ressources humaines. Pour les plus importantes filiales de SNCF Réseau (Sferis, Altamétris et Terralpha) et pour les trois filiales de SNCF Gares & Connexions un plan de contrôle sous forme d'auto-évaluation a également été déployé sur les processus suivants : achats, notes de frais, ressources humaines, pilotage de la performance, environnement de contrôle, comptabilité - finances, chiffres d'affaires et robustesse des systèmes d'information.

L'exploitation des résultats, en lien avec les référents de ces processus et les dirigeants des entités concernées, donne lieu à la définition de plans d'actions ainsi qu'à la mise à disposition des bonnes pratiques identifiées. En 2024, le contrôle interne de SNCF Réseau a réalisé 23 missions spécifiques en établissements ou directions de siège sur des processus choisis en fonction de l'activité et des risques dans ces entités.

3.4. RÔLES DE LA DIRECTION JURIDIQUE ET DE LA CONFORMITÉ ET POLITIQUE D'ASSURANCE

3.4.1. La direction juridique et de la conformité

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

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

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

3.4.2. La politique d'assurance

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

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

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

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

Les principaux programmes d'assurances SNCF sont :

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

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

3.5.1. Les structures externes de contrôle

Les organes de contrôle de l'État

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

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

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

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

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

Les Autorités indépendantes

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

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

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

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

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

Les commissaires aux comptes

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

Les mandats des commissaires aux comptes PricewaterhouseCoopers Audit et Ernst & Young Audit ont été renouvelés lors de l'Assemblée Générale annuelle d'approbation des comptes de l'exercice 2020 pour une durée de six ans.

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

La direction de l'audit interne Groupe

L'audit interne est une activité indépendante et objective qui donne, à une organisation, une assurance sur le degré de maîtrise de ses opérations, lui apporte ses conseils pour améliorer cette maîtrise au travers de la formulation de recommandations, et contribue ainsi à créer de la valeur ajoutée. Il aide cette organisation à atteindre ses objectifs en évaluant,

par une approche systématique et méthodique, ses processus de management des risques, de contrôle et de gouvernance d'entreprise, et en faisant des propositions pour renforcer son efficacité.

Comité d'audit des comptes et des risques

Les questions relevant de la gouvernance de l'entreprise (composition, attribution, modalités de fonctionnement) concernant le comité sont exposées dans un chapitre dédié de ce rapport «4. Gouvernement d'Entreprise».

3.6. ÉLABORATION ET TRAITEMENT DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

3.6.1. Le rôle de la fonction achats

SNCF Réseau

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

La performance achat constitue une part significative du pilier performance économique et commerciale du projet stratégique « TOUS SNCF ambition Réseau ». A ce titre, la direction des achats de SNCF Réseau définit et met en œuvre des stratégies d'achats pour l'ensemble des familles d'achats spécifiques à SNCF Réseau, en étroite collaboration avec les métiers, afin de répondre aux besoins des métiers et générer la performance achats. Elle en assure également le suivi.

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

La direction des achats a mis en place une politique d'achats responsables qui s'appuie notamment sur l'évaluation de la Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE) des fournisseurs et sur l'intégration des critères RSE dans les appels d'offres et les contrats.

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

SNCF Gares & Connexions

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

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

3.6.2.1. Contrôle de gestion

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

Elle organise et anime la filière du contrôle de gestion pour évaluer, analyser et suivre le niveau de performance économique et financière des différentes activités et productions.

Des tableaux de bord sont examinés mensuellement par le Comité Exécutif et lors de chaque Comité d'Audit et Conseil d'Administration.

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

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

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

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

3.6.2.3. Régulation, communication institutionnelle avec les tutelles

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

- Il garantit la mise en place de procédures de gestion homogènes transverses à tous les métiers ;
- Il s'assure de la qualité des données et en particulier :
  - Définit et pilote le processus de construction des référentiels de gestion et leur diffusion ;
  - Contrôle l'alignement entre la comptabilité analytique de performance et la comptabilité de régulation.
- Il définit et met en œuvre des processus normalisés de traitement des demandes de données institutionnelles, externes ou internes ;
- Il coordonne la conception des outils nécessaires au reporting de gestion. Il accompagne en particulier la mise en place de deux projets stratégiques de la Direction générale finances & achats :
  - La solution « Reporting analytique étendu » qui permet d'uniformiser l'ensemble des reportings produits par la filière finance ;
  - L'adaptation de l'outil de collecte budgétaire, pour accompagner la mise en œuvre du cycle de gestion, porter le plan triennal et décliner les budgets au niveau des établissements.

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

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

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

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

3.6.2.4. Synthèse et pilotage économique des investissements

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

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

3.6.3. La comptabilité des opérations

SNCF Réseau

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

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

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

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

- Le CSP comptabilité fournisseurs assure l'acquisition et le règlement des factures fournisseurs externes de SNCF Réseau ;

- Le CSP notes de frais traite et comptabilise pour le compte de SNCF Réseau, les dépenses et frais engagés par les collaborateurs dans le cadre de leur activité professionnelle.

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

- Le CSP comptabilité de la paie a en charge la comptabilité des transactions liées aux charges de personnel et aux charges sociales pour l'ensemble des salariés du Groupe Public Unifié. A ce titre, il réalise des travaux de contrôle et de justification des données comptables. En lien avec la direction de la paie, il fait évoluer les dispositifs de contrôle ainsi que les procédures pour répondre efficacement aux évolutions de périmètre, de schémas comptables ou de systèmes d'information ;

- Le CSP comptabilité clients formalise et met en œuvre les contrôles associés aux processus « clients ». Il assure notamment :

  - La facturation externe, la comptabilisation des factures et des écritures d'inventaire ;

  - Le recouvrement, le suivi des litiges et des contentieux pour une part limitée de l'activité de SNCF Réseau (mises à disposition du personnel, dommages, matières notamment).

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

- Une pré-clôture en mai et novembre, dont les objectifs sont de réaliser un arrêté complet (avec restitution d'un compte de résultat, d'un bilan complet, d'un tableau de variation des flux de trésorerie et d'un tableau de variation de l'endettement consolidés) et d'identifier les sujets de clôture significatifs à traiter et à comptabiliser sur la pré-clôture ;

- Une clôture en juin et décembre, dont les objectifs sont de réaliser, en double norme (IFRS et CRC), un arrêté complet, en s'appuyant sur la pré-clôture et sur les analyses des variations significatives de juin et décembre ;

- Pour les autres mois, un arrêté mensuel et une note de synthèse mensuelle des comptes.

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

SNCF Gares & Connexions

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

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

CSP paie pour la gestion de toutes les transactions liées aux frais de personnel ;

CSP notes de frais pour la gestion et le paiement des dépenses engagées par ses agents ;

CSP comptabilité trésorerie pour le traitement de ses opérations bancaires.

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

3.6.4. Normes comptables et fiscales

Les fonctions normes comptables et fiscales du Groupe SNCF sont centralisées au niveau de la société mère au sein de deux directions distinctes, la direction des normes comptables Groupe SNCF d'une part et la direction fiscale Groupe SNCF d'autre part.

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

- Transposer la doctrine comptable ;

- Répondre aux questions techniques au fil de l'eau ;

- Apporter assistance et conseil aux différentes entités dans l'élaboration de leurs contrats ou autres montages financiers complexes pour leur traduction comptable ;

- Apporter assistance aux travaux d'arrêté des comptes sociaux et consolidés, et à l'élaboration des rapports financiers.

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

La Direction des affaires fiscales Groupe au sein de la holding, assure les principales missions suivantes :

- Missions régaliennes
    - Définir la politique fiscale du Groupe SNCF pour favoriser le développement de l'activité, maitriser la charge d'impôt, les risques fiscaux, dans le respect des valeurs éthiques du Groupe ;
    - Développer une culture fiscale du Groupe SNCF et tenir compte de la dimension politique liée au respect des règles fiscales en France et à l'étranger.
- Business Partner au service des Sociétés Anonymes et des Business Units :
    - Satisfaire aux obligations déclaratives avec rigueur ;
    - Dispenser des conseils appropriés ;
    - Être le centre d'expertise fiscale (contentieux, contrôles fiscaux, contrats) ;
    - Conseiller les sociétés anonymes et business units pour une gestion optimale des impôts et taxes ;
    - Apporter son expertise aux réponses à des appels d'offres ;
    - Piloter la charge d'impôt, le cash out/in fiscal et le Taux Effectif d'Impôt (TEI) au moyen d'outils fiscaux dédiés.

4. GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

Le présent chapitre sur le gouvernement d'entreprise est établi en application des articles L. 225-37, L. 225-37-4 et L22-10-10 du Code de commerce et de l'article 621-18-3 du Code monétaire et financier. Il présente la gouvernance de SNCF Réseau en place au 31 décembre 2024.

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

Application du code de gouvernement d'entreprise Afep-Medef

SNCF Réseau se réfère au code de gouvernement d'entreprise des sociétés cotées publié par l'Afep et le Medef dans sa version actualisée en décembre 2022. Un tableau de synthèse figurant à la section 4.2.7 fait état des recommandations non retenues accompagnées des justifications y afférentes.

4.1. LA DIRECTION GÉNÉRALE

4.1.1. Le Président-directeur général

Le Conseil d'Administration de SNCF Réseau a décidé d'opter pour le cumul des fonctions de la direction générale et de la présidence du Conseil d'Administration. SNCF Réseau est dirigée, depuis le 18 octobre 2022, par Matthieu Chabanel en qualité de Président-directeur général.

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

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

4.1.2. Limitation de pouvoirs

Sous réserve des pouvoirs que la loi ou les statuts attribuent expressément à l'Assemblée Générale et au Conseil d'Administration, et dans la limite de l'objet social, le Président-directeur général est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toutes circonstances au nom de la société. Dans ce cadre, le Président-directeur général peut déléguer une partie de ses pouvoirs à ses collaborateurs dans des conditions qu'il détermine.

Dans une perspective de bonne gouvernance de la société et dans un souci d'équilibre des pouvoirs, les statuts et le règlement intérieur du Conseil d'Administration (« Règlement Intérieur du Conseil ») prévoient qu'au-delà de seuils fixés par l'article 13 dudit règlement intérieur, certaines opérations et décisions requièrent l'approbation préalable du Conseil d'Administration de SNCF Réseau, à savoir :

1. Tout investissement ferroviaire d'un montant, sous périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, supérieur à 120 M€, y compris les investissements de développement du réseau, et à l'exclusion des investissements de renouvellement du réseau qui font l'objet d'une autorisation globale annuelle ;

2. Toute convention de financement d'un montant supérieur à 120 M€ ;

3. Tout contrat d'achat, tout marché (fournisseur), y compris les contrats de partenariat ou délégations de service public, d'un montant supérieur à 120 M€. L'estimation de ce montant est appréciée sur 4 ans lorsque la durée maximale du contrat ne peut être déterminée dès l'origine ;

4. Tout contrat commercial tel que contrat de vente et convention commerciale dont le montant est supérieur à 120 M€, à l'exclusion des ventes immobilières, des accords-cadres et contrats d'utilisation de l'infrastructure conclus avec un demandeur de capacités ou une entreprise ferroviaire dans les conditions prévues au document de référence du réseau (DRR) et de la tarification ;

5. Toute décision relative à la gestion des biens immobiliers de la Société, tels que des acquisitions, cessions ou échanges de biens immobiliers (hors transfert de propriété d'une ligne ferroviaire inscrite au DRR et sans préjudice des dispositions du point 9 ci-dessous), dont la valeur vénale, comprenant également tous les frais et investissements (dépollution, divers travaux …) dépasse 120 M€, à l'exception des actes, quelle qu'en soit la nature et le montant, relatifs à des biens inclus dans un projet d'investissement autorisé au titre du point I.1 ci-dessus ;

6. Toute décision de prise ou cession à bail d'un montant supérieur à 120 M€ ;

7. Toute opération de périmètre (acquisition, fusion, création de filiales…), dès le 1er euro. Il faut entendre par opération de périmètre tout engagement ou désengagement capitalistique, tel que les prises de participation dans des entités déjà existantes ou à créer ou les cessions de participations.

8. En matière de litiges, toute transaction, après avis du comité d'audit, des comptes et des risques, portant sur un engagement de SNCF Réseau dépassant 120M€, dès lors que cette transaction conduit à un dépassement du montant initial de l'engagement de plus de 5% ;

9. Pour tout projet de transfert de propriété d'une ligne ferroviaire du réseau ferré national intervenant dans le cadre de l'article L. 3114-1 du code général de la propriété des personnes publiques :

   - Toute décision relative à un avis de SNCF Réseau portant sur un tel projet ;

   - Toute convention mentionnée à l'article R. 3114-7-1 du code général de la propriété des personnes publiques, si SNCF Réseau a rendu un avis négatif sur un tel projet ou si le montant global de ce dernier est supérieur à 5 M€ ;

   - Toute autre décision relative à tout projet de transfert dont le montant global est supérieur à 5 M€.

10. Pour tout projet de transfert de missions de gestion de l'infrastructure d'une ligne ferroviaire du réseau ferré national intervenant dans le cadre de l'article L. 2111-9-1-A du code des transports :

   - Toute décision relative à un avis de SNCF Réseau portant sur un tel projet ;

   - Toute convention prévue à l'article 7 du décret n° 2020-1820 du 29 décembre 2020 si SNCF Réseau a rendu un avis négatif sur un tel projet ou si le montant global de ce dernier est supérieur à 5 M€ ;

   - Toute autre décision relative à tout projet de transfert dont le montant global est supérieur à 5 M€.

11. Pour tout projet de transfert de gestion d'une ligne ferroviaire du réseau ferré national intervenant dans le cadre de l'article L. 2111-1-1 du code des transports :

- Toute décision relative à un avis de SNCF Réseau portant sur un tel projet ;

- Toute convention prévue à l'article 3 du décret n° 2020-1820 du 29 décembre 2020 si SNCF Réseau a rendu un avis négatif sur un tel projet ou si le montant global de ce dernier est supérieur à 5 M€ ;

- Toute autre décision relative à tout projet de transfert dont le montant global est supérieur à 5 M€.

12. Pour tout projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) relevant de la loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 et de ses décrets d'application, toute convention constitutive d'un groupement d'intérêt public ou d'une structure locale de coordination conclue en application de l'article L.1215-8 du code des transports.

Plus largement, toute opération d'importance stratégique ou toute opération significative se situant hors de la stratégie annoncée de la Société.

Le Président du Conseil d'Administration informe, *a posteriori,* les membres du Conseil d'Administration des décisions et conventions entrant dans le cadre des 9°, 10° et 11° ci-dessus dont le montant est inférieur aux seuils prévus ci-dessus.

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

4.1.3. Rémunération et autre avantage du Président-directeur général

4.1.3.1. Rémunération fixe brute annuelle

En matière de rémunération des mandataires sociaux, SNCF Réseau relève de l'article 3 du décret n° 53-707 du 9 août 1953 relatif au contrôle de l'état sur les entreprises publiques nationales et certains organismes ayant un objet d'ordre économique et social. Ce décret prévoit les principes de fixation et de publication de la rémunération des mandataires sociaux suivants :

- Leur rémunération est plafonnée à un plafond brut ;

- Les éléments de rémunération et les avantages de toutes natures liés à l'activité ainsi que les éléments de rémunération, indemnités ou avantages dus ou susceptibles d'être dus en raison de leur cessation d'activité ou de leur changement de fonction ou postérieurement, sont contrôlés ;

- Leur rémunération est approuvée par décision du ministre chargé de l'économie, après consultation du ministre chargé du budget et du ministre chargé des transports.

Sous réserve du respect des principes susvisés, la rémunération du Président-directeur général de SNCF Réseau est fixée par le Conseil d'Administration. Elle peut être fixe ou variable selon des modalités arrêtées par le Conseil d'Administration, ou à la fois fixe et variable conformément aux articles 11.2 et 13.3 des Statuts.

Pour l'exercice 2024, la rémunération fixe brute annuelle de Monsieur Matthieu Chabanel est inchangée et s'élève à 330.000 euros.

4.1.3.2. Rémunération variable brute annuelle

Au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2024, le Conseil d'Administration a décidé, après consultation du comité des nominations, des rémunérations et de la gouvernance, d'attribuer au Président-directeur général une rémunération variable brute annuelle en fonction de critères et d'objectifs à atteindre. La rémunération variable 2024 intègre des objectifs collectifs, d'ordres économiques et relatifs à la responsabilité sociale et environnementale, dont un critère en lien avec les objectifs climatiques de SNCF Réseau, ainsi que des objectifs individuels.

Pour 2024, la rémunération variable brute annuelle du Président-Directeur général est assise sur :

- Des objectifs collectifs, à hauteur de 30% sur des critères économiques quantifiables et de 50% sur des critères en lien avec la RSE ;

- Des objectifs individuels à hauteur de 20%.

Le Conseil d'Administration a décidé de plafonner le montant de la rémunération variable brute annuelle à 120 000 euros en cas d'atteinte de 100% des objectifs fixés par le Conseil d'Administration.

Le Conseil d'Administration se réunira début 2025 à l'effet de statuer sur le montant de la rémunération variable brute annuelle au titre de l'exercice 2024.

4.1.3.3. Indemnité de non-concurrence

Un engagement de non-concurrence a été conclu entre SNCF Réseau et Monsieur Matthieu CHABANEL au terme duquel ce dernier s'est engagé, pendant une durée de 6 mois à compter de la date de cessation de ses fonctions, à ne pas concurrencer SNCF Réseau sur un périmètre défini. En contrepartie de cet engagement et pendant la durée de celui-ci, SNCF Réseau s'est engagée à verser à Monsieur Matthieu CHABANEL une indemnité de non-concurrence évaluée à 40% de sa rémunération fixe brute annuelle payable mensuellement.

4.1.4. Le comité exécutif

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

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

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

4.2. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

4.2.1. Composition du Conseil du Conseil d'Administration et durée du mandat

SNCF Réseau est administrée par un Conseil d'Administration composé de douze membres nommés pour une durée de quatre ans comprenant :

- Trois membres nommés par l'Assemblée Générale des actionnaires sur proposition de l'État, en application de l'article 6 de l'ordonnance du 20 août 2014 et parmi lesquels le Conseil d'Administration désigne son Président ;

- Un représentant de l'État désigné en application de l'article 4 de l'ordonnance du 20 août 2014 ;

- Quatre membres nommés par l'Assemblée Générale des actionnaires ;

- Quatre représentants des salariés nommés en application de l'article 7 de l'ordonnance du 20 août 2014.

Aux termes de l'article 4 du Règlement Intérieur du Conseil et en application de l'article 11-2 des statuts, le Conseil d'Administration désigne également un vice-président qui a qualité, en cas d'absence, de vacances ou d'empêchement du président du Conseil d'Administration, pour le convoquer et assurer la présidence des séances dudit conseil.

Conformément à l'article 11-3 des Statuts, le Conseil d'Administration se renouvelle par roulement partiel tous les deux ans.

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

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

- En tant que membre du Conseil d'Administration d'un gestionnaire d'infrastructure et en tant que membre du Conseil d'Administration d'une entreprise ferroviaire ;

- En tant que personne chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles et en tant que membre du Conseil d'Administration d'une entreprise ferroviaire ;

- Lorsqu'il existe un conseil de surveillance, en tant que membre du conseil de surveillance d'un gestionnaire d'infrastructure et en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise ferroviaire ;

- En tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur un gestionnaire d'infrastructure, et en tant que membre du Conseil d'Administration de ce gestionnaire d'infrastructure.

Une même personne ne peut non plus être concomitamment désignée en tant que membre du Conseil d'Administration de SNCF Réseau et en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise ferroviaire.

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

- Le secrétaire du comité social et économique ou de l'organe qui en tient lieu ;

- L'agent chargé de l'exercice du contrôle économique et financier de l'État ;

- Le Commissaire du Gouvernement désigné par le ministre chargé des transports ;

Conformément à l'article L.2122-4-1-1 du Code des transports, les membres du Conseil d'Administration, lorsqu'ils sont salariés d'autres entités du Groupe SNCF qui ne sont pas gestionnaires d'infrastructure, ne prennent pas part aux décisions relatives aux fonctions essentielles telles que définies à l'article L.2122-3 du code des transports et à la nomination ou la révocation des dirigeants en charge des fonctions essentielles et des personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles

En 2024, la composition du Conseil d'Administration a été la suivante :

Membres	Taux de présence aux séances du Conseil	Date de début de mandat	Echéance du mandat	Sexe	Age	Nationalité	Autres Mandats ou Fonctions
Matthieu CHABANEL *Président -Directeur général* Depuis le *Principale fonction exercée :* *Président-Directeur général de SNCF Rés*	100%	18/10/2022	AGO 2026	M	48	Française	Président du Conseil d'Administration de Gares & Connexions
Elizabeth AYRAULT Vice-présidente *Administrateur nommé sur proposition de l'Etat* *Principale fonction exercée :* Administratrice Geopost SA	75%	15/05/2024	AGO 2028	F	69	Française	Administratrice de : - Geopost SA
Thomas ESPEILLAC *Administrateur nommé sur proposition de l'Etat* Depuis le 22/05/2024 *Principale fonction exercée :* Sous-directeur Administrateur représentant de l'État	84%	22/05/2024	AGO 2026	M	41	Française	Direction du Budget – Sous-directeur Administrateur représentant de l'État : - Société des Grands Projets - ADEME - HAROPA - Commissaire du gouvernement : Action Logement Groupe
Laurent PICHARD *Administrateur nommé sur proposition de l'Etat* Jusqu'au 16/05/2024 *Principale fonction exercée :* Secrétaire général de l'Ademe	75%	10/05/2022	16/05/2024	M	37	Française	Direction du Budget – Sous-directeur Administrateur représentant de l'État : - Société des Grands Projets - ADEME - HAROPA
Nacéra AGOSTINI *Représentante de l'Etat* *Principale fonction exercée :* APE : pole juridique	100%	15/05/2024	AGO 2028	F	42	Française	
Grégoire de LASTEYRIE *Principale fonction exercée :* Maire de Palaiseau	33%	15/05/2024	AGO 2028	M	40	Française	Maire de Palaiseau Président de l'agglomération de Paris-Saclay Conseiller régional d'Ile-de-France – délégué spécial en charge des mobilités durables 1er Vice-Président d'Ile-de-France Mobilités
Jean-Claude LARRIEU *Principale fonction exercée :* Directeur des risques, de l'audit, de la sécurité et de la sûreté du Groupe SNCF	80%	15/05/2024	AGO 2028	M	64	Française	Directeur des risques, de l'audit, de la sécurité et de la sûreté du Groupe SNCF
Pierre Alain ROCHE *Principale fonction exercée :* Président de l'Irex	92%	02/11/2023	AGO 2026	M	68	Française	Président du Conseil de surveillance de l'aéroport Marseille Provence Président de l'IREX Membre du Steering Committee de la Water Governance Initiative soutenue par l'OCDE
Marie-Hélène SAVINAS *Principale fonction exercée :* Directrice de l'audit interne SNCF SA	100%	10/05/2022	AGO 2026	F	66	Française	Directrice de l'audit interne Société Nationale SNCF, Membre associé de l'association COALLIA
Fanny ARAV *Représentant salariés* *Principale fonction exercée :* *Administrateur salariés SNCF Réseau*	100%	15/05/2024	AGO 2028	F	53	Française	Conseillère CESE Groupe UNSA - Commission économie et finances - Commission environnement - CoGouv Convention Citoyenne Fin de vie - Sherpa UNSA auprès du Haut-Commissariat au Plan - représentante du CESE au comité scientifique de l'Observatoire français des conjonctures économiques - membre du Comité scientifique du GART
Jean-René DELEPINE *Représentant salariés jusqu'au 15/05/2024* *Principale fonction exercée :* *Administrateur salariés SNCF Réseau*	67%	01/01/2023	15/05/2024	M	59	Française	
Guy ZIMA *Représentant salariés jusqu'au 15/05/2024* *Principale fonction exercée :* *Administrateur salariés SNCF Réseau*	100%	10/10/2020	15/05/2024	M	59	Française	Conseiller CESER BFC Groupe CGT Vice-Président en charge de l'animation du Collège 2
Cyril DALLOIS *Représentant salariés* *Principale fonction exercée :* *Administrateur salariés SNCF Réseau*	67%	15/05/2024	AGO 2028	M	50	Française	
Christine MEQUIGNON *Représentant salariés* *Principale fonction exercée :* *Administrateur salariés SNCF Réseau*	83%	15/05/2024	AGO 2028	F	48	Française	
Renaud SOULET *Représentant salariés* *Principale fonction exercée :* *Administrateur salariés SNCF Réseau*	67%	15/05/2024	AGO 2028	M	40	Française	

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

4.2.2.1. Règlement intérieur

Le Conseil d'Administration a adopté au terme de deux séances en date des 29 janvier et 25 février 2020 un Règlement Intérieur du Conseil qui précise son rôle et ses modalités de fonctionnement dans le respect de la loi et des règlements. Ce règlement intérieur a été modifié en dernier lieu par le Conseil d'Administration lors de sa séance du 3 octobre 2024.

Il s'applique à chaque membre du Conseil d'Administration, ainsi qu'à chaque personne participant ou assistant ponctuellement ou en permanence aux réunions du Conseil d'Administration ou des comités. Si un membre est un représentant de l'Etat ou un représentant permanent d'une personne morale, les stipulations du Règlement Intérieur du Conseil s'appliquent à ce représentant comme si celui-ci était membre en son nom propre, sans préjudice de l'obligation pour l'Etat ou la personne morale, qu'il représente, selon le cas, de satisfaire aux obligations stipulées dans ledit règlement intérieur.

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

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

Le rapport sur le gouvernement d'entreprise publie des extraits du Règlement Intérieur du Conseil par renvoie aux articles ou clauses correspondants à la matière traitée.

4.2.2.2. Pouvoirs du Conseil d'Administration

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

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

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

- Peut se saisir, sous réserve des pouvoirs expressément attribués aux assemblées d'actionnaire et dans la limite de l'objet social, de toute question intéressant la bonne marche de la société et règle par ses délibérations les affaires qui la concernent ;

- Procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns ;

- Autorise les cautions, avals et garanties à donner au bénéfice de tiers dans les conditions prévues par les dispositions légales et réglementaires.

En particulier, le Conseil d'Administration délibère sur les affaires suivantes :

- Il arrête le budget avant le 31 décembre de l'année précédant l'exercice concerné dans les conditions prévues à l'article 9 du décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 précité, ainsi que la stratégie de financement pour l'année à venir ;

- Il arrête la liste des dirigeants dans les conditions prévues à l'article L.2111-16-1 du code des transports ;

- Il arrête le barème des redevances d'utilisation des infrastructures ferroviaires ;

- Il adopte le contrat pluriannuel à conclure avec l'État, ainsi que les mesures correctives à prendre, le cas échéant, en tenant compte des recommandations de l'ART au titre de l'article L.2133-5-1 du code des transports ;

- Il adopte le plan d'entreprise mentionné à l'article L. 2122-7-1 du code des transports, à savoir un plan d'entreprise, comprenant des plans d'investissement et de financement, dont le but est d'assurer une utilisation, une mise à disposition et un développement optimal et efficace de l'infrastructure ferroviaire, tout en permettant d'atteindre l'équilibre financier et en prévoyant les moyens nécessaires pour réaliser ces objectifs ;

- Il définit les mesures d'organisation interne prévues à l'article L. 2111-16-4 du code des transports en vue de prévenir les risques de pratiques discriminatoires entre entreprises ferroviaires et pour assurer le respect des obligations découlant des règles d'impartialité ;

- Il se prononce également sur les engagements les plus significatifs de sa filiale SNCF Gares & Connexions conformément à l'article 12 de ses statuts.

4.2.2.3. Convocations, quorum et règles de majorité

Convocations et tenue des séances

Les membres du Conseil d'Administration sont convoqués via une plateforme électronique sécurisée ou tout autre moyen au minimum dix jours avant la réunion du conseil. Toutefois, en cas d'urgence, les convocations peuvent être faites vingt-quatre heures à l'avance, sous les mêmes formes.

Les convocations mentionnent l'ordre du jour et comportent les éléments d'information nécessaires pour permettre aux membres du Conseil d'Administration de prendre des décisions éclairées.

Les réunions du Conseil se tiennent au siège social, ou dans tout autre lieu déterminé dans la convocation.

Le Conseil peut se réunir par un moyen de télécommunication permettant l'identification des administrateurs et garantissant leur participation effective (ils doivent transmettre au moins la voix des participants et satisfaire à des caractéristiques techniques permettant la retransmission continue et simultanée des délibérations).

Quorum

En application de l'article L 225-37 al.1 du code de commerce, le Conseil ne délibère valablement que si la moitié au moins de ses membres sont présents (ou réputés tels en cas de recours à un procédé de visioconférence ou par tout autre moyen de téléconférence). A chaque début de séance, le Président constate que le quorum est atteint pour permettre au Conseil de délibérer valablement.

Majorité requise

En application de l'article L 225-37 al. 2 du code de commerce, les décisions du Conseil sont prises à la majorité des membres présents ou représentés (ou réputés tels en cas de recours à un moyen de télécommunication). En cas de partage des voix, celle du Président de séance est prépondérante (l'article L 225-37 al. 4 du code de commerce).

Par dérogation au paragraphe précédent, et conformément à l'article L. 2111-15 du code des transports et à l'article 5 du décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau précité, les délibérations suivantes ne peuvent être adoptées sans le vote favorable de la majorité des membres nommés par l'Assemblée Générale, autres que ceux proposés par l'État :

- Arrêt du montant des dividendes pouvant être distribués en provenance de recettes issues d'activités non liées à l'infrastructure ferroviaire

- Adoption du budget annuel et des comptes prévisionnels

- Adoption du plan stratégique

- Décision de toute opération d'acquisitions ou de cessions (i) supérieure à 120 M€ lorsqu'il s'agit de biens immobiliers, (ii) dès le 1er euro lorsqu'il s'agit d'une opération de périmètre (acquisition, fusion, création de filiales…) ;

- Décision sur tout engagement hors bilan dès le 1er euro

Ce mécanisme ne peut toutefois pas s'appliquer aux résolutions portant sur les fonctions essentielles telles que définies par l'article L. 2122-3 du code des transports.

Conformément au décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 précité, et particulièrement son article 6, le commissaire du gouvernement peut, dans un délai de trois jours à compter de la réunion du Conseil d'Administration, s'opposer à une délibération pouvant conduire à remettre en cause le respect de la règle de convergence prévue au II de l'article L. 2111-10-1 du Code des transports.

Conflit d'intérêts liés aux obligations d'indépendance du Gestionnaire d'infrastructure

Conformément à l'article L. 2122-4-1-1 du code des transports, les membres du Conseil d'Administration, lorsqu'ils sont salariés d'autres entités juridiques du Groupe SNCF qui ne sont pas gestionnaires d'infrastructure, ne prennent pas part aux décisions relatives aux fonctions essentielles telles que définies à l'article L 2122-3 du code des transports et à la nomination ou la révocation des dirigeants en charge des fonctions essentielles et des personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles.

Le gestionnaire de l'infrastructure a réuni dans un code de bonne conduite les mesures prises pour prévenir toute influence décisive d'une autre entité du groupe SNCF sur les décisions qu'il prend en ce qui concerne les fonctions essentielles. Ce code a été adopté par le Conseil d'Administration le 25 juin 2020 et adressé à l'Autorité de régulation des transports qui est chargée de veiller à son bon respect.

4.2.2.4. Évaluation du Conseil d'Administration

L'article 11 du Règlement Intérieur du Conseil prévoit que le Comité des nominations, des rémunérations et de la gouvernance débat annuellement du fonctionnement du Conseil d'Administration et en rapporte au Conseil d'Administration. Il stipule aussi que le Conseil d'Administration procède à une évaluation formalisée de son fonctionnement au moins tous les trois (3) ans, sous la direction du comité des nominations, des rémunérations et de la gouvernance, avec si nécessaire, l'aide d'un consultant extérieur.

L'évaluation du Conseil et de ses comités, en ce compris l'évaluation de la contribution individuelle effective des administrateurs s'effectue au moyen d'un questionnaire écrit adressé aux administrateurs. Une telle évaluation a été réalisée en 2022 et a porté notamment sur les thèmes suivants :

- La composition du Conseil, son organisation et son fonctionnement ;

- La qualité et la pertinence des informations communiquées ;

Les réunions du Conseil

Les principales conclusions de cette évaluation sont précisées ci-après :

Les principaux points forts

- Diversité et complémentarité des compétences au sein du Conseil

- Clarté des droits et obligations des membres du Conseil au sein du règlement Intérieur

- Confidentialité des débats pleinement assurée

Axes d'amélioration identifiés

- Amélioration de l'information des membres du Conseil d'Administration pour les besoins des réunions ainsi qu'entre chaque réunion

- Maximiser le temps accordé aux débats

- Traiter et gérer les conflits d'intérêts et préciser les règles de déport

- Mener une réflexion sur la répartition des missions des différents comités du Conseil et sur l'ajout de nouvelles missions éventuelles

Une nouvelle évaluation formalisée du Conseil d'Administration et ses comités est prévue pour 2025

4.2.2.5. Travaux du Conseil en 2024

Au cours de l'exercice 2024, le Conseil d'Administration s'est réuni à 12 reprises. Le taux de présence des administrateurs a été de 96%.

La plupart des séances du Conseil d'Administration débutent avec un reporting du Président-directeur Général, et font l'objet d'un point sécurité, d'un point d'information ponctualité et d'un point sur le suivi budgétaire.

Le Conseil d'Administration débat de l'évaluation de la performance du Président-Directeur général et la détermination de sa rémunération variable en l'absence de ce dernier. Ainsi, le Président-Directeur général quitte la séance au cours ou à l'issue de la séance.

En 2024, le Conseil d'administration a délibéré sur l'ensemble des affaires annuelles relevant de sa compétence, (budget, comptes, tarification), ainsi que sur des affaires périodiques (contrat de performance SNCF Réseau, cooptation d'administrateurs).

Il a également été saisi des opérations et engagements relevant de son pouvoir d'autorisation préalable

4.2.2.6. Rémunération des membres du Conseil d'Administration

En application de l'article 11 des Statuts, sous réserve des règles spécifiques applicables à l'administrateur représentant de l'Etat, aux administrateurs nommés sur proposition de l'Etat et aux administrateurs représentants des salariés, l'assemblée générale peut allouer aux administrateurs, en rémunération de leur activité, une somme fixe annuelle. Sa répartition entre les administrateurs est déterminée par le Conseil d'Administration. En application de l'article 3 du décret du 9 août 1953 précité, le montant de ces indemnités est approuvé par décision du ministre chargé de l'économie, après consultation du ministre chargé du budget et du ministre chargé des transports.

Les membres du Conseil d'Administration ne sont actuellement pas rémunérés au titre de leur mandat social. Toutefois, les frais raisonnables exposés par les membres du Conseil d'Administration pour l'exercice de leur mandat sont remboursés par la Société sur justificatif.

4.2.2.7. Délégations accordées au Conseil d'Administration dans le domaine des augmentations de capital

L'Assemblée Générale extraordinaire n'a pas délégué au Conseil d'Administration de pouvoirs en matière d'augmentation de capital et d'émission de titres.

4.2.3. Les comités spécialisés du Conseil d'Administration

4.2.3.1. Comités consultatifs

En application des articles 12 des Statuts et 15 du Règlement Intérieur du Conseil, un Comité consultatif pour le contrôle des

marchés a été institué ; il est doté d'un règlement intérieur validé par le Conseil d'Administration, qui précise la mission, la composition et le mode de fonctionnement de ce Comité.

Au 31 décembre 2024, la composition du Comité consultatif pour le contrôle des marchés est la suivante :

Composition	Date d'entrée dans le comité	Nombre de séances
Philippe HAYEZ, Président du comité	2024	15
Christine MEQUIGNON, représentante salariée (ayant remplacé Guy ZIMA)	2024	
Bertrand BORY (DGITM)	2023	
Raphaël ARNOUX, représentant de la mission de contrôle (ayant remplacé Fabienne HELVIN)	2024	

En 2024, le Comité consultatif pour le contrôle des marchés a émis 66 avis dont 31 en phase stratégie, 21 en phase attribution et 14 en phase exécution.

Par ailleurs, en application de l'article L. 2111-15-1 du code des transports, le Conseil d'Administration peut consulter le Comité consultatif des parties prenantes sur les grandes orientations de ces sociétés.

4.2.3.2. Comités permanents

Les débats et décisions du Conseil d'Administration sont facilités par les travaux de ses Comités permanents qui lui rendent compte après chacune de leurs réunions. Les missions de chaque Comité sont détaillées dans le Règlement Intérieur du Conseil. Les Comités du Conseil d'Administration agissent strictement dans le cadre des missions qui leur ont été données par le Conseil. Ils préparent activement ses travaux, sont force de propositions mais n'ont aucun pouvoir de décision.

4.2.3.3. Comité d'audit, des comptes et des risques

Le Comité d'audit, des comptes et des risques est chargé, notamment, d'examiner les comptes annuels et semestriels, le budget, la cartographie des risques, le programme annuel de travail de l'audit interne, le rapport sur le gouvernement d'entreprise, le contrôle interne et la gestion des risques, ainsi que le programme de conformité. La mission du Comité d'audit, des comptes et des risques n'est pas séparable de celle du Conseil d'Administration qui a l'obligation légale d'arrêter les comptes sociaux annuels et d'établir les comptes consolidés annuels.

Le Comité d'audit, des comptes et des risques, lorsqu'il suit le processus d'élaboration de l'information financière, s'assure de la pertinence et de la permanence des méthodes comptables, en particulier pour traiter les opérations significatives. Lors de l'examen des comptes, le Comité d'audit, des comptes et des risques se penche sur les opérations importantes à l'occasion desquelles aurait pu se produire un conflit d'intérêts.

Dans le cadre du suivi de l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques et, le cas échéant, de l'audit interne concernant les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable financière et extra-financière, le Comité d'audit, des comptes et des risques entend les responsables de l'audit interne et du contrôle des risques et donne son avis sur l'organisation de leurs services. Il est informé du programme d'audit interne et est destinataire des rapports d'audit interne ou d'une synthèse périodique de ces rapports.

Il suit également la réalisation de la mission des Commissaires aux comptes et s'assure de leur indépendance. Ces Commissaires aux comptes sont nommés à l'issue d'une procédure d'appel d'offres et ce pour une durée de six exercices.

Par ailleurs, le comité d'audit, des comptes et des risques assure également le suivi des questions relatives à l'élaboration et au contrôle des informations en matière de durabilité. A ce titre, et ce conformément à la loi et à la règlementation en vigueur, l'article 17.1 du Règlement Intérieur du Conseil prévoit que ce comité est notamment chargé des missions suivantes :

- Il suit le processus d'élaboration de l'information en matière de durabilité et le processus mis en œuvre pour déterminer les informations à publier ;
- Il suit 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 en matière de durabilité ;
- Il suit la réalisation par le(s) Commissaire(s) aux comptes, et le cas échéant par l'organisme tiers indépendant (« OTI ») de la mission de certification des informations en matière de durabilité ;
- Il s'assure du respect par le(s) Commissaire(s) aux Comptes, et le cas échant, de l'OTI de ses conditions d'indépendance pour l'exercice de la mission de certification des informations en matière de durabilité ; à ce titre, il émet une recommandation sur les Commissaires aux comptes et, le cas échéant, sur l'OTI proposé à la désignation par l'Assemblée Générale et lorsque le renouvellement est envisagé ;
- Il rend compte régulièrement au conseil d'administration de l'exercice de ses missions. Il rend également compte des résultats de la mission de certification des informations en matière de durabilité ainsi que de la manière dont ces missions ont contribué à l'intégrité de l'information en matière de durabilité. Il rend compte du rôle qu'il a joué dans ce processus. Il informe le conseil d'administration sans délai de toute difficulté rencontrée.

Le président du comité des nominations, des rémunérations et de la gouvernance participe à l'ensemble des travaux menés par le comité d'audit, des comptes et des risques en matière de durabilité.

Au 31 décembre 2024, la composition du comité d'audit, des comptes et des risques est la suivante :

Composition	Date d'entrée dans le comité	Nombre de réunions	Taux de présence moyen
Thomas ESPEILLAC, Président du Comité (ayant remplacé Laurent PICHARD le 22 mai 2024)	2024	7	93 %
Nacéra AGOSTINI, représentante de l'Etat	2023		
Pierre- Alain ROCHE	2023		
Fanny ARAV, Fanny ARAV, administrateur représentant salarié	2020		
Cyril DALLOIS, administrateur représentant salarié	2024		

En 2024, les principales activités du comité d'audit, des comptes et des risques ont été :

- Examen des comptes annuels 2023 ;
- Examen des comptes semestriels 2024 ;
- Projet de Budget et Budget 2025 ;
- Cartographie des risques ;

- Présentation de deux audits menés par la Direction de l'audit ;

- Examen et mise en œuvre de la Directive CSRD.

Les membres du comité d'audit, des comptes et des risques disposent des compétences financières ou comptables nécessaires à l'exercice de leur mission.

4.2.3.4. Comité des nominations, des rémunérations et de la gouvernance

Le Comité des nominations, des rémunérations et de la gouvernance ne doit comporter aucun dirigeant mandataire social exécutif de la société.

En matière de nominations, le Comité propose au Conseil d'Administration les nominations et successions des administrateurs, des dirigeants mandataires sociaux et des principaux dirigeants du groupe. Il supervise le processus de sélection des candidats potentiels. La liste précise des nominations concernées au sein du Groupe est établie par le comité.

En matière de rémunérations, le Comité examine et donne son avis sur les principes et critères de détermination, de répartition et d'attribution des éléments composant la rémunération et les avantages de toute nature des mandataires sociaux. Il formule des recommandations sur l'enveloppe et les modalités de répartition de la rémunération à allouer aux administrateurs.

En matière de gouvernance, il suit les questions relatives au gouvernement d'entreprise et veille à la mise en œuvre au sein des organes sociaux de la société des principes et règles de bonne gouvernance pertinentes. Il pilote le processus d'évaluation du Conseil d'Administration. Il formule des propositions sur l'indépendance des membres du Conseil.

En matière de durabilité, le président du comité des nominations, des rémunérations et de la gouvernance participe à l'ensemble des travaux menés par le comité d'audit, des comptes et des risques.

Au 31 décembre 2024, la composition du comité des nominations, des rémunérations et de la gouvernance est la suivante :

Composition	Date d'entrée dans le comité	Nombre de réunions	Taux de présence moyen
Marie SAVINAS, Présidente du comité	2020	5	100%
Thomas ESPEILLAC, Président du Comité (ayant remplacé Laurent PICHARD le 22 mai 2024)	2024		
Nacéra AGOSTINI, représentante de l'Etat	2023		

En 2024, les principales activités du comité des nominations, des rémunérations et de la gouvernance ont été :

- Rémunération variable annuelle 2023 ;

- Proposition des objectifs et pondération pour 2024 de la rémunération variable annuelle 2024 ;

- Examen du projet modificatif du Règlement Intérieur du Conseil d'Administration ;

- Revue du rapport sur l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure.

4.2.3.5. Comité de la stratégie et des investissements

Le Comité examine les sujets relatifs aux investissements ou comportant un engagement financier de SNCF Réseau, en particulier les programmes d'investissement, les projets de développement (politique de développement et aspects financiers), et les projets relatifs au patrimoine immobilier.

Il étudie également les dossiers portant sur les enjeux majeurs, notamment économiques et de politique industrielle de SNCF Réseau. Il est saisi pour l'examen :

- Du plan stratégique

- Du contrat d'entreprise conclu avec l'État

- Du document de référence du réseau et de la tarification

- Des choix stratégiques en matière d'évolutions technologiques, voire plus largement en matière d'innovation

- Des questions de création et de modernisation d'équipements industriels et de travaux.

Au 31 décembre 2024, la composition du comité de la stratégie et des investissements est la suivante :

Composition	Date d'entrée dans le comité	Nombre de réunions	Taux de présence moyen
Pierre- Alain ROCHE, Président du comité	2023	11	91,6%
Thomas ESPEILLAC, Président du Comité (ayant remplacé Laurent PICHARD le 22/05/2024)	2024		
Nacéra AGOSTINI, représentante de l'Etat	2023		
Jean-Claude LARRIEU	2022		
Christine MEQUIGNON, administrateur représentant salarié (ayant remplacé Guy ZIMA le 15/05/2024)	2024		
Renaud SOULET, administrateur représentant salarié (ayant remplacé Jean-René DELEPINE le 15/05/2024)	2024		

En 2024, les principales activités du comité de la stratégie et des investissements ont été :

- Examen des projets d'investissements soumis au Conseil d'Administration

- Analyse du document de référence du réseau (« DRR ») et de la tarification

- Etude de la stratégie d'adaptation au changement climatique

- Analyse des demandes de transfert de ligne et de gestion

4.2.3.6. Modalités de fonctionnement des comités permanents

Sous réserve des règles particulières qui sont propres à chaque comité, l'article 18 du Règlement Intérieur du Conseil prévoit notamment que :

- Les membres des comités doivent être membres du Conseil d'Administration. Leurs mandats sont renouvelables. Une même personne peut être membre de plusieurs comités.

- Le commissaire du gouvernement, ou son représentant nommément désigné, peut participer aux séances des comités.

- Le Conseil d'Administration désigne parmi les membres d'un comité celui qui occupera les fonctions de président dudit comité.

- Chaque comité définit la fréquence de ses réunions, qui se tiennent, par principe, physiquement au siège social ou en tout autre lieu en France indiqué dans la convocation. Les membres des comités ne pouvant assister physiquement aux réunions des comités peuvent y participer par un système de visioconférence.

- Chaque comité peut se réunir à tout moment, à la demande de son président, de la majorité de ses membres ou du président du conseil d'administration. L'auteur de la convocation fixe l'ordre du jour de la réunion.

- Les membres du Conseil d'Administration qui viendraient à être nommés membres d'un ou plusieurs comité(s) le seront pour la durée de leur mandat d'administrateur.

- Chaque membre d'un comité peut se faire représenter au cours d'une réunion d'un comité par un membre du même comité. Un membre du conseil d'administration ne peut représenter qu'un seul membre d'un comité par réunion du comité en cause.

- Un comité ne peut se réunir que si plus de la moitié de ses membres sont présents ou représentés, par l'un quelconque des moyens permis par la loi ou les statuts pour la participation des membres du conseil d'administration aux réunions du conseil d'administration.

- Le président d'un comité peut inviter d'autres membres du Conseil d'Administration à assister à une ou plusieurs de ses séances ainsi que, avec l'accord du président du conseil d'administration, toute autre personne dont la présence est jugée utile compte-tenu de ses compétences ou de son expertise. En cas d'admission d'un tiers non-membre du conseil d'administration, le président du comité doit lui rappeler ses obligations de confidentialité sur les informations échangées lors de la réunion du comité. Seuls les membres du comité prennent part à ses délibérations.

- Le compte-rendu de chaque réunion d'un comité est établi par le secrétaire du conseil d'administration, sous l'autorité du président du comité. Il est transmis à tous les membres du comité concerné. Les présidents des comités rendent compte au conseil d'administration des travaux des comités qu'ils président dans les conditions que celui-ci détermine.

- Dans son domaine de compétence, à la demande du conseil d'administration ou de son président, chaque comité émet des propositions, recommandations ou avis. A cette fin, il peut procéder ou faire procéder, aux frais de la Société et avec l'accord préalable du président du conseil d'administration, à toutes études externes susceptibles d'éclairer les délibérations du conseil d'administration. Il peut également entendre les membres des directions de la Société. Il rend compte au conseil d'administration de ses travaux.

- Chaque comité statue en cas de besoin sur ses autres modalités de fonctionnement. Il s'assure périodiquement que ses règles et modalités de fonctionnement lui permettent d'aider le conseil d'administration à délibérer valablement sur les sujets de sa compétence et peut proposer au conseil d'administration une modification de son règlement intérieur.

- Le chef de la mission de contrôle économique et financier des transports ou son représentant siège avec voix consultative au sein des comités.

- Les membres de la direction générale participent, à la demande des comités, aux réunions pour les questions inscrites à l'ordre du jour entrant dans leur domaine de compétence. Ils reçoivent, dans les mêmes conditions que les membres des comités, les convocations, les ordres du jour et tous les autres documents adressés avant chaque séance.

4.2.4. Conventions conclues entre un mandataire social ou un actionnaire significatif et une société contrôlée

Aux termes de l'article L. 225-37-4, 2° du Code de commerce, le rapport sur le gouvernement d'entreprise mentionne « les conventions intervenues, directement ou par personne interposée, entre, d'une part, l'un des mandataires sociaux ou l'un des actionnaires disposant d'une fraction des droits de vote supérieure à 10% d'une société et, d'autre part, une autre société contrôlée par la première au sens de l'article L.233-3, à l'exception des conventions portant sur des opérations courantes et conclues à des conditions normales».

SNCF Réseau n'a pas eu connaissance de telles conventions au cours de l'exercice clos au 31 décembre 2024

4.2.5. Tableau de synthèse des recommandations du Code AFEP-MEDEF NON RETENUES

Conformément à l'article L. 22-10-10 du Code de commerce, seules les recommandations non retenues sont listées.

	RECOMMANDATIONS CODE AFEF-MEDEF	PRATIQUES DE SNCF RESEAU ET JUSTIFICATIONS
1	La part des administrateurs indépendant dans le Conseil d'administration d'une société contrôlée au sens de l'art. L 233-3 C.com doit être au moins un tiers	Eu égard à la composition du Conseil d'administration et aux modalités de désignation de ses membres rappelées au 5.2.1 du rapport sur le gouvernement d'entreprise (administrateurs issus de l'actionnaire unique ou représentant de l'Etat ; 4 administrateurs salariés), la part d'administrateur indépendant ne saurait être atteinte
2	La part des administrateurs indépendants dans le Comité d'Audit doit être au moins de deux tiers.	Cf. explication précédente (administrateurs indépendants)
3	Les Comités en charge de la sélection ou des nominations et des rémunérations doivent être composés majoritairement d'administrateurs indépendants	Cf. explication précédente (administrateurs indépendants)
4	Il est recommandé, mais pas imposé, qu'un administrateur salarié soit membre du comité en charge des rémunérations.	La présence de 4 administrateurs salariés au sein du Conseil d'Administration permet de les associer aux débats relatifs à la rémunération des mandataires sociaux. Par ailleurs, le caractère raisonnable de la rémunération des mandataires sociaux est assuré par le plafonnement légal de son montant.
5	Il est recommandé, mais pas imposé, que le président du Comité soit indépendant	Cf. explication point 1 (administrateurs indépendants)
6	L'administrateur doit être actionnaire à titre personnel	Au terme de l'article L. 2101-1 du Code des transports, le capital social de SNCF Réseau est détenu en intégralité par la société nationale SNCF
7	La rémunération des Administrateurs	Non applicable : Les administrateurs de SNCF Réseau ne sont pas rémunérés au titre de leur mandat
8	L'obligation de détention d'actions des dirigeants mandataires sociaux	Au terme de l'article L. 2101-1 du Code des transports, le capital social de SNCF Réseau est détenu en intégralité par la société nationale SNCF
9	L'accord de non-concurrence doit stipuler au profit de la société une clause de renonciation et exclure l'indemnité en cas de départ à la retraite	Le départ à la retraite du dirigeant n'exclut pas la possibilité pour ce dernier d'exercer en son nom propre une activité concurrentielle
10	L'information sur les rémunérations des dirigeants mandataires sociaux et les politiques d'attribution d'options d'actions et d'actions de performance	Non applicable : Les administrateurs de SNCF Réseau ne sont pas rémunérés au titre de leur mandat

4.3. L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Les modalités de participation des actionnaires à l'assemblée générale

La société-mère SNCF SA, actionnaire unique, exerce les pouvoirs dévolus par la loi aux assemblées générales comme le prévoit l'article 16 des Statuts de SNCF Réseau.

L'Assemblée Générale Ordinaire de SNCF Réseau s'est réunie une fois en 2024. Au cours de cette séance, elle a notamment approuvé les comptes annuels 2024, affecté le résultat de l'exercice, procédé à la nomination des commissaires aux comptes en charge de la certification en matière de durabilité et aux renouvellements de mandats d'administrateurs arrivés à échéance

.

5. POLITIQUE DE DIVERSITÉ

5.1. AU SEIN DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Au 31 décembre 2024, le Conseil d'Administration est composé, sous réserve de la précision ci-après, de trois femmes et cinq hommes, soit un écart entre le nombre des administrateurs de chaque sexe qui n'est pas supérieur à deux, en conformité avec les dispositions de l'article L. 225-18-1 du Code de commerce. Conformément à l'article 9 de l'ordonnance nº 2014-948 du 20 août 2014 précitée, ce chiffre ne prend pas en compte les quatre administrateurs représentants des salariés.

Par ailleurs, dans le cadre de son auto-évaluation portant sur les travaux du Conseil d'Administration réalisés au cours de l'année 2022, le Conseil d'Administration a jugé très positivement sa composition en matière de complémentarité des compétences.

5.2. AU SEIN DU COMITÉ EXÉCUTIF

Pour sa part, le Comité exécutif de SNCF Réseau est paritaire ; il est composé de onze membres dont six femmes, soit 55%. Par ailleurs, plus de 35% des Cadres dirigeants de SNCF Réseau sont des femmes. Ces chiffres traduisent la volonté de SNCF Réseau, de se rapprocher d'un équilibre représentatif de la société française et de ses attentes pour l'avenir, tant au sein de ses organes de direction que de l'ensemble de ses métiers au sein de l'entreprise.

5.3. AU SEIN DE SNCF RÉSEAU

Au sein des 6,8%3 de postes à plus forte responsabilité chez SNCF Réseau, on compte 22,4% de femmes.

ED PS	Genre			
Classe	Femmes	Hommes	Total	Taux Femmes
CD+CS+8	784	2 718	**3 501**	22,38%
Autre	5 916	41 955	**47 872**	12,36%
Total	**6 700**	**44 673**	**51 373**	**13,04%**
Taux CD+CS+8	11,70%	6,08%	**6,82%**	

A fin décembre 2024, le nombre de femmes Cadres supérieurs et Cadres dirigeants et Cadres de classe 8 a progressé de 10,7% par rapport à 2023.

Le groupe SNCF a défini une trajectoire mixité validée en Comité exécutif et Conseil d'Administration, avec six grandes thématiques (égalité salariale, recrutement des femmes, places des femmes dans les instances de direction, lutte contre le sexisme, égalité d'accès aux formations et parentalité). Cette trajectoire se traduit dans un accord mixité de la SNCF, signé par l'ensemble des organisations syndicales. SNCF Réseau pilote la mise en œuvre de cet accord, au moyen de comités de pilotage quadrimestriels qui analysent les éléments de preuve et identifient de façon volontariste les axes d'amélioration de SNCF Réseau, sur la base d'indicateurs solides, chiffrés, et signifiants. En complément des actions et thématiques concernant l'ensemble des salariés, certaines dispositions de la politique mixité sont prévues spécifiquement à l'intention des managers et instances de direction :

- Féminiser les comités de direction (CODIRs) afin d'atteindre un taux de féminisation de 30% à horizon 2026 pour tous les CODIRs (Directions, DZP, DT, DZI, Etablissements) et de 40% d'ici 2029. A fin 2023, le taux était de 25,7% ; il a progressé de 1,3% en 2024 pour atteindre 27%. Les dirigeants responsables de CODIR ont ainsi un objectif individuel de construction d'un plan d'actions et de dispositif de suivi des évolutions (5 points de part variable individuelle) ;

- Accompagner les parcours : des programmes de mentoring ont été mis en place pour accompagner et soutenir les femmes dans leurs parcours professionnels, favorisant ainsi leur accès à des postes de responsabilité. A l'échelle du Groupe SNCF, ce sont plus de 120 binômes mentor/mentorée qui sont formés chaque année avec des taux de satisfaction supérieurs à 95% ;

- Constituer des viviers de femmes futures Cadres supérieurs / Cadres dirigeants et veiller à la mixité des candidatures dans les dispositifs d'évolution professionnelle, ainsi que dans la couverture des offres de poste et le choix des profils retenus ;

- Objectiver l'Agence de Recrutement des Cadres à recruter au moins 35% de femmes (33% à date) ;

- Sensibiliser l'ensemble des comités de direction (CODIRs) aux enjeux de la mixité ; 93% des CODIRs SNCF Réseau ont ainsi été sensibilisés par le partenaire ACCORDIA aux enjeux de la mixité en entreprise et à la lutte contre le sexisme et harcèlement.

3 Au regard des qualifications appliquées au sein de l'entreprise, il semble plus pertinent d'établir ce comparatif en prenant en compte les 6% des postes à responsabilité et non les 10% visé par l'article L22-10-10 du code de commerce

6. ENJEUX ET PERSPECTIVES

6.1. SECTEUR SNCF RÉSEAU

6.1.1. Sécurité

La sécurité est la priorité et le socle des activités de SNCF Réseau. L'entreprise s'est fixée comme ambition de rechercher une amélioration continue du niveau de sécurité ; elle a comme objectif la baisse de l'accidentologie tant au niveau de l'exploitation ferroviaire que de la sécurité et la santé au travail, la sûreté, la sécurité incendie, la cybersécurité et la sécurité environnementale. Pour cela, l'entreprise poursuit son programme pluriannuel, appelé PRISME, de renforcement de la culture sécurité dans tous les domaines de la sécurité, de déploiement de standards comportementaux de sécurité (incluant le développement des compétences non techniques et du « savoir voir, savoir être » dans les entités opérationnelles), de simplification documentaire pour faciliter l'usage et l'accès de la prescription aux opérateurs, du renforcement de la maîtrise technique du patrimoine (cohérence et pertinence prescription, mise en œuvre, état du patrimoine), du management de la sécurité par les risques avec une refonte complète de la collecte des informations sur les incidents et accidents rencontrés et l'animation de politiques de réduction des risques les plus critiques.

Par ailleurs, SNCF Réseau prévoit d'investir environ 110 M€ en 2025 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 par les trains de points d'arrêt ou de vitesse limite, de détection de convois non conformes) et sur les véhicules propriété de SNCF Réseau, protection contre l'incendie en particulier en tunnel et protection vis-à-vis d'actes de malveillance et d'intrusions sur le réseau (dont des clôtures).

6.1.2. Une progression de l'activité prévue en 2025

SNCF Réseau prévoit une progression de son activité en 2025. Sur la grande vitesse et le fret ferroviaire, l'ambition est de revenir à un niveau de trafic similaire à celui de 2019, c'est-à-dire avant crise COVID et crise inflationniste. De même, le trafic régional et grandes lignes devrait continuer à progresser en 2025. Seul le trafic Ile-de-France affichera un retrait par rapport à 2024, année marquée par l'organisation des Jeux Olympiques.

L'accélération de la régénération et de la modernisation du réseau se poursuit en 2025 avec une enveloppe complémentaire de 390 M€ (vs 300 M€ en 2024 et 100 M€ en 2023) qui permettra de réaliser des opérations restées jusque-là en attente faute de financement.

En parallèle, SNCF Réseau poursuit le déploiement de ses plans de performance afin de maîtriser l'ensemble des coûts d'entretien, d'exploitation et de régénération du réseau.

La progression de l'activité et la performance attendue permettront de pérenniser l'équilibre du cash-flow libre en 2025 et la maîtrise de la dette, conformément aux engagements pris par SNCF Réseau.

6.1.3. Des avancées pour l'exploitation : La digitalisation de l'exploitation est en marche

Pour une gestion performante de l'exploitation ferroviaire en situation nominale ou en situation perturbée qui réponde aux enjeux de sécurité et de qualité de service dans l'environnement concurrentiel de ses clients, SNCF Réseau a engagé plusieurs évolutions.

Les règles d'exploitation continuent d'évoluer pour allier sécurité et performance au bénéfice des exploitants ferroviaires et de leurs clients. Les programmes Sécurité Système Performance de l'Exploitation (SSPE) et H00 Système œuvrent à ces transformations en misant sur l'Excellence Opérationnelle et la standardisation des pratiques.

Pour la protection des travaux, des procédures digitalisées remplacent petit à petit les communications verbales et écrites sur les divers carnets de protection pour fiabiliser et faciliter les échanges entre les acteurs qui réalisent les travaux sur le réseau et ceux qui gèrent la circulation des trains.

En cas d'incident, les informations utiles à l'agent de circulation sont également digitalisées ainsi que, progressivement, les ordres transmis aux conducteurs de trains. C'est une première en Europe !

De plus, des outils de suivi cartographique des circulations et de gestion de crise sont aussi mis à disposition des acteurs pour partager toutes les informations utiles à la coordination de la gestion de crise localisation des trains, prévision d'ouverture des lignes et des gares…).

En 2025, SNCF Réseau pilotera la communication de toute crise de production ferroviaire, quelle qu'en soit la cause. En responsabilité sur la défense de ses intérêts et de ceux du système ferroviaire, elle pourra s'appuyer sur les évolutions de l'exploitation qu'elle a conduites pour mener à bien cette nouvelle mission.

Les plans d'exploitation de référence (PER) et plateformes territoriales

Avec l'ouverture à la concurrence qui devient effective dans de nombreuses régions, SNCF Réseau met en œuvre de nombreuses actions pour continuer à améliorer la satisfaction de ses clients et leur donner les moyens de se développer.

Afin de répondre à leurs attentes en matière d'allocation des sillons, quatorze plans d'exploitation de référence (PER) sur les vingt-trois projetés ont été publiés fin 2024 et les 9 PER restants applicables à compter du Service Annuel 2028 seront publiés d'ici l'été 2025.

Les mesures déployées par SNCF Réseau passent également par un accompagnement renforcé de l'ouverture de marché avec un suivi client à chacune des étapes de son parcours, en facilitant ses démarches d'homologation et d'étude de compatibilité du matériel roulant ou en poursuivant la dynamique engagée sur les accords-cadres. Le dialogue entre SNCF Réseau et ses clients est renforcé au travers des plateformes territoriales ou nationales. Ces plateformes sont des instances de travail multilatérales, dont l'objectif est d'améliorer la connaissance des besoins et leurs évolutions à moyen et long terme.

Ces plateformes vont par exemple permettre à chaque acteur, nouveaux ou historiques de s'approprier la démarche PER, avec une production échelonnée pour les Services Annuels 2028, 2029 ou 2030 selon les secteurs.

Les Accords-Cadres

La signature de 7 accords-cadres voyageurs avec cinq clients différents (déjà présents ou futurs opérateurs) en 2024 démontre l'intérêt des clients pour le dispositif des Accords-Cadres et la capacité de SNCF Réseau à accompagner ses clients pour qu'ils puissent circuler sur le réseau. Le Service annuel 2026 sera le premier SA concerné par des circulations sous accords-cadres côté marché Voyageurs, sur la ligne Paris-Lyon. Les accords-cadres signés représentent un chiffre d'affaires supplémentaire prévisionnel de l'ordre de 350M€ annuel de nouvelles offres sur les 10 prochaines années.

Les échanges avec les clients se poursuivent, notamment pour de futurs accords-cadres portant sur la section française d'une relation internationale. Ces accords nécessiteront un calage capacitaire avec les autres Gestionnaires d'Infrastructure concernés par le projet du client, afin d'assurer à celui-ci un service de bout en bout. Le lien entre accord-cadre Voyageurs et Plan d'exploitation de Référence prend ici tout son sens puisque ces derniers sont concertés avec les Gestionnaires d'Infrastructure voisins pour les relations internationales.

Adosser la capacité disponible pour les accords-cadres voyageurs aux volumes existants dans les Plan d'Exploitation de Référence permet donc de sécuriser SNCF Réseau et ses clients sur les engagements respectifs contractualisés dans les accords-cadres.

Les nouveaux entrants

En 2025, plusieurs entreprises ferroviaires opèreront sur des lignes à grande vitesse ou des lignes classiques Intercités, pour lesquelles le service est librement organisé : Trenitalia, qui opérera une nouvelle desserte Paris-Marseille en juin 2025, Renfe, OSLO, SNCF Voyages Italia et Europe Express qui devrait inaugurer à l'été 2025 « Le Grand Tour », un tour de France de 4 000 km financé par l'entreprise du Puy du Fou, sous réserve d'homologation de ses rames.

Les discussions se poursuivent également avec d'autres acteurs pour des circulations à venir : SNCF Réseau accompagne à ce jour 8 projets Grande Vitesse auxquels il convient d'ajouter les développements d'offre de deux opérateurs qui circulent déjà : Trenitalia France et RENFE Viajeros. Côté Ligne Classique, SNCF Réseau accompagne 6 projets (jour ou nuit).

6.1.4. Vers la signalisation de demain

Une première étape a été franchie avec succès fin 2024 pour la LGV Paris Lyon, avec la mise en exploitation du nouveau Centre Circulation LGV Sud-Est, et du nouveau Central Sous Station LGV Sud-Est.

Pour répondre aux enjeux futurs de l'exploitation, la digitalisation de la signalisation repose sur l'unification et le déploiement des schémas directeurs des Commandes Centralisées du Réseau (modernisation de l'enclenchement), de l'ERTMS et des télécoms de demain (FRMCS). Alors qu'aujourd'hui les investissements en question s'élèvent à 300 M€ par an, l'objectif est d'être en capacité d'investir 1,2 Md€ par an à horizon 2032, en vue d'équiper 5 700 km de voies en ETCS à l'horizon 2040/2042, de migrer les 17 000 km du réseau GSMR pour 2035 et enfin de gérer 70% des secteurs de circulation via des commandes centralisées du réseau en 2040, puis la totalité en 2060.

Pour soutenir ces enjeux, le plan de migration du réseau français vers l'équipement de 5 700 km de voies à l'horizon 2040/2042, NIP (National Implementation Plan) a été transmis par les autorités françaises à la commission européenne le 16 décembre 2024.

Il faut rappeler que la modernisation de la signalisation c'est à la fois la régénération du réseau, indispensable, et l'augmentation de la performance.

6.1.5. SERM "Services express régionaux et métropolitains"

Un programme SERM (Services Express Régionaux Métropolitains) a été créé, en commun entre SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, le 1er juillet 2023. Il consiste à développer, dans de nombreuses métropoles françaises, des services de transport multimodaux, ferroviaires et routiers. La bonne articulation des modes de transport entre eux (intermodalité) ou avec leur environnement urbain (pôles d'échanges) est au cœur des enjeux de ce programme.

L'Etat a annoncé un soutien aux Régions pour le financement des infrastructures SERM à hauteur de 900 M€ sur la période 2023-2027.

La gouvernance des projets de SERM

Les projets de SERM sont encadrés juridiquement par la loi SERM promulguée le 27 décembre 2023 qui prévoit une gouvernance associant l'Etat, les collectivités concernées, SNCF Réseau et les autres maîtres d'ouvrage au sein d'un Groupement d'Intérêt Public (GIP).

La maîtrise d'ouvrage des projets de SERM, pour leur partie ferroviaire, pourra être partagée et coordonnée entre SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions d'une part, maîtres d'ouvrage naturels sur le réseau exploité et la Société des Grands Projets d'autre part, qui pourra être maître d'ouvrage sur des barreaux neufs ou des gares nouvelles si les autorités organisatrices de la mobilité et les financeurs le souhaitent.

Les projets de SERM déjà lancés

Les métropoles de Strasbourg et Bordeaux ont d'ores et déjà lancé ou mis en œuvre des programmes SERM.

Des études, majoritairement réalisées par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pour la partie ferroviaire, sont par ailleurs lancées dans toutes les grandes métropoles et sont au cœur des volets mobilités des CPER 2023-27 formalisés dans le cadre de protocoles Etat Région.

24 projets labellisés

En juin et juillet 2024, l'Etat a labellisé 24 projets de SERM portés par les collectivités territoriales suivantes : Avignon, Basco-Landais, Bordeaux, Bretagne, Chambéry, Clermont-Ferrand, Côte d'Opale, Franco-Suisse, Grenoble, Lille, Lorraine – Luxembourg, Lyon, Marseille, Montpellier, Mulhouse, Nantes, Nice, Orléans, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse, Tours.

Selon le ministère des Transports, il s'agit d'une première étape en vue de l'obtention du statut SERM, qui sera délivré sur la base d'un dossier approfondi, précisant les objectifs, la feuille de route, le plan de financement, ainsi que la gouvernance du projet.

Ces dossiers « statut » pourraient être proposés à partir de 2025 selon les métropoles concernées.

Des évolutions concrètes déjà disponibles pour les voyageurs

De nouvelles étapes ont été franchies en 2024 dans la mise en service par palier des SERM avec, par exemple, une augmentation d'offre de 24 trajets supplémentaires par jour à Rennes grâce au nouveau système de signalisation (2 trains sur une même voie – 2TMV) ou encore l'inauguration du hall Béraudier à Lyon Part Dieu, qui fluidifie les circulations voyageurs et offre de nouveaux services en gare.

6.1.6. Les transferts de lignes de desserte fine du territoire (LDFT)

Approche partenariale pour le transfert des missions d'infrastructure

Les Régions souhaitant prendre en responsabilité des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic peuvent bénéficier des différentes modalités de transfert introduites par l'article 172 de la loi d'orientation des mobilités (LOM), complété par l'article 43 de la loi n°2022-217 (dites « 3 DS »), dont les modalités sont précisées dans le décret n° 2020-1820 du 29 décembre 2020.

Si le schéma du transfert de mission (art L.2111-9-1 A du code des transports) n'a pas fait l'objet de demande, celui du transfert de gestion (art. L.2111-1-1 du code des transports) a été mis en œuvre en 2023 sur deux lignes en Occitanie. Dans ce schéma la Région devient gestionnaire d'infrastructure mais la ligne reste dans le réseau ferré national et SNCF Réseau en demeure l'affectataire.

En parallèle, le dispositif de transfert de propriété (art. L.3114-1 et suiv. du code général de la propriété des personnes publiques) conduit au transfert complet d'une ligne et à sa sortie du réseau ferré national. La ligne n'est plus un bien de l'Etat, mais devient intégralement un bien de la collectivité formulant le transfert. Ce montage est retenu par l'agglomération du Havre pour le passage d'une ligne ferroviaire dans le réseau tramway et c'est celui mis en œuvre par la Région Grand Est dans l'optique de la reprise de l'essentiel des lignes de desserte fine du territoire de sa sphère de responsabilité.

SNCF Réseau développe une approche partenariale afin de construire avec les demandeurs l'accompagnement adapté pour garantir l'efficacité du système ferroviaire, notamment en fournissant les données nécessaires et en élaborant les

dispositifs d'interfaces avec les nouveaux gestionnaires d'infrastructure.

Les transferts en cours

Après une année 2023 qui a vu la concrétisation de la signature des premières conventions de transfert de gestion, avec deux lignes concernées en Occitanie, dont une pleinement effective et en cours de travaux pour une réouverture en 2025 (Montréjeau - Luchon), l'année 2024 marque la mise en œuvre des premiers transferts de propriété. Il ressort du reste que ce cadre de l'art. L.3114 du CGPPP apparaît privilégié à celui des transferts de gestion (L2111-1-1 du code des transports).

En Normandie, le transfert de propriété de la ligne Harfleur-Rolleville a fait l'objet d'un accord entre les parties (Métropole du Havre, Etat et SNCF Réseau/SNCF Gares & Connexions) en décembre 2024 et vise à être effectif au 1er février 2025. Afin d'engager au plus tôt les travaux de déconnexion du réseau ferré national, un arrêt des circulations TER a été mis en œuvre dès le 1er septembre 2024. Il convient en effet de noter que ce transfert s'inscrit dans la transformation de la ligne (exploitée) pour une intégration à l'extension du réseau de tramway urbain de l'agglomération du Havre, porteuse de la demande de transfert. Ce cas reste particulier du fait de sa nature, avec une absence d'interface avec le réseau ferré national une fois l'opération réalisée, ce qui en simplifie la mise en œuvre.

En Grand Est, la Région a attribué au 1er semestre 2024 le marché de gestion d'infrastructure, des gares et des services voyageurs de son premier lot de transfert de propriété autorisé par l'Etat en 2023, au groupement NGE/Transdev, dénommé NOVA 14. Le transfert doit être effectif fin mars 2025 pour la partie actuellement non circulée de la ligne Xeuilley – Vittel, et mi 2027 pour la partie Jarville – Xeuilley, dont l'exploitation sera suspendue au second semestre 2027, pour permettre une mise en exploitation complète au Service Annuel 2028.

En parallèle, la Région Grand Est a relancé en novembre 2024 son marché sur un périmètre similaire au premier lot pour le transfert de propriété des sections de ligne Arches – Saint Dié et Saint Dié – Molsheim, autorisé par le Ministre en charge des Transports en 2023. Comme pour la première ligne, le marché de partenariat passé par la région porte sur une intégration de l'ensemble des missions de gestionnaire d'infrastructure, des gares et des services de transport (entreprise ferroviaire). A ce titre, la section Obernai – Sélestat, également autorisée par le Ministre dans ce lot, fera l'objet d'un processus de transfert ultérieur suite au refus de la Commission européenne de valider la dimension d'intérêt local de la ligne, nécessaire à ce mode de gestion intégrée. L'optique de transfert de propriété de ce deuxième lot, avec des lignes exploitées, est d'être effectif fin 2027, avec une mise en exploitation au Service Annuel 2028. Ce lot intègre une demande de mise à disposition de personnels, dont le contenu reste à préciser.

L'année 2024 est également sous le signe de la poursuite de la démarche de la Région dans son objectif de reprise de l'essentiel des lignes éligibles au transfert, avec en avril 2024 une saisine de l'Etat pour un nouveau lot reposant sur trois sections de lignes exploitées : Reims – Fismes, Charleville – Givet et Conflans Jarny – Verdun. A la différence des précédents, l'optique de la Région est de lancer un marché uniquement pour les missions de gestion d'infrastructure et des gares. L'exploitation des services TER sera distincte.

Les discussions avec l'Etat autour de cette demande ont toutefois mis à jour de nouvelles réflexions à propos des transferts à venir. Au-delà des sept à huit sections de lignes complémentaires annoncées dans le protocole Etat/Région de 2020, d'autres lignes, capillaires fret ou non circulées, pourraient à terme rejoindre le champ des demandes de transfert.

Dans les autres territoires, aucune perspective de demande de transfert n'émerge à date, même si on ne peut exclure une demande de même type que celle du Havre pour des lignes se trouvant à la croisée des services urbains et régionaux.

6.1.7. SOCIAL RH

Le déploiement du SI de gestion du temps OPTIMUM s'est poursuivi en établissements avec une première vague d'établissements Maintenance et Travaux déployés en octobre après un pilote en avril.

Plusieurs projets importants d'évolution d'organisation ou d'optimisation sont passés en instance : création des Établissement de Service Télécoms et Informatique en janvier 2025, évolution des établissements industriels et logistiques, « Ambition GU Réseau ».

Enfin, le projet de réorganisation de SNCF Réseau «Résonances» a fait l'objet de premiers échanges avec les organisations syndicales en vue d'une mise en œuvre envisagée au 1er juillet 2025 après passage en instance.

6.2. SECTEUR SNCF GARES & CONNEXIONS

6.2.1. Une année 2025 qui devrait se traduire par une progression de l'activité, dans le cadre d'un contexte économique requérant une grande maîtrise des coûts

L'année 2025 devrait être marquée par une activité en croissance, notamment portée par une activité commerciale en progression, et le niveau des prestations régulées en lien avec la récente validation par l'ART du Document de Référence des Gares 2025.

Dans un contexte économique incertain, les efforts de maîtrise des coûts (charges et investissements) et de recherche de productivité seront des points de vigilance majeurs et accrus à tous les niveaux de l'entreprise.

Des plans d'actions pour maîtriser la profitabilité mais également les flux de trésorerie tout en assurant un niveau de production adéquat, seront ainsi mis en œuvre, déployés et suivis afin de répondre à cet objectif.

6.2.2. Document de Référence des Gares 2024

Les Documents de Référence des Gares (DRG) 2026 et 2027 s'inscriront dans la continuité des travaux entrepris depuis 2021, dans le cadre du programme de travail convenu avec l'ART. Ces travaux viseront à faire évoluer le modèle tarifaire de SNCF Gares & Connexions selon plusieurs axes :

- Finalisation du modèle tarifaire binomial complet avec une part fixe et une part variable
- Mise en place d'une vision pluriannuelle des tarifs, dépassant l'approche annuelle actuelle
- Exploration de l'installation de distributeurs automatiques "multi-transporteurs" dans les gares
- Facilitation de la mise en place de baux "mixtes" pour une meilleure cohabitation des activités régulées et non régulées
- Création d'un observatoire « dynamique et interactif » pour une présentation améliorée des résultats de qualité de services

Ces évolutions visent à rendre le système tarifaire plus transparent, équitable et adapté aux besoins des usagers et des transporteurs, tout en optimisant la gestion des espaces en gare.

6.2.3. Ambitions du Plan Stratégique « enVIE DE GARE » pour 2025

L'action de SNCF Gares & Connexions sera tournée vers l'ambition de donner enVIE de GARE, enVIE de CONNEXIONS, pour donner enVIE de prendre le TRAIN.

Les ambitions de SNCF Gares & Connexions s'appuient sur les six piliers du projet d'entreprise « Tous SNCF » lancé en 2020.

1. Sécurité, sûreté et éthique

La sécurité, valeur cardinale du groupe SNCF, est au cœur des ambitions stratégiques de SNCF Gares & Connexions. Depuis 2020, les indicateurs sécurité de SNCF Gares & Connexions s'améliorent : les méthodes mises en place, le management et le pilotage fonctionnent.

Il est prévu de s'appuyer sur des analyses déjà réalisées, des expériences et des méthodes éprouvées pour accélérer en matière de prévention, conjointement avec les partenaires de l'entreprise.

Par exemple, on peut citer parmi les actions clés de 2025 la systématisation des retours d'expérience pour chaque accident de personne, le renforcement des actions communes entre les agents de sécurité interne en privée et les forces de l'ordre pour assurer le continuum de sûreté, ou encore le renforcement de la culture du risque cyber en interne, avec un objectif de formation pour l'ensemble des salariés.

2. Qualité de production et de services

Pour susciter l'essor du ferroviaire, SNCF Gares & Connexions place la satisfaction de ses clients au cœur de ses préoccupations. Les attentes des clients, qu'ils soient entreprises ferroviaires, Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) ou voyageurs, évoluent vers une expérience en gare toujours plus fluide, plus pratique et plus sûre. En lien avec les collectivités et les Autorités Organisatrices de Mobilités, SNCF Gares & Connexions doit permettre au ferroviaire de devenir l'épine dorsale de l'intermodalité. Des actions sont par exemple planifiées en 2025 pour la poursuite de l'actualisation des référentiels de gestion de crise et des standards, avec une notion d'entraînement et pour réalisation d'un programme désaturation global, pour accompagner l'augmentation du trafic.

3. Satisfaction et engagement des salariés

La réussite ne pourra être possible sans l'engagement de tous les collaborateurs de SNCF Gares & Connexions, au service d'un collectif de travail diversifié. Et cet engagement ne sera possible que si l'entreprise leur correspond, donne du sens à leur travail, et leur permet de s'épanouir. SNCF Gares & Connexions se doit d'accompagner les évolutions de la société, pour répondre aux aspirations de chacun.

4. Satisfaction et relations clients

Pour accompagner l'essor du ferroviaire, SNCF Gares & Connexions doit accroître la capacité des gares pour accueillir dans les meilleures conditions toujours plus de voyageurs. Avec l'ouverture du marché ferroviaire, le paysage ferroviaire va être recomposé et SNCF Gares & Connexions devra assurer de nouvelles prestations pour accueillir les nouvelles entreprises ferroviaires dans les meilleures conditions (par exemple avec l'extension de l'expérimentation d'embarquement pour le compte de Trenitalia à Lyon Part-Dieu jusqu'à fin février 2025). Cela passera par ailleurs par la réalisation d'un plan d'actions sur la politique de services & qualité d'accueil, qui découle des résultats de notre baromètre de satisfaction client.

5. L'engagement territorial et environnemental

SNCF Gares & Connexions réinvente les gares de demain pour qu'elles incitent à la mobilité durable et proposent les services dont les populations ont besoin. Les gares ne sont pas juste ferroviaires, elles sont des centres de mobilité, et des lieux de vie et de rendez-vous. Au service des collectivités, SNCF Gares & Connexions veut étendre son offre servicielle, commerciale et d'utilité publique et participer plus largement à l'aménagement des quartiers de gares, pour recentrer la ville sur la gare.

À l'heure du défi climatique, SNCF Gares & Connexions a un rôle majeur à jouer dans la transition écologique. Il est de sa mission d'accompagner l'essor du ferroviaire, des mobilités décarbonées et le développement durable des territoires. Il est aussi de sa responsabilité d'agir de la conception à l'exploitation pour réussir la transition environnementale des gares. SNCF Gares & Connexions s'engage sur deux fronts : l'atténuation systématique de ses impacts (réduction de l'empreinte carbone des consommations d'énergie, généralisation de l'écoconception dans les projets, réduction et valorisation des déchets d'exploitation et de chantier, …) et l'adaptation de son patrimoine aux aléas climatiques, avec des chantiers prévus en 2025 en cohérence avec le plan d'adaptation transmis à l'État, en articulation avec SNCF Réseau.

6. Performance économique

En tant que gestionnaire unique des gares, et afin d'assumer pleinement ses missions, SNCF Gares & Connexions doit rester maître de ses choix d'investissement, tout en répondant aux exigences de ses clients qui attendent des services performants et au juste coût. SNCF Gares & Connexions doit sécuriser son modèle d'affaires et renforcer le pilotage de la performance économique en associant en transparence les Autorités Organisatrices de la Mobilité, acteurs clés dans la gouvernance des mobilités et dans le financement des gares. Ces choix stratégiques seront formalisés dans le contrat de performance 2024 – 2029, dont la signature est prévue avec l'État en 2025.

6.3. SECTEUR AUTRES

Sferis prévoit de modifier son mix chiffre d'affaires afin de tirer une meilleure rentabilité par l'arrêt de certaines activités (caténaires par exemple) et l'ajout de certaines autres (exemple basse-tension) et mettre en place une nouvelle organisation en 2025.

Altamétris poursuivra une stratégie de développement et de consolidation de son organisation avec un enjeu fort de recherche de visibilité des commandes afin de permettre de dimensionner au mieux les ressources nécessaires.

Terralpha doit poursuivre la croissance de son chiffre d'affaires, ainsi que ses investissements permettant le déploiement des point of présence (POPs).

Leyfa cherchera à maintenir un niveau normal sur son périmètre historique lié à la géométrie. Elle va également poursuivre sa stratégie d'intégration horizontale et de gestion de l'infrastructure sur des chantiers à taille humaine, tout en poursuivant le développement de l'activité de vente de dispositifs de mesure et de chariots.

Eurailscout France poursuivra ses investissements visant le renouvellement des systèmes et le développement de nouveaux services. L'année 2025 doit voir la production en année pleine des engins EMI1 et du WIM, ainsi que la mise en production au cours du premier semestre 2025 de l'EMI 2, de nature à consolider sa croissance.

RAPPORT DE DURABILITE

7. RAPPORT DE DURABILITE

ELEMENTS DE CONTEXTE ET PRINCIPALES LIMITES POUR LE PREMIER EXERCICE

Concernant l'interprétation actuelle des textes, des précisions complémentaires sont attendues de la part des organismes de normalisation ou de régulation.

SNCF Réseau a donc appliqué les exigences normatives fixées par les ESRS :

Telles qu'applicables à la date d'établissement du rapport de durabilité

Sur la base des informations disponibles

Dans les délais d'établissement du rapport de durabilité.

Des difficultés d'accès à des données fiables ont cependant pu contraindre SNCF Réseau à communiquer des informations sur un périmètre partiel et/ou à recourir à des estimations qui pourront être affinées à mesure que la qualité des données disponibles s'améliorera.

Les principales limites portant sur les informations publiées sont de natures suivantes.

Informations partielles relatives à la chaine de valeur

Ce rapport de durabilité couvre la chaîne de valeur amont et aval de SNCF Réseau. Toutefois, pour cette première année d'application et en raison notamment de difficultés d'accès aux informations disponibles dans le délai imparti, la couverture de la chaîne de valeur pour les fournisseurs, a été limitée au rang 1 (voir [ESRS2-BP-1-5-c]).

Informations non publiées

Certaines informations font l'objet de publications spécifiques et ne sont alors pas repris dans le présent rapport, d'autres, ne sont pas disponibles et concernent principalement :
Changement Climatique - E1-1 - Plan de transition - traité en chapitre 2.1.1
Pollution - E2-1 - Politique en matière de pollution - traité en chapitre 2.2.1 concernant les informations sur le ou les polluants
Pollution - E2-4 - Pollution de l'air, de l'eau et des sols - traité en chapitre 2.2.4
Biodiversité - E4-1 - Plan de transition - traité en chapitre 2.3.1
Biodiversité – E4-5 - Indicateurs d'impact concernant l'altération de la biodiversité et des écosystèmes – traité en chapitre 2.3.5
Utilisation des ressources et économie circulaire – E5-4 - Flux de ressources entrants – traité en chapitre 2.4.4
Personnel de l'entreprise - S1-10 - Salaires décents — traité en chapitre 3.1.10

Informations publiées sur un périmètre partiel ou à définition hétérogène

Les limites inhérentes à l'organisation de SNCF Réseau et à ses systèmes actuels d'information interne n'ont pas permis la publication de certains indicateurs quantitatifs sur un périmètre consolidé pour ce premier exercice (cf. [ESRS2-BP1-5-b-i]). Ces limites sont exprimées dans la description des informations présentées au sein des sections du rapport de durabilité concernées, principalement :
Effectifs de l'entreprise – S1-14 – Indicateurs de santé et de sécurité - traité en chapitre 3.1.11
Effectifs de l'entreprise – S1-16 – Indicateurs de rémunération – traité en chapitre 3.1.12

Informations dont la définition diffère de la norme

La définition de certains indicateurs diffère de celle exigée par la norme. Dans ce cas, les informations contextuelles publiées précisent la formule de calcul adoptée par le groupe SNCF Réseau :
Effectifs de l'entreprise – S1-6 - Départ de salariés et rotation du personnel – Traité en chapitre 3.1.6
Effectifs de l'entreprise – S1-14 – Indicateurs de santé et de sécurité - traité en chapitre 3.1.11
Effectifs de l'entreprise – S1-16 – Indicateurs de rémunération – traité en chapitre 3.1.12

Dans une démarche d'amélioration continue, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions met en œuvre des plans d'actions afin d'assurer la publication progressive à l'avenir des typologies de limitation ci-dessus.

7.1. INFORMATIONS GÉNÉRALES [ESRS 2]

7.1.1. Base d'établissement des déclarations

7.1.1.1. Base générale d'établissement des déclarations relatives à la durabilité [ESRS2-BP-1]

Mode d'établissement de la déclaration relative à la durabilité, consolidé aux bornes du Groupe SNCF Réseau [ESRS2-BP-1-5-a]

Le Groupe SNCF Réseau publie son propre rapport de durabilité en individuel sur son périmètre. Des éléments constitutifs sont repris dans le rapport consolidé du Groupe SNCF.

Confirmation du périmètre de consolidation [ESRS2-BP-1-5-b-i]

Le périmètre de consolidation comprend uniquement SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares & Connexions pour cette 1ère année.

Couverture de la chaîne de valeur [ESRS2-BP-1-5-c]

L'évaluation des impacts, risques et opportunités couvre l'ensemble des activités du Groupe, les différents fournisseurs et typologies de clients.

Le rapport de durabilité présente des informations quantitatives et qualitatives sur la chaîne de valeur amont et aval pour :
- Les fournisseurs de rang 1
- Toutes typologies de clients : entreprises ferroviaires, Autorités Organisatrices de Mobilités, chargeurs, voyageurs, clients des commerces en gares
- Les salariés et personnels externes

Autres parties prenantes : riverains et associations de riverains, Nature, ONG, associations de consommateurs, collectivités territoriales, etc.

Concernant l'approche partielle pour les fournisseurs, SNCF Réseau est soumise à la loi française sur le devoir de vigilance loi depuis le 1er janvier 2021, après son changement de statut en Société Anonyme. Or, cette loi vise les fournisseurs avec lesquels l'entreprise a une « relation commerciale établie ». Pour SNCF Réseau cela représente plus de 10 000 fournisseurs. Les évaluations réalisées dans ce cadre ont été prises en considération pour l'évaluation de double matérialité (voir [ESRS2-IRO-1-53-a]). Les actions qui en découlent et qui correspondant à des impacts risques ou opportunités matériels, sont reprises dans les normes thématiques du présent rapport de Durabilité (voir [ESRS-E et ESRS-S]).

Possibilité d'omettre un élément d'information spécifique correspondant à la propriété intellectuelle, au savoir-faire ou aux résultats de l'innovation qui a été utilisé [ESRS2-BP-1-5-d]

SNCF Réseau ne fait pas usage de l'option permettant d'omettre une information particulière relative à la propriété intellectuelle, au savoir-faire ou aux résultats d'innovation.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ne communiquent pas les ressources financières annuelles relative aux impacts, risques et opportunités importants.

Option de ne pas divulguer des informations portant sur des évolutions imminentes ou des affaires en cours de négociation [ESRS2-BP-1-5-e]

SNCF Réseau ne prévoit pas d'exemption de publication d'informations portant sur des évolutions imminentes ou des affaires en cours de négociation.

7.1.1.2. Publication d'informations relatives à des circonstances particulières [ESRS2-BP-2]

Le rapport de durabilité publié en 2025 sur l'exercice 2024 est la première édition et constitue la référence pour les années futures.

Description des définitions des horizons temporels à moyen ou long terme [ESRS2-BP-2-9-a]

Les horizons temporels retenus sont :
- Court terme : la même période de référence que les états financiers (1 an)
- Moyen terme : à partir de la fin de l'horizon court terme (1 an) jusqu'à 5 ans
- Long terme : au-delà de 5 ans

Cependant pour l'adaptation au changement climatique, l'échelle de temps utilisée est :
- Court terme : 2030
- Moyen terme : 2050
- Long terme : 2100

Description des raisons de l'application de définitions différentes des horizons temporels [ESRS2-BP-2-9-b]

Le premier horizon de temps correspond à celui du contrat de performance, le second, à l'échelle de temps utilisée pour l'adaptation au changement climatique (cf précédemment).

Définition des métriques comprenant des données sur la chaîne de valeur estimés à partir de sources indirectes [ESRS2-BP-2-10-a]

Pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre, sont utilisés :
- Les facteurs d'émission issus de sources publiques
- Des facteurs d'émissions qui peuvent être calculés sur la base de données de fournisseurs pour les achats de biens, de services et d'immobilisations.

Les facteurs d'émissions sont détaillés dans la norme thématique sur le climat (Voir [ESRS-E1-6]).

Description de la base de préparation des métriques qui incluent des données sur la chaîne de valeur estimés à l'aide de sources indirectes [ESRS2-BP-2-10-b]

Voir [ESRS2-BP-2-10-a].

Description du niveau de précision des mesures qui incluent des données sur la chaîne de valeur estimés à l'aide de sources indirectes [ESRS2-BP-2-10-c]

Voir [ESRS2-BP-2-10-a].

Description des actions prévues pour améliorer la précision des futures métriques qui incluent des données sur la chaîne de valeur estimés à l'aide de sources indirectes [ESRS2-BP-2-10-d]

Voir [ESRS2-BP-2-10-a].

Identification des métriques quantitatives et des montants monétaires divulgués qui sont soumis à un niveau élevé d'incertitude de mesure [ESRS2-BP-2-11-a]

Le cas échéant, les sources d'incertitude associées aux estimations des résultats sont publiées dans les chapitres correspondants.

Informations sur les sources d'incertitude de mesure [ESRS2-BP-2-11-b-i]

Voir [ESRS2-BP-2-11-a].

Informations sur les hypothèses, les approximations et les jugements effectués lors de l'évaluation [ESRS2-BP-2-11-b-ii]

Voir [ESRS2-BP-2-11-a].

Explication des changements dans la préparation et la présentation des informations en matière de durabilité et raisons de ces changements [ESRS2-BP-2-13-a]

Le rapport de durabilité publié en 2025 sur l'exercice 2024 est la première édition et constitue la référence pour les années futures.

Toutefois les émissions de gaz à effet de serre faisaient déjà l'objet de publications dans les déclarations de performance extra financières de SNCF Réseau, les années précédentes. La méthode de calcul retenue par le Groupe SNCF a été modifiée pour mettre en conformité la comptabilité carbone avec le GHG Protocol :

- Affectation des pertes d'électricité sur la caténaire
- Affectation des véhicules de location courte durée en scope 3.

Des ajustements de données sont liés à la fiabilisation de celles-ci avec des données récentes plus fiables.

Ajustement impraticable des informations comparatives pour une ou plusieurs périodes antérieures [ESRS2-BP-2-13-b]

Le rapport de durabilité publié en 2025 sur l'exercice 2024 est la première édition et constitue la référence pour les années futures.

Différence entre le chiffre publié pour la période précédente et le chiffre comparatif révisé [ESRS2-BP-2-13-b] [ESRS2-BP-2-13-c]

Non concerné la 1ère année

Nature des erreurs importantes commises lors de la période précédente [ESRS2-BP-2-14-a]

Non concerné la 1ère année

Corrections pour les périodes antérieures incluses dans la déclaration de durabilité [ESRS2-BP-2-14-b]

Non concerné la 1ère année

Raisons pour lesquelles la correction des erreurs de la période précédente n'est pas réalisable [ESRS2-BP-2-14-c]

Non concerné la 1ère année

Signalement d'autres législations ou normes et cadres généralement acceptés en matière de durabilité sur la base desquels des informations ont été incluses dans la déclaration [ESRS2-BP-2-15]

Non concerné

Référence précise des paragraphes de la norme ou du cadre appliqués [ESRS2-BP-2-15]

Non concerné

Liste des exigences de publication de l'ESRS ou des points de données qui ont été incorporés par référence [ESRS2-BP-2-16]

Les procédures de gestion des risques et de contrôle interne de l'entreprise en lien avec l'information en matière de durabilité sont incorporées par référence à la partie du rapport de gestion sur l'organisation du contrôle interne (partie 3.3.3).

7.1.2. Gouvernance

7.1.2.1. Le rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance [ESRS2-GOV-1]

Pour le Groupe SNCF Réseau, les organes concernés sont le Conseil d'Administration et le Comité Exécutif.

Nombre de membres exécutifs [ESRS2-GOV-1-21-a]

Le Conseil d'administration de SNCF Réseau se compose de douze (12) membres.

Parmi ces 12 membres, le Conseil d'administration compte un (1) membre exécutif en la personne du Président du Conseil d'administration assumant également la fonction de directeur général de SNCF Réseau.

Le Comité exécutif est composé de 11 membres exécutifs, à savoir, le Président-directeur général qui préside le comité, le directeur général exécutif stratégie et affaires corporate, le directeur général exécutif projets maintenance et exploitation, les sept (7) directeurs généraux adjoints en charge des directions transverses et opérationnelles et la directrice de cabinet.

Nombre de membres non exécutifs [ESRS2-GOV-1-21-a]

Parmi les 12 membres qui composent le Conseil d'administration, onze (11) membres sont des administrateurs non-exécutifs.

Représentation des salariés et des autres travailleurs [ESRS2-GOV-1-21-b]

En application de l'article 7 de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique, quatre (4) administrateurs représentant les salariés sont membres du Conseil d'administration. Par ailleurs, conformément à l'article 11-1 des Statuts, le secrétaire du comité social et économique est obligatoirement convoqué aux réunions du Conseil d'administration.

Le Comité exécutif ne comprend pas de membres représentant les salariés.

Concernant les autres travailleurs au sens de la directive Durabilité, ces derniers ne sont pas représentés au sein des organes de gouvernance de l'entreprise.

Expérience des membres en fonction des secteurs, des produits et de la situation [ESRS2-GOV-1-21-c]

Le Conseil d'administration est composé de membres ayant de l'expérience dans le domaine ferroviaire et/ou dans les missions d'un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire et/ou dans l'évaluation des besoins des collectivités territoriales porteurs de projets.

La composition du Comité exécutif est en adéquation avec la diversité des activités de SNCF Réseau. En effet, le Comité exécutif réunit les principaux dirigeants des différentes directions opérationnelles et transverses de l'entreprise. Ses membres disposent de compétences métier allant de l'exploitation à la maintenance du réseau en passant par les affaires économiques, stratégiques, financières et de régulation appliquée au secteur des transports et des infrastructures.

Surveillance par genre et autres aspects de la diversité [ESRS2-GOV-1-21-d]

Le Conseil d'administration prend en considération la représentation des femmes et des hommes et la diversité des compétences et d'expertises professionnelles en son sein et au sein des Comités permanents institués par lui.

Le Comité des nominations, des rémunérations et de la gouvernance formule des recommandations sur les nominations proposées quant à la composition du Conseil d'administration afin de s'assurer que les aspects de diversité sont bien pris en compte.

Le Comité exécutif comprend 55 % de femmes et 45 % d'hommes. Ce chiffre traduit la volonté de SNCF Réseau de disposer d'une parité au sein des postes stratégiques de l'entreprise.

Taux de diversité des sexes au sein du conseil d'administration [ESRS2-GOV-1-21-d]

Au 31 décembre 2024, le ratio moyen de femmes par rapport aux hommes au sein du Conseil d'administration est de 3 femmes pour 5 hommes soit un pourcentage de 38 %. Les quatre administrateurs représentant les salariés ne sont pas

comptabilisés conformément à l'article 9 de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014.

En incluant les quatre administrateurs représentant les salariés, le ratio est de 42% avec 5 femmes et 7 hommes.

Pourcentage de membres indépendants du conseil d'administration [ESRS2-GOV-1-21-e]

Au 31 décembre 2024, le Conseil d'administration comporte 13 % d'administrateurs indépendants (hors administrateurs représentant les salariés conformément au Code AFEP-MEDEF).

Identité des organes d'administration, de direction et de surveillance ou de la ou des personnes au sein de l'organe responsable de la surveillance des impacts, des risques et des opportunités [ESRS2-GOV-1-22-a]

Le Conseil d'administration SNCF Réseau joue un rôle central dans la surveillance des enjeux de développement durable. Il est responsable de l'examen et de l'approbation des grandes orientations stratégiques de l'entreprise, y compris celles relatives aux impacts environnementaux, sociaux et de gouvernance. Le Conseil d'administration est composé de membres indépendants et de représentants des salariés.

Par ailleurs, le Comité d'audit, des comptes et des risques suit le processus d'élaboration de l'information financière et évalue l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des impacts, risques et opportunités, y compris ceux relatifs au développement durable.

Manière dont les responsabilités de l'organe ou des personnes en matière d'incidences, de risques et d'opportunités sont reflétées dans le mandat de l'entreprise, les missions du conseil d'administration et d'autres politiques connexes [ESRS2-GOV-1-22-b]

Le règlement intérieur du Conseil d'administration a été mis à jour le 3 octobre 2024 en vue d'attribuer au Comité d'audit des comptes et des risques, les missions liées au suivi des questions relatives à l'élaboration et au contrôle des informations en matière de durabilité prévues aux alinéas 1° à 7° du II de l'article L. 821-67 du Code de commerce. La Présidente du Comité des nominations, des rémunérations et de la gouvernance participe aux réunions du Comité d'audit des comptes et des risques relatives à ces informations.

Rôle de la direction dans les processus de gouvernance, les contrôles et les procédures utilisés pour suivre, gérer et superviser les impacts, les risques et les opportunités [ESRS2-GOV-1-22-c]

Le Comité exécutif de SNCF Réseau sous l'autorité de son Président valide la stratégie d'entreprise et est informé de son déploiement. La Direction du Développement Durable est rattachée directement au Directeur Général Exécutif de la Stratégie et des Affaires Corporate, membre permanent du Comité exécutif.

Manière dont la surveillance est exercée sur le poste de direction ou le comité auquel le rôle de la direction est délégué [ESRS2-GOV-1-22-c-i]

Le Directeur Général Exécutif de la Stratégie et des Affaires Corporate est responsable de la mise en œuvre et du suivi des contrôles et des procédures de surveillance en matière de développement durable. Cette responsabilité est partagée avec les directions fonctionnelles et opérationnelles. La direction du développement durable réunit périodiquement au sein d'un comité national développement durable, les N-1 du comex :
- des directions porteuses d'engagements de Durabilité : Clients et Territoires, Sécurité, Ressources humaines, Ingénierie, Finances et Achats, Environnement
- des directions transverses : Juridique et Conformité, Management des risques, Stratégie et performance, Communication.

Au niveau du Conseil d'administration, la surveillance et le contrôle des impacts, risques et opportunités sont assumés principalement par le Comité des audits, des comptes et des risques, qui ensuite, soit rend un avis en amont de l'examen par le Conseil d'administration, soit rend compte de ses travaux à celui-ci en vue d'un débat en séance.

Hiérarchie de communication aux organes d'administration, de direction et de surveillance [ESRS2-GOV-1-22-c-ii]

La communication sur les informations clés et les performances en matière de développement durable sont remontées et partagées périodiquement au niveau du Comité exécutif et au minimum annuellement au niveau du Conseil d'administration. Ce processus assure que les informations critiques sont régulièrement examinées par ces plus hautes instances de gouvernance.

Manière dont les contrôles et procédures spéciaux sont intégrés à d'autres fonctions internes [ESRS2-GOV-1-22-c-iii]

Il n'y a pas de contrôles et procédures spéciaux appliqués pour la gestion des impacts, risques et opportunités. Ces contrôles et procédures sont intégrés dans le processus général de contrôle interne et d'audit.

Manière dont les organes d'administration, de direction et de surveillance et la direction générale supervisent la fixation de cibles liées aux impacts, risques et opportunités importants et sur la manière dont les progrès accomplis dans ce sens sont contrôlés [ESRS2-GOV-1-22-d]

Le Directeur Général Exécutif Stratégie et Affaire Corporate, accompagné de la Directrice Développement Durable présentent les objectifs et résultats de façon périodique et notamment à l'occasion de la clôture annuelle des comptes.

Manière dont les organes d'administration, de direction et de surveillance déterminent si les compétences et l'expertise appropriées sont disponibles ou seront développées pour superviser les questions de durabilité [ESRS2-GOV-1-23]

Le Conseil d'administration de SNCF Réseau est sensibilisé aux enjeux de durabilité.

Lorsque le conseil identifie un sujet émergent, il peut solliciter :
- Une présentation détaillée par des experts internes pour en saisir les enjeux stratégiques
- Des formations réalisées en externe.

Expertise en matière de durabilité que les organes possèdent directement ou qu'ils peuvent acquérir [ESRS2-GOV-1-23-a]

Le Conseil d'administration de SNCF Réseau peut s'appuyer sur l'expertise et les compétences de plusieurs de ses membres en matière de durabilité :

- Pierre Alain ROCHE, administrateur indépendant – président du Comité de la stratégie et des investissements, membres du comité d'audit des comptes et des risques
    - Membre associé de l'Inspection Générale Environnement et Développement Durable - Inspecteur général honoraire
    - Membre du Steering Committee de la Water Governance Initiative soutenue par l'OCDE
    - Enseignant en hydrologie et en gestion des eaux à l'École nationale des Ponts et Chaussées et à l'École Polytechnique
    - Consultant (Secteurs eau, transports, action publique)
    - Ancien Directeur des transports maritimes, routiers et fluviaux, directeur général de l'agence de l'eau Seine-Normandie, Direction Régionale et Départementale de l'Equipement de Picardie et de la Somme, Direction Départementale de l'Equipement de l'Aube, adjoint de Direction Départementale de l'Equipement de Gironde,
    - Ancien Président de la section mobilités et transports du Commissariat Général Eau et Développement Durable,

  - Ancien Président de la formation transports de la commission de l'économie du développement durable,
  - Ancien Rapporteur général et membre du Conseil d'orientation des infrastructures,
  - Ancien Gouverneur honoraire au Conseil mondial de l'eau.

- Elisabeth AYRAULT, administratrice nommée sur proposition de l'Etat
  - Membre fondatrice d'Initiatives pour l'Avenir des Grands Fleuves

- Fanny ARAV, administratrice représentant les salariés
  - Membre du Conseil Economique Social et Environnemental de la France.

- Marie SAVINAS, administratrice représentante du Groupe SNCF et présidente du Comité des rémunérations, des nominations et de la gouvernance
  - Directrice de l'audit interne du Groupe SNCF.

Ces expertises, qui sont mises à profit dans le cadre des travaux du conseil, mais aussi au sein du Comité des audits, des comptes et des risques et du Comité des nominations, rémunérations et gouvernance, permettent d'apporter également un regard en matière de durabilité sur la plupart des enjeux du Groupe SNCF.

Manière dont les compétences et l'expertise en matière de durabilité sont liées aux impacts, aux risques et aux opportunités importants [ESRS2-GOV-1-23-b]

La nomination des membres du Conseil d'administration est antérieure à la Directive Durabilité. Cependant, plusieurs d'entre eux ont des compétences en la matière (voir [ESRS2-GOV-1-23-a]).

7.1.2.2. Informations transmises aux organes d'administration, de direction et de surveillance de l'entreprise et questions de durabilité traitées par ces organes [ESRS2-GOV-2]

Informations indiquant si, par qui et à quelle fréquence les organes d'administration, de direction et de surveillance sont informés des impacts, risques et opportunités importants, de la mise en œuvre de la diligence raisonnable, ainsi que des résultats et de l'efficacité des politiques, actions, métriques et cibles adoptées pour y faire face [ESRS2-GOV-2-26-a]

La Directrice du Développement Durable intervient au moins une fois par an au Conseil d'administration, lors de la clôture annuelle des comptes, et régulièrement au sein du Comité exécutif de SNCF Réseau.

Les impacts, risques des opportunités importants, les politiques, actions et résultats associés ont ainsi été présentés au comité exécutif et au conseil d'administration en février 2025 à l'occasion de la clôture annuelle des comptes.

Manière dont les organes d'administration, de direction et de surveillance prennent en compte les impacts, les risques et les opportunités lorsqu'ils supervisent la stratégie, les décisions relatives aux transactions majeures et le processus de gestion des risques [ESRS2-GOV-2-26-b]

La formalisation des incidences risques et opportunités venant d'être réalisée, le cas ne s'est pas encore présenté. Toutefois, une partie se recoupe avec d'autres analyses préexistantes telles que la cartographie des risques majeurs ou la cartographie des atteintes graves au titre de la loi sur le Devoir de Vigilance.

Les résultats de la cartographie des risques majeurs sont présentés et suivis par le Comité exécutif et le Comité des audits des comptes et des risques.

En plus, des points spécifiques sont programmés régulièrement. Par exemple l'Adaptation au changement climatique en 2024.

Liste des impacts, risques et opportunités importants pris en compte par les organes d'administration, de direction et de surveillance ou leurs comités compétents [ESRS2-GOV-2-26-c]

Les résultats de l'analyse de double matérialité ont été présentés au Comité des audits, des comptes et des risques et au Comité des nominations, rémunérations et gouvernance en septembre 2024. La liste définitive des impacts, risques et opportunités a été présentée au Conseil d'administration en février 2025 à l'occasion de la clôture annuelle des comptes. Le détail est publié ci-après [ESRS-2-SBM-48-a].

7.1.2.3. Intégration des résultats en matière de durabilité dans les systèmes d'incitation surveillance [ESRS2-GOV-3]

Systèmes d'incitation et politiques de rémunération liés aux questions de durabilité pour les membres des organes d'administration, de direction et de surveillance [ESRS2-GOV-3-29]

La rémunération annuelle des membres des Comités exécutifs comprend une rémunération fixe et une rémunération variable. La part variable annuelle de la rémunération intègre des critères extra-financiers en lien avec les engagements pris par SNCF Réseau et par SNCF Gares & Connexions. Le montant de la rémunération variable dépend de l'atteinte de résultats au regard d'objectifs mesurables liés aux questions de durabilité.

Les membres du Conseil d'administration ne sont pas rémunérés au titre de leur mandat. Ainsi, les administrateurs ne bénéficient d'aucune incitation.

Principales caractéristiques des systèmes d'incitation [ESRS2-GOV-3-29-a]

Le système d'incitation s'applique également aux cadres dirigeants et cadres supérieurs du Groupe SNCF, y compris ceux de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions, sur des bases suivantes :

- Une part variable individuelle de 65% maximum
- Une part variable collective de 35% maximum dont 25% maximum de critères extra-financiers et 10% maximum de critères économiques. Les critères extra-financiers incluent des objectifs liés à la sécurité des salariés (10%), à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (5%), à la féminisation des recrutements (5%) et à la satisfaction des salariés (5%).

Cibles et/ou impacts spécifiques en matière de durabilité utilisées pour évaluer les performances des membres des organes d'administration, de direction et de surveillance [ESRS2-GOV-3-29-b]

La part variable de la rémunération des membres du Comité exécutif en lien avec les questions de durabilité est corrélée à l'atteinte de cibles énumérées ci-après :

- L'amélioration de la santé et de la sécurité des salariés, des clients et des partenaires : cette cible est évaluée par un indicateur de suivi quantitatif basé sur la sécurité d'exploitation (évènements de sécurité de gravité 4 et + selon l'échelle de gravité de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire) et sur le taux de fréquence d'accidents du travail ;
- L'amélioration de la qualité de vie au travail et le bien-être des salariés : cette cible est évaluée par le taux d'engagement des collaborateurs, mesuré à travers un baromètre interne « C'est à vous » adressé aux salariés de l'entreprise ;
- La réduction des gaz à effet de serre : cette cible traduit les engagements de SNCF Réseau en matière de décarbonation, en lien avec la Stratégie Nationale Bas Carbone de la France ; Cette cible est évaluée par le taux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et liés à l'électrification de ses véhicules de service et au remplacement ou suppression de ses chaudières au fioul.
- La parité et la mixité au sein des collectifs de travail : cette cible se traduit par des objectifs de féminisation des recrutements pour l'ensemble des métiers de SNCF Réseau, définies en cohérence avec les objectifs de

l'accord Mixité 2021. Cette cible est évaluée par l'application du taux de recrutement de femmes.

Manière dont les métriques de résultats en matière de durabilité sont considérées comme des critères de performance ou incluses dans les politiques de rémunération [ESRS2-GOV-3-29-c]

Le Groupe SNCF a intégré des indicateurs de performance en matière de durabilité dans ses politiques de rémunération, en alignant ainsi de manière stratégique les objectifs globaux de l'entreprise avec les actions et les initiatives managériales au sein de l'organisation. Cette intégration vise à renforcer l'engagement des employés et des dirigeants envers les objectifs de durabilité.

Pourcentage de la rémunération variable dépendant de cibles et/ou d'impacts en matière de durabilité [ESRS2-GOV-3-29-d]

Voir [ESRS2 – GOV-3-29-b].

Description du niveau de l'entreprise auquel les modalités des systèmes d'incitation sont approuvées et mises à jour [ESRS2-GOV-3-29-e]

Les systèmes d'incitation des organes de gouvernance de SNCF Réseau liés aux questions de durabilité sont approuvés et révisés par les directions idoines de la maison-mère de SNCF Réseau, la Société Nationale SNCF SA : la Direction des Risques Audits Sécurité Sûreté, la Direction des Ressources Humaines, la Direction RSE.

Changement climatique

Les considérations liées au climat sont prises en compte dans la rémunération des membres des organes d'administration, de direction et de surveillance [ESRS-E1-GOV-3-13]

Voir [ESRS2-GOV-3-29] et [ESRS2-GOV-3-29-b].

7.1.2.4. Déclaration sur la diligence raisonnable [ESRS2-GOV-4]

Cartographie des informations fournies dans la déclaration de durabilité sur le processus de diligence raisonnable [ESRS2-GOV-4-30] [ESRS2-GOV-4-32]

ELEMENTS ESSENTIELS DE LA VIGILANCE RAISONNBLE	PARAGRAPHE DANS LE RAPPORT DE DURABILITE
a) intégrer la vigilance raisonnable dans la gouvernance, la stratégie et le modèle économique	ESRS S2 GOV 2 26a 26b 26c ESRS S2 GOV 3 29a ESRS S2 SBM 3 48b
b) dialoguer avec les parties prenantes affectées à toutes les étapes du processus de vigilance raisonnable	ESRS S2 SBM 2 45a, 45b, 45c, 45d ESRS S2 IRO 1 53biii E2 IRO 1 11b ; E2-1 14a, 14b, 14c, 14d, 14e, 14f E4-2 22a E5-1 14e S1-1 19e S2-1 16e S3-2 21 S3-2 22 S4-1 MDR-P S4-2 20
c) identifier et évaluer les impacts négatifs	ESR S2 - SBM 3 48a, 48b, 48ci, 48cii, 48ciii, 48civ, 48d, 48h ESR S2-IRO 1 53bi, 53bii E1 SBM 3 19a, 19b, 19c E4-2 22 ; E4-2 23a, 23b, 23c, 23D, 23e, 23 f E5-1 14 S2-1 16 G1-1 7
d) agir pour remédier à ces impacts négatifs	E1-3 28, 29a, 29cii E2-2-18 E4-3-27 E5-2 19 S1-3 32 S1-4 37, 38, 39, 40a S2-4 31, 32, 33, 35 S3-4 31, 32, 33, 35 S4-4 30, 31, 32
e) suivre l'efficacité de ces efforts et communiquer	E1-4 32, 33, 34 E2-3 25, 81 E4-4 E5-3 S1-5 46, 47 S2-5 41, 42 S3-5 81 Question de durabilité spécifique : MDR-T

7.1.2.5. Gestion des risques et contrôles internes de l'information en matière de durabilité surveillance [ESRS2-GOV-5]

Champ d'application, des principales caractéristiques et des composantes des procédures et systèmes de gestion des risques et de contrôle interne liés à l'information en matière de durabilité [ESRS2-GOV-5-36-a]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'inscrivent dans les procédures de contrôle interne mises en place par le Groupe SNCF pour gérer les risques liés à l'exhaustivité et à l'intégrité des données, à l'exactitude des résultats des estimations, à la disponibilité de données sur la chaîne de valeur en amont et/ou en aval, et au délai de mise à disposition des informations, qui sont :

- La cartographie des risques : elle permet d'identifier, d'évaluer et de hiérarchiser les risques, y compris ceux liés à l'information en matière de durabilité, et à la chaîne de valeur ;
- Le dispositif de contrôle interne : il comprend des contrôles de niveau opérationnel et des contrôles de niveau de supervision pour assurer l'exhaustivité, l'intégrité et l'exactitude des données ; les contrôles portent sur les processus à travers des points de contrôle en lien avec les risques identifiés dans la cartographie (exemple des vieilles matières suivies via les processus investissements ferroviaires, stocks et recettes), des contrôles d'entité avec des tests sur les travaux et contrôles de niveau 1 réalisés par le management et les équipes en charge ;
- Les bilans : réguliers, ils sont effectués pour communiquer sur l'efficacité des contrôles et sur les risques identifiés ; ilss sont partagés avec les directeurs en charge ainsi qu'avec les directeurs financiers ;
- Les évaluations : périodiques, elles sont réalisées pour s'assurer que les contrôles sont toujours adaptés et efficaces ; une revue annuelle des points de contrôle (en parallèle de celle de la cartographie des risques) est également assurée ;
- La formation et la sensibilisation : elles sont dispensées aux employés, elles portent sur l'importance du contrôle interne et leur rôle dans la gestion des risques ;
- Le pilotage : des instances de pilotage sont en place pour coordonner les actions de contrôle interne à travers l'entreprise. ;
- Les audits internes : ils permettent de vérifier de manière indépendante l'efficacité des procédures de contrôle interne et de proposer des améliorations.

Approche suivie pour l'évaluation des risques [ESRS2-GOV-5-36-b]

Les procédures de gestion des risques et de contrôle interne de l'entreprise en lien avec l'information en matière de durabilité sont incorporées par référence à la partie du rapport de gestion sur l'organisation du contrôle interne (partie 3.3.3).

Principaux risques identifiés et stratégies d'atténuation [ESRS2-GOV-5-36-c]

Les procédures de gestion des risques et de contrôle interne de l'entreprise en lien avec l'information en matière de durabilité sont incorporées par référence à la partie du rapport de gestion sur l'organisation du contrôle interne (partie 3.3.3).

Manière dont les résultats de l'évaluation des risques et des contrôles internes concernant le processus d'établissement des rapports de durabilité ont été intégrés dans les fonctions et procédures internes pertinentes [ESRS2-GOV-5-36-d]

En 2024, première année de publication du présent rapport de durabilité, il n'a pas encore été construit de dispositif de contrôle interne spécifique à l'établissement du rapport de durabilité.

Néanmoins, les déploiements de la directive durabilité par les équipes internes, et les audits par les commissaires aux comptes, ont été suivis par la Direction du Contrôle l'Audit Interne.

Communication périodique des résultats de l'évaluation des risques et des contrôles internes aux organes d'administration, de direction et de surveillance [ESRS2-GOV-5-36-e]

Voir [ESRS2-SBM-48-a].

7.1.3. Stratégie

7.1.3.1. Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur [ESRS2-SBM-1]

Groupes importants de produits et/ou de services offerts [ESRS2-SBM-1-40-a-i]

SNCF Réseau est une entreprise industrielle de service, qui a pour vocation de faire rouler le plus de trains possibles, en toute sécurité, sur un réseau performant, grâce à l'engagement continu des femmes et des hommes qui font la force de son collectif pour prendre soin de ses territoires et de ses clients. Avec sa filiale SNCF Gares & Connexions qui conçoit, construit, modernise et exploite les 3000 gares de France, SNCF Réseau est ainsi au cœur du système ferroviaire, moteur de l'intermodalité et acteur du développement des territoires, au service de tous les clients.

63 000 collaborateurs de SNCF Réseau et de ses filiales développent l'offre ferroviaire et assurent la circulation des trains sur les 28 000 kilomètres de ligne dont ils garantissent l'entretien, la modernisation et la sécurité. Cela pour répondre aux besoins croissants de mobilité, accompagner le développement de l'offre pour les voyageurs et les marchandises, et construire un espace ferroviaire unique à l'échelle de l'Europe.

Partenaire des pouvoirs publics et des territoires, interlocuteur privilégié des instances européennes, garant d'un accès neutre et équitable à l'infrastructure, SNCF Réseau a pour priorité la satisfaction de ses clients (15 000 trains et 10 millions de voyageurs par jour), dont les principaux sont les entreprises de transport ferroviaire et les autorités organisatrices.

SNCF Réseau est chargé de l'entretien, du développement et de la gestion des circulations du réseau ferré national français. Son rôle principal consiste à gérer la circulation des trains voyageurs et Fret en assurant la maintenance et le développement des infrastructures ferroviaires, qui incluent des éléments essentiels comme les voies ferrées, les ponts, et les tunnels. SNCF Réseau joue un rôle crucial non seulement en garantissant la sécurité et l'efficacité du réseau, mais aussi en permettant le bon fonctionnement des services de transport.

Principaux marchés et/ou groupes de clients cibles [ESRS2-SBM-1-40-a-ii]

Pour SNCF Réseau :

- Clients cibles : opérateurs ferroviaires, autorités de régulation, Autorités Organisatrices de Mobilités (AOM), chargeurs.

- Description : SNCF Réseau est responsable de la gestion des circulations, de l'entretien et du développement de l'infrastructure ferroviaire en France. Elle assure la sécurité et la performance du réseau ferroviaire.

Pour SNCF Gares & Connexions :

- Clients cibles : Visiteurs et voyageurs, commerçants en gare, entreprises ferroviaires et transporteurs, autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

- Description : SNCF Gares & Connexions a trois missions d'intérêt public fixées par la loi :
    - Assurer aux entreprises de transport ferroviaire un service public de qualité, en leur fournissant, de façon transparente et non discriminatoire, les services et prestations en gare : information des voyageurs, mise à disposition d'espaces propres, sûrs et confortables, entretien du patrimoine public, etc.
    - Favoriser la complémentarité des modes de transport individuels et collectifs et leur intermodalité en aménageant les abords des gares.
    - Contribuer au développement équilibré des territoires, en veillant à la cohérence des décisions d'investissement avec les politiques locales en matière d'urbanisme et en assurant une péréquation des ressources et des charges entre les gares.

Nombre total de salariés (effectifs) par zone géographique [ESRS2-SBM-1-40-a-iii]

Le Groupe SNCF Réseau, avec ses filiales, emploie 63000 personnes en France, sa seule zone géographique.

Produits et services interdits sur certains marchés [ESRS2-SBM-1-40-a-iv]

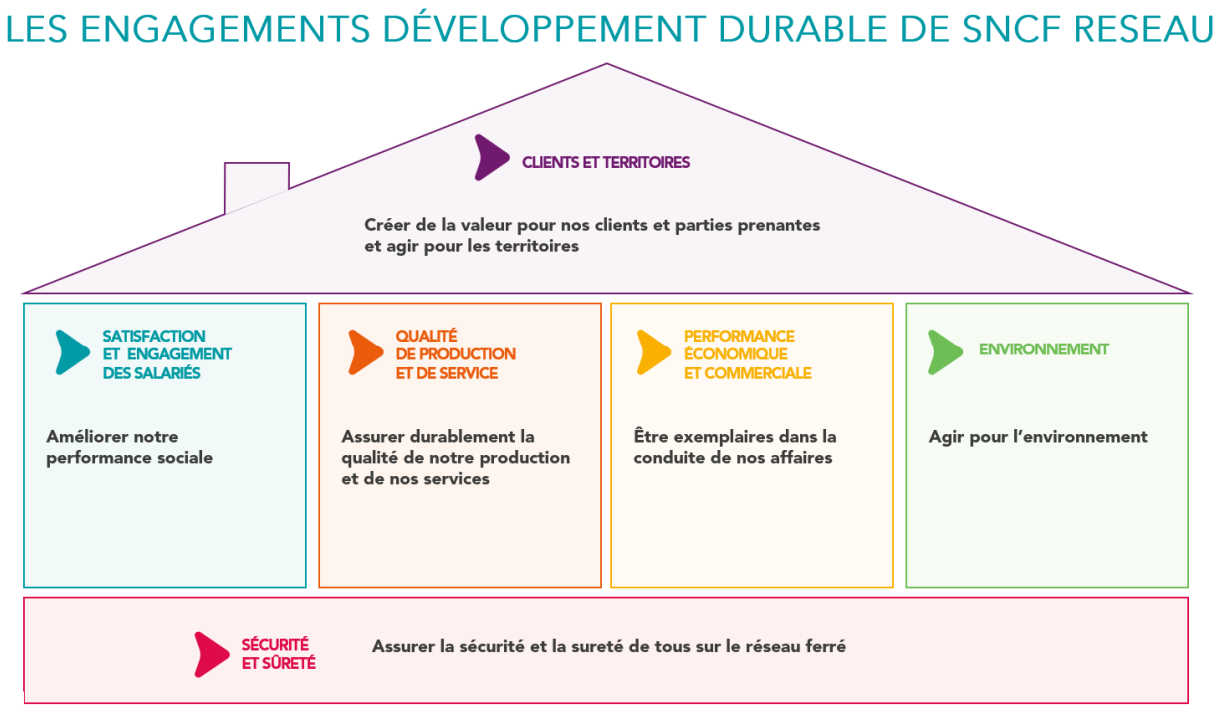
SNCF Réseau, gérant des infrastructures ferroviaires se conforme aux réglementations en matière de construction, entretien et gestion des infrastructures ferroviaires, notamment en ce qui concerne l'utilisation de matériaux et produits chimiques potentiellement dangereux.

Recettes totales [ESRS2-SBM-1-40-b]

Pour cette 1ère année, le chiffre d'affaires total du groupe SNCF Réseau de 9,5 Mds d'euros n'est pas ventilé par grand secteur de l'ESRS.

Objectifs liés en matière de durabilité en termes de groupes importants de produits et de services, de catégories de clients, de zones géographiques et de relations avec les parties intéressées [ESRS2-SBM-1-40-e]

La stratégie de SNCF Réseau est décrite dans son projet d'entreprise, Tous SNCF Ambition Réseau.



Le rapport de gestion aborde également ce sujet dans la partie « 1.3 Stratégie de l'Entreprise ».

Evaluation des produits et/ou services importants actuels, ainsi que des marchés et des groupes de clients importants, par rapport aux objectifs en matière de durabilité [ESRS2-SBM-1-40-f]

Les évaluations sont faites à l'échelle du Groupe SNCF (Ecovadis, Moody's et Carbon Disclosure Project).

Eléments de la stratégie se rapportant aux questions de durabilité ou qui ont un impact sur celles-ci [ESRS2-SBM-1-40-g]

Les engagements de développement durable, au cœur de la stratégie

TOUS SNCF AMBITION RÉSEAU	ENGAGEMENTS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE
SATISFACTION ET RELATIONS CLIENTS et TERRITOIRES	**Créer de la valeur pour nos clients et territoires** + Contribuer au développement des territoires + Être à l'écoute de nos clients dans toutes nos activités + Renforcer le dialogue nos parties-prenantes + Garantir l'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite + Contribuer au développement des mobilités durables
SÉCURITÉ, SÛRETÉ	**Assurer la sécurité et la sûreté de tous sur le réseau ferroviaire** + Sécurité de l'exploitation ferroviaire + Santé et sécurité au travail + Sécurité des tiers sur le réseau + Sécurité environnementale + Sûreté, cybersécurité
SATISFACTION ET ENGAGEMENT DES SALARIÉS	**Améliorer notre performance sociale** + Recruter + Intégrer et inclure + Formet et fidéliser + Dialoguer
QUALITÉ DE PRODUCTION ET DE SERVICE	**Assurer durablement la qualité de notre production et de nos services** + Adapter nos infrastructures au changement climatique
PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET COMMERCIALE	**Être exemplaires dans la conduite de nos affaires** + Lutter contre la fraude et le trafic d'influence + Achats responsables et développement économique local
TRANSITION ECOLOGIQUE	**Agir pour la transition écologique** + Déployer les systèmes de management de l'environnement + Contribuer à la transition énergétique + Développer l'économie circulaire + Protéger la biodiversité + Réduire les nuisances sonores

Les engagements de Développement durable de SNCF Réseau s'appliquent à l'ensemble de ses activités, sur la totalité du territoire national. Ils sont régulièrement partagés avec l'ensemble de ses parties prenantes : salariés, associations partenaires, clients.

Modèle économique et chaîne de valeur [ESRS2-SBM-1-42]

LE MODÈLE D'AFFAIRES 2024 DE SNCF RÉSEAU

Ce modèle d'affaires présente les chiffres consolidés du groupe formé par SNCF Réseau et ses filiales dont SNCF Gares & Connexions

RESSOURCES UTILISÉES

SALARIÉS
63 200 effectifs moyens

FOURNISSEURS ET SOUS-TRAITANTS
10 000 partenaires directs

PATRIMOINE
Actifs matériels
28 000 km de lignes dont **16 000** électrifiées traversant **9 750** communes
95 000 ha d'emprises foncières
28 500 ponts
1 700 tunnels
22 800 aiguillages
14 500 passages à niveau
16 000 véhicules routiers
17 000 batiments

Actifs immatériels
Innovation, digital, data, expertise, processus, savoir-faire, référentiels de construction et de maintenance

FINANCEMENTS ET INVESTISSEMENTS
9,5 Mds€ de chiffre d'affaires dont **7,9 Mds€** pour SA SNCF Réseau, avec **6,9 Mds€** de redevances d'infrastructure
6,5 Md€ d'investissements dont **5,5 Md€** pour SA SNCF Réseau
4,7 Md€ de subventions

MATÉRIAUX ET ÉNERGIE
290 000 tonnes de traverses,
146 000 tonnes de rails,
1,4 M tonnes de ballast
1 670 GWh d'énergie totale

NOS VALEURS
- Engagement,
- Efficacité,
- Ouverture,
- Sécurité.



LES 6 COMPOSANTES DE NOTRE STRATÉGIE : Ouvrir la voie de la mobilité durable
- Satisfaction clients et territoires,
- Satisfaction et engagement des salariés,
- Qualité de production et de service,
- Performance économique et commerciale,
- Transition écologique,
- Impératif de sécurité et sûreté.

VALEURS CRÉÉES

CLIENTS
72 clients, entreprises ferroviaires et candidats autorisés
Chaque jour sur le réseau, ce sont plus de **10 M** de voyageurs, **15 000** trains, dont **1 000** trains de fret pour **250 000** tonnes transportées.
10 M de visiteurs quotidien en gare
48 600 places de vélos sécurisées aux abords des gares

SALARIÉS
4,7 Mds€ de charges de personnel brutes dont **4,1 Mds€** pour SA SNCF Réseau
93 % des salariés SA SNCF Réseau bénéficiaires d'une formation
79/100, indice de qualité de vie au travail

SOCIÉTÉ ET TERRITOIRES
9,2 Mds€ d'achats et charges externes brutes dont **5,8 Mds€** pour SA SNCF Réseau
93 % du montant des achats de la SA SNCF Réseau sont réalisés avec des critères extra-financiers.
9 concertations avec le public sur des projets de modernisation ou de développement du réseau

ENVIRONNEMENT
40 % de réduction des émissions carbone indirectes grâce à l'économie circulaire
95 % de rails recyclés, **5 %** remployés
27000 m² de panneaux photovoltaïques installés
500 bénéficiaires de logements traités contre les nuisances sonores

SNCF Réseau est responsable de la gestion des infrastructures ferroviaires, incluant la gestion du trafic ferroviaire, la construction, l'entretien et la modernisation des voies ferrées. Parmi les activités clés, la planification et la supervision des travaux d'infrastructure sont essentielles pour garantir que les voies ferrées soient sûres et fiables. La gestion du trafic ferroviaire nécessite, elle, des technologies avancées pour surveiller et contrôler les mouvements des trains, et l'allocation des capacités de réseau, qui détermine quelles voies sont utilisées par quels trains à quel moment.

Pour gérer ces activités, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions peuvent s'appuyer sur leurs salariés intervenant aussi bien pour l'entretien et le développement des infrastructures, que la gestion des circulations et les gares, ou la commercialisation de ses sillons.

Les ressources de SNCF Réseau comprennent un vaste réseau de voies ferrées qui s'étend à travers le pays, des équipements de signalisation qui assurent la sécurité des trains sur les voies, et des technologies de gestion du trafic qui permettent de coordonner les mouvements des trains de manière efficace.

Les relations avec les opérateurs ferroviaires et les autorités publiques sont centrales pour SNCF Réseau. Ces relations reposent sur des contrats de service et des régulations strictes qui définissent les obligations de chaque partie. La collaboration étroite avec les opérateurs ferroviaires permet d'assurer la sécurité, la fiabilité et l'efficacité du réseau ferroviaire, tout en répondant aux exigences des autorités publiques en matière de régulation et de performance.

Sa filiale SNCF Gares & Connexions, quant à elle, exerce ses activités dans un cadre économique et régulatoire spécifique avec :

- Des activités régulées, liées directement à l'exploitation ferroviaire (locaux pour la vente de billets, portes d'embarquement etc.), ces prestations de base ont des tarifs fixés par l'Autorité Régulatrice des Transports
- Des activités non régulées qui génèrent des revenus tirés des contrats d'occupation avec les enseignes commerciales et des loyers et autres revenus de prestations de service (maitrise d'ouvrage interne et externe etc).

A ces revenus s'ajoutent les subventions apportées par les autorités organisatrices de la mobilité et les collectivités dans le cadre de projets d'investissement.

Ressources et méthode utilisée pour rassembles, élaborer et obtenir ces ressources [ESRS2-SBM-1-42-a]

La description des ressources figure ci-avant dans le modèle d'affaires dans l'encadré des ressources utilisées.

Résultats obtenus en termes de bénéfices actuels et attendus pour les clients, les investisseurs et les autres parties intéressées [ESRS2-SBM-1-42-b]

La description des résultats obtenus figure ci-avant dans le modèle d'affaires dans l'encadré des valeurs crées.

Principales caractéristiques de la chaîne de valeur en amont et en aval et de la position de l'entreprise dans la chaîne de valeur [ESRS2-SBM-1-42-c]

SNCF Réseau, en tant que gestionnaire d'infrastructures, occupe une position centrale dans les chaînes de valeur amont et aval de l'industrie ferroviaire. Cette position lui permet d'influencer de manière significative les dynamiques et les performances de ces secteurs.

DETERMINER ET FAIRE VIVRE LA STRATEGIE	DEVELOPPEMENT / ACQUISITION ET MAINTENANCE DES ACTIFS ET INFRASTRUCTURES	CONSTRUIRE L'OFFRE DE TRANSPORT	COMMERCIALISER L'OFFRE DE TRANSPORT (MARKETING, DISTRIBUTION ET VENTE) ET LE SAV	RÉALISER LA PRESTATION DE TRANSPORT ET PRENDRE EN CHARGE TOUS LES CLIENTS	GERER LA FIN DE VIE
• Définir la stratégie de gestion des actifs • Planifier les opérations et réaliser les études et les homologations	• Maintenir et régénérer les installations du réseau • Développer le réseau et les gares • Maintenir et développer les gares • Valoriser le patrimoine des gares • Gérer le foncier (dont maîtrise de la végétation) et valoriser l'immobilier	• Elaborer le plan de transport / planifier la production des sillons	• Mise à disposition de dispositifs de vente en gare	• Exécuter le plan de transport et gérer les circulations en sécurité • Assurer les services et les opérations en gare	• Gérer la fin de vie des matières et produits • Gérer les déchets dangereux et non dangereux • Gérer la fin de vie des consommables

Chaîne de valeur amont

SNCF Réseau collabore avec divers fournisseurs :

- Les fournisseurs de matériels roulants pour les locomotives, wagons et autres équipements ferroviaires essentiels à l'entretien du réseau ;
- Les fournisseurs d'équipements industriels et de traction, par exemple pour les lignes électriques, les équipements informatiques, les métaux, les bois, les vêtements de travail et les services de traitement des déchets ;
- Les prestataires de services de maintenance pour la maintenance des infrastructures ferroviaires, activité vitale qui permet de prolonger la durée de vie des équipements et d'éviter les interruptions de service ;
- Les entreprises de la construction, des travaux et du bâtiment pour les projets d'infrastructure et de gares ;
- Les sous-traitants pour des prestations diverses comme le gardiennage, le nettoyage et le travail intérimaire. Ces services contribuent à la sécurité, à la propreté et à la flexibilité opérationnelle ;
- Les sous-traitants pour les prestations de services d'accessibilité pour la prise en charge des personnes en gare.

Ces fournisseurs jouent un rôle crucial dans l'approvisionnement en matières premières et en équipements nécessaires pour les opérations ferroviaires de SNCF Réseau. Ils permettent de maintenir des standards élevés de performance et de sécurité, tout en répondant aux exigences du marché.

Chaîne de valeur aval

Les clients de SNCF Réseau se répartissent en plusieurs segments, chacun ayant des besoins et des attentes spécifiques :

- Les entreprises ferroviaires de transport de voyageurs incluant les trains à grande vitesse, les trains régionaux (TER) et les trains d'Ile de France (Transilien) dont les services permettent aux particuliers de se déplacer de manière rapide, sûre et efficace, que ce soit pour des trajets quotidiens, des voyages d'affaires ou des loisirs.
- Les entreprises et industries clients des services de fret et de logistique ferroviaire, incluant le transport de marchandises diverses. Ces services sont essentiels pour les entreprises qui nécessitent un transport fiable et ponctuel pour leurs produits, contribuant ainsi à la fluidité des chaînes d'approvisionnement et à la compétitivité économique.

- Les Autorités Organisatrices de Mobilité qui jouent un rôle clé dans la contractualisation et la mise en concurrence des services de transport public. Ces autorités travaillent en étroite collaboration avec SNCF Réseau pour planifier, financer et superviser les services de transport, assurant ainsi leur alignement avec les besoins des communautés locales.
- Les voyageurs notamment dans leurs interactions avec SNCF Gares & Connexions lors de leur passage en gare.

Ces clients bénéficient des services de mobilité durable permises par SNCF Réseau, contribuant ainsi à la fluidité des transports et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

7.1.3.2. Intérêts et points de vue des parties intéressées [ESRS2-SBM-2]

Description de la coopération avec les parties intéressées [ESRS2-SBM-2-45-a]

Avec un réseau et des gares qui irriguent l'ensemble de l'hexagone, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont des acteurs essentiels du développement économique et social des territoires. Les travaux de maintenance, régénération et développement des infrastructures ferroviaires ont des impacts sur les populations locales et leur environnement. Afin de les informer et recueillir leur avis, des actions de concertation et de dialogue territorial sont conduites depuis de nombreuses années. Cela permet d'ancrer le ferroviaire de façon positive et responsable dans les territoires et également de réduire les risques de mécontentement voire de contentieux.

Description des principales parties intéressées [ESRS2-SBM-2-45-a-i]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions interagissent avec un ensemble diversifié de parties prenantes.

Leurs fournisseurs concernent essentiellement des entreprises vendant des produits et services liés à l'infrastructure ferroviaire. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions entretiennent des relations commerciales établies avec ces fournisseurs, veillant à ce qu'ils respectent des normes strictes en matière de durabilité.

Les investisseurs et actionnaires de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions, y compris des entités publiques et privées (notamment pour les lignes capillaires de Fret), fournissent les capitaux nécessaires pour financer ses projets d'expansion et de modernisation. En retour, ils attendent une gestion transparente et efficace des ressources, ainsi que des performances financières solides. Leur influence est notable, car ils peuvent orienter les décisions stratégiques par le biais de leurs attentes en matière de rentabilité et de durabilité.

Les entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, utilisent le réseau d'infrastructure. Leur satisfaction et leurs besoins influencent directement les offres de services proposées. Leurs retours sont pris en compte pour améliorer continuellement la qualité des services, ce qui renforce leur influence sur les orientations stratégiques.

Les voyageurs utilisent tous les jours les services proposés dans les gares, que ces services soient liés aux transports ou que ce soit des commerces.

Les employés de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, qu'ils soient directement salariés ou travailleurs indépendants, sont des acteurs clés dans la mise en œuvre des opérations quotidiennes et des projets stratégiques. Leur bien-être, leur sécurité et leur développement professionnel sont des priorités. Ils ont une influence directe sur la performance et la culture d'entreprise, et leur engagement est essentiel pour atteindre les objectifs fixés.

Les relations entre SNCF Réseau et le gouvernement ainsi que les autorités publiques sont fondamentales, notamment en ce qui concerne les financements, les réglementations et les politiques publiques de mobilité. Ces entités influencent le cadre législatif et réglementaire dans lequel opère SNCF Réseau, et sont des partenaires clés dans la planification et le développement des infrastructures de transport. Leur influence est critique, car ils peuvent orienter les priorités stratégiques à travers des politiques publiques et des financements.

Les syndicats représentent les intérêts des employés et jouent un rôle significatif. Ils sont des partenaires indispensables dans le maintien d'un dialogue social constructif. Leur influence se manifeste à travers leur capacité à négocier des accords collectifs et à mobiliser les employés autour de diverses initiatives et préoccupations.

La presse et les médias sont des parties prenantes importantes en termes de communication et d'image publique. Ils jouent un rôle dans la transparence et la diffusion des informations concernant les activités et les performances de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Leur influence réside dans leur capacité à façonner l'opinion publique et à influencer la perception du grand public et des autres parties prenantes.

Description des catégories de parties intéressées pour lesquelles la coopération a lieu [ESRS2-SBM-2-45-a-ii]

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

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

- La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT),
- Les associations nationales représentant les personnes handicapées et les séniors, les associations nationales de consommateurs qui regroupent une dizaine d'associations réparties en 4 catégories (association d'usagers, associations familiales, associations issues des organisations syndicales ou associations de consommateurs généralistes),
- L'association Régions de France dont SNCF Réseau est partenaire depuis plusieurs années,
- Le Club Infrastructures Linéaires et Biodiversité (CILB) qui regroupe plusieurs gestionnaires d'infrastructures linéaires (ferroviaires, autoroutières, énergétiques, fluviales) et dont SNCF Réseau est membre fondateur,
- France Nature Environnement (FNE),
- La Ligue de Protection des Oiseaux (LPO),
- La Fédération Nationale des Chasseurs pour la prévention des heurts avec la faune sauvage,
- La profession agricole,
- L'Organisation pour le Respect de l'Environnement dans l'Entreprise (OREE),
- L'Observatoire de la Responsabilité Sociétale des Entreprises (ORSE),
- The Shift Project,
- Transport Développement Intermodalité Environnement (TDIE).

Modalités d'organisation de la coopération avec les parties intéressées [ESRS2-SBM-2-45-a-iii]

Cette posture d'ouverture est au cœur du management des projets. Qu'elles soient volontaires ou réglementaires, SNCF Réseau organise des concertations pour permettre au public de participer (voyageurs, riverains, entreprises, agriculteurs, citoyens), de la définition stratégique des projets très en amont jusqu'à leur réalisation. Toujours d'un point de vue de la participation du public avec nos parties prenantes, SNCF Réseau a des partenariats avec :

- Décider Ensemble,
- Le Groupement d'Intérêt Scientifique Démocratie et Participation
- L'Institut de la concertation et de la participation citoyenne.

En plus des temps de concertation, SNCF Réseau mène un dialogue continu avec ses parties prenantes nationales et les acteurs des territoires (élus locaux, services techniques de l'État et des collectivités, associations) et un dialogue de proximité

pour répondre aux sollicitations des habitants, par exemple concernant la maîtrise de la végétation aux abords des voies.

Par ailleurs, dans la continuité du comité national des parties prenantes installé volontairement en 2018, a été mise en œuvre en 2021 une nouvelle gouvernance découlant de l'entrée en vigueur de la loi « pour un nouveau pacte ferroviaire » : le comité consultatif des parties prenantes du réseau ferroviaire et des gares. Ce comité de 20 membres réunit :

- 7 personnalités désignées par leur institution,
- 7 par SNCF Réseau
- 6 personnalités qualifiées sur les sujets de mobilité, transition écologique et aménagement du territoire, également désignées par SNCF Réseau.

Finalité de la coopération avec les parties intéressées [ESRS2-SBM-2-45-a-iv]

Ce comité des parties prenantes permet notamment un partage sur des thèmes structurants tels que la responsabilité sociétale de l'entreprise, l'aménagement et la cohésion des territoires, l'offre et la qualité de service, la sécurité et la sûreté et le suivi du projet d'entreprise.

Manière dont les résultats de la coopération avec les parties intéressées sont pris en compte [ESRS2-SBM-2-45-a-v]

Les résultats de ces dialogues peuvent amener l'entreprise à modifier ses intentions, voire sa stratégie. Par exemple, en 2024, SNCF Réseau a déployé son nouveau cadre opérationnel de travaux de maîtrise de la végétation, visant à concilier au mieux les impératifs de sécurité et la protection de la biodiversité. Il est le fruit de nombreux échanges préalables avec des associations de protection de l'environnement, les autorités locales et nationales.

Compréhension des intérêts et des points de vue des principales parties intéressées en ce qui concerne la stratégie et le modèle économique de l'entreprise [ESRS2-SBM-2-45-b]

Le Comité consultatif des parties prenantes du réseau ferroviaire et des gares, institué par le décret 2019-1385 du 17 décembre 2019 est une instance de dialogue qui permet de partager et discuter la stratégie et le modèle économique de l'entreprise. Il se réunit une fois par an.

Modifications apportées à la stratégie et (ou) au modèle économique [ESRS2-SBM-2-45-c]

En 2021, des engagements développement durable ont été intégrés à la stratégie « Tous SNCF, ambition Réseau » (cf. schéma [ESRS2-SBM-1-40-g]). En 2024, un engagement formel sur l'adaptation au changement climatique a été ajouté.

Manière dont la stratégie et (ou) le modèle économique ont été modifiés ou devraient l'être pour tenir compte des intérêts et des points de vue des parties intéressées [ESRS2-SBM-2-45-c-i]

Les échanges avec les parties intéressées et l'écoute dont fait preuve SNCF Réseau aux niveaux national et régional permettent d'identifier leurs préoccupations et de veiller à les mettre sur l'agenda. La plupart de ces préoccupations sont également partagées par les dirigeants de la société et ses salariés ainsi que par la société civile mais cela permet de les traiter au bon niveau. Parmi ces sujets : la meilleure inclusion et l'accessibilité du réseau et des gares aux personnes en situation de handicap, la résilience du réseau, l'atténuation et l'adaptation au dérèglement climatique, les besoins de mobilité en zones rurales et périurbaines.

Mesures supplémentaires prévues et de leur calendrier [ESRS2-SBM-2-45-c-ii]

A l'occasion de rencontres territoriales avec les acteurs économiques locaux, SNCF Réseau présente son volume d'activités sur les prochaines années pour que les acteurs puissent se positionner, et est à leur écoute. Par exemple, le sujet décarbonation a fait l'objet d'échanges spécifiques.

Mesures supplémentaires prévues susceptibles de modifier les relations avec les parties intéressées et leurs points de vue [ESRS2-SBM-2-45-c-iii]

Les relations entre SNCF Réseau et ses fournisseurs demeurent encadrés par le code des marchés publics.

Manière dont les organes d'administration, et de direction sont informés des points de vue et des intérêts des parties intéressées concernées en ce qui concerne les impacts de l'entreprise en matière de durabilité [ESRS2-SBM-2-45-d]

Le Président Directeur Général de SNCF Réseau préside un certain nombre de rendez-vous qui sont autant d'occasion de partages et de recueils d'informations auprès des différentes parties prenantes comme par exemple, le comité des parties prenantes ou le comité des opérateurs du réseau.

Le compte rendu du Comité national des parties prenantes est transmis au Conseil d'administration.

Exigences de publication supplémentaires des ESRS thématiques [ESRS2-SBM-2-12] [ESRS2-SBM-2-9] [ESRS2-SBM-2-7] [ESRS2-SBM-2-8]

Les intérêts et points de vue des parties prenantes, qu'il s'agisse du personnel de l'entreprise, des travailleurs de la chaîne de valeur, des communautés affectées ou des consommateurs finaux, contribuent à façonner la stratégie de l'entreprise et son modèle économique. Pour cela, SNCF Réseau s'appuie notamment sur :

- Sa raison d'être et sa stratégie, tournée vers les parties prenantes citées ici [cf. Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur – SBM-1]
- L'ensemble des dispositifs mis en place pour dialoguer avec les parties prenantes et la dynamique à l'œuvre pour nourrir la stratégie et le modèle économique [cf. Intérêts et points de vue des parties prenantes - SBM-2]
- La vigilance raisonnable et l'analyse de ses impacts positifs et négatifs sur les populations concernées [cf. Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique – SBM-3].

7.1.3.3. Impacts, risques et opportunités importants et leur lien avec la stratégie et le modèle économique [ESRS2-SBM-3]

Impacts matériels résultant de l'évaluation de la matérialité [ESRS2-SBM-3-48-a]

L'analyse des impacts conduite en 2024 aboutit à la liste suivante. Elle est le résultat d'une évaluation brute qui ne tient pas compte des dispositifs de maîtrise qui ont pu être mis en place.

Catégorie ESG	Aires d'IRO	Impact positif ou négatif	Intitulé de l'IRO	Précision
Environnement	Stratégie d'atténuation du changement climatique	**Impact négatif**	Emissions de GES tout au long de la chaine de valeur, notamment lors des travaux	
Environnement	Gestion de l'énergie	**Impact négatif**	L'augmentation du coût de l'énergie peut en cascade restreindre l'accessibilité aux services	L'augmentation des coûts d'exploitation en raison de l'inflation (énergie, matières première…) peut conduire à l'augmentation des prix pour le client final (B2B, B2C)
Environnement	Gestion de l'énergie	**Impact négatif**	Une rupture de l'approvisionnement énergétique peut en cascade affecter l'économie locale ou globale	La rupture peut être liée à un incident sur une ligne ou au marché. Cela peut impacter la régularité du service et générer un report modal vers un autre mode de transport.
Environnement	Pollutions (air, sols, etc.)	**Impact négatif**	Dégradation des écosystèmes, et de la santé des populations lié à la pollution de l'eau	La dégradation du milieu naturel peut être : 1) chimique : en cas de pollution accidentelle (par ex. mortalité piscicole en cas de pollution d'une rivière) ou chronique (par ex. utilisation de produits phytosanitaires de synthèse) 2) physique : dans le cadre de travaux (par ex. obstacle aux écoulements superficiels ou souterrains) 3) biologiques. La baisse attendue des débits des cours d'eau et des niveaux des nappes en période de basses eaux va accroitre l'impact des dégradations (les polluants sont moins dilués).
Environnement	Pollutions (air, sols, etc.)	**Impact négatif**	Dégradation des écosystèmes et de la santé des populations liée à la pollution des sols	Les pollutions peuvent être liées à l'activité passée ou actuelle : - Pollution ponctuelle d'installations fixes : cuves d'hydrocarbures, ateliers de maintenance (lavage, dégraissage, ..), bases arrières (Gasoil, huiles, eaux souillées…) - Pollution lors de chantiers
Environnement	Gestion/Préservation de la biodiversité	**Impact positif**	Contribution du patrimoine SNCF Réseau à la préservation de la biodiversité	Les abords des voies ferrées sont des refuges attractifs pour certaines espèces (insectes sur espaces herbeux renforcés par la sortie du glyphosate). Les réseaux hydrauliques de drainage de la plateforme ferroviaire sont attractifs pour les amphibiens. Les abords de voies et le ballast sont des zones attractives pour les reptiles.
Environnement	Gestion/Préservation de la biodiversité	**Impact négatif**	Les activités de SNCF Réseau et/ou de sa chaîne de valeur affectent la fonctionnalité des écosystèmes, créant un danger (potentiel ou avéré) pour l'ensemble des espèces vivantes (animales, végétales, etc.)	Lors de la création des lignes nouvelles, la problématique de continuités écologiques terrestres avec rétablissement est prise en compte. Néanmoins l'infrastructure existante (hors LGV) peut constituer un obstacle ou une rupture de la continuité écologique.
Environnement	Gestion des ressources et circularité * *hors ressources abordées dans autres aires d'IRO	**Impact négatif**	Sur-consommation de ressources naturelles non renouvelables à grande échelle	Les besoins en ressources sont importants compte tenu de l'ampleur de nos actifs (rail, ballast, cuivre pour les caténaires ...)
Environnement	Gestion des ressources et circularité * *hors ressources abordées dans autres aires d'IRO	**Impact positif**	Réduction de la pression sur les écosystèmes localement et à l'international par le développement de la circularité	
Social	Santé & sécurité	**Impact négatif**	Effets négatifs graves et irrémédiables sur les collaborateurs, clients, riverains, leurs familles et usagers des passages à niveau et intrus en cas d'accident grave	Des accidents graves peuvent mener à des conditions de vie altérées (décès, handicap, blessure, dépression …). Même si le transport ferroviaire est globalement plus sécurisé que le transport routier, la complexité des métiers industriels porte des risques pouvant conduire à des accidents

Catégorie ESG	Aires d'IRO	Impact positif ou négatif	Intitulé de l'IRO	Précision
Social	Santé & sécurité	**Impact négatif**	Un accident menant à l'interruption des activités de l'entreprise peut en cascade affecter l'économie globale ou locale	L'interruption de l'activité ferroviaire peut avoir des répercussions sur la mobilité des voyageurs et des marchandises et affecter l'économie au global (activités professionnelles, …)
Social	Santé & sécurité	**Impact positif**	Contribution positive à la santé humaine (prévention…) et à la réduction des coûts de santé publique	- Une gestion proactive des enjeux de sécurité permet de réduire les risques d'accidents et de décès pour la société dans son ensemble, - Une gestion proactive des enjeux de santé physique et mentale permet de réduire les risques de maladies, de stress d'épuisements professionnels. en conséquence, cela participe à la réduction des coûts sociaux et de santé (moins de dépense pour les hôpitaux, caisse d'assurance maladie, ...)
Social	Santé & sécurité	**Impact négatif**	Accident grave de chantier agent Réseau ou salariés sous-traitants (YC. Coactivité)	Effets négatifs graves et irrémédiables sur les collaborateurs SNCF et prestataires, sur les chantiers en cas d'accident grave
Social	Santé & sécurité	**Impact négatif**	Risques psychosociaux	La transformation profonde de l'entreprise liée à l'ouverture à la concurrence dans un monde affecté par des crises récurrentes peut occasionner une déstabilisation des collectifs et des individus. Les conséquences potentielles sont la dégradation des conditions de travail / des difficultés d'adaptation individuelles occasionnant des souffrances psychologiques / une hausse de l'absentéisme et de l'inaptitude.
Social	Santé & sécurité	**Impact négatif**	Terrorisme ou acte de malveillance avec conséquences graves pour les personnes	Acte terroriste touchant un mode de transport ou un établissement recevant du public exploité par le groupe Conséquences potentielles : blessés graves ou décès / atteintes grave à l'intégrité physique et psycho des salariés et des clients (Vigilance Groupe)
Social	Santé & sécurité	**Impact négatif**	Crise sanitaire durable ou récurrente	Pour SNCF Réseau : renforcement des mesures sanitaires dans les espaces de travail et les chantiers.
Social	Evolution de carrière (formation et employabilité)	**Impact positif**	Amélioration des conditions de vie des salariés grâce à la mise en place d'un dispositif de gestion des talents et développement des compétences	- La gestion pro-active du développement permet de faciliter l'insertion dans le milieu professionnel et d'améliorer l'employabilité sur le court, moyen et long-terme (Ex. apprentissage et alternance, formation des seniors, etc.) - La taille de l'entreprise et la diversité des activités qu'elle recouvre induit un champ des possibles relativement large pour les salariés en matière de parcours professionnel.
Social	Diversité & Inclusion, Egalité professionnelle	**Impact négatif**	Les pratiques discriminatoires et/ou de harcèlement peuvent en cascade affecter les conditions de vie des collaborateurs et de leurs proches	Les collaborateurs peuvent être affectés de manière grave et irrémédiable en cas de pratiques discriminatoires et/ou de harcèlement (anxiété, troubles du sommeil, stress post-traumatique, dépression, etc.) L'incapacité physique et/ou mentale des personnes à travailler s'ils sont victimes de pratiques discriminatoires et/ou de harcèlement peut en cascade augmenter l'insécurité de l'emploi et aboutir à des conditions de vie indécentes
Social	Diversité & Inclusion, Egalité professionnelle	**Impact négatif**	Aggravation des disparités économiques sur critère de discrimination	Lorsque les systèmes de rémunération proposés ne parviennent pas à offrir des salaires équitables à l'ensemble des collaborateurs, cela peut en cascade exacerber les inégalités existantes et nuire au bien-être général et à la stabilité de nos sociétés (troubles sociaux, ...) Les écarts de rémunération entre les hommes et les femmes peuvent entraîner des désavantages économiques à long terme

Catégorie ESG	Aires d'IRO	Impact positif ou négatif	Intitulé de l'IRO	Précision
Social	Diversité & Inclusion, Egalité professionnelle	**Impact négatif**	Mauvaise gestion de la diversité et de l'inclusion affectant les coûts de finance publique	La santé (physique et mentale) et la sécurité des collaborateurs peuvent être affectées si le groupe ne leur permet pas de développer leurs compétences ou d'exercer leur métier, ou bien n'assure pas leur formation à la gestion des risques qui peuvent survenir dans le cadre de leur travail Les gouvernements peuvent être amenés à allouer davantage de ressources aux programmes de protection sociale si l'entreprise n'assure pas le développement de compétences nécessaires pour obtenir / garder un emploi stable (mise à niveau des connaissances, formation sur les avancées technologiques, ...)
Social	Diversité & Inclusion, Egalité professionnelle	**Impact positif**	Contribution à une société plus inclusive et équitable	Par la diversité des métiers nécessaires à l'exercice de ses activités, Réseau propose une offre d'emploi large, et accessible à des profils très différents. - Le panel d'emplois au sein de SNCF Réseau est favorable à l'égalité des chances et permet l'intégration de personnes habituellement éloignées de l'emploi. - Sa présence sur le territoire permet de toucher les plus éloignés des mobilités, des administrations et des services publics (ancrage territorial)
Social	Qualité du dialogue social	**Impact négatif**	Conflits sociaux affectant la fluidité des transports, les conditions de vie et l'économie des territoires	La perturbation des services de transport liée aux conflits sociaux et/ou aux grèves peut en cascade avoir des effets sur la vie quotidienne des personnes qui dépendent des moyens de transport publics (retard au travail, à un rendez-vous médical, ...) La perturbation des services de transport liée aux conflits sociaux et/ou aux grèves peut en cascade perturber les entreprises qui dépendent des services du Groupe (impact sur la chaîne d'approvisionnement de produits de première nécessité, pertes économiques, ...) ce qui peut affecter l'économie globale ou locale
Social	Qualité du dialogue social	**Impact positif**	Forte culture du dialogue social contribuant à l'engagement des salariés	Le dialogue social au sein de SNCF Réseau permet de signer différents accords, par exemple la prise en compte de la pénibilité au travail (horaire de nuit, horaires décalés, sur les chantiers, en extérieur …)
Social	Droits de l'Homme dans la chaîne de valeur (travail décent, impacts sociaux)	**Impact négatif**	Droits Humains altérés tout au long de la chaine de valeur si l'entreprise n'encourage pas un environnement de travail sain, sûr et exempt de discriminations	Les employés et ceux des sous-traitants et prestataires peuvent être affectés par des manquements aux droits humains, ce qui peut accroître les inégalités et la pauvreté et contribuer à de mauvaises conditions de vie (ex., traumatismes physiques ou psychologiques).
Social	Droits de l'Homme dans la chaîne de valeur (travail décent, impacts sociaux)	**Impact positif**	Améliorer les conditions de vie et contribuer au développement des territoires en accompagnant les fournisseurs et sous-traitants	L'accompagnement des fournisseurs et sous-traitants dans une démarche d'amélioration continue permet de prendre en compte les sujets de droits humains dans leurs propres activités. L'ancrage territorial des activités de SNCF Réseau se traduit par l'importance des achats auprès des PME et de l'économie sociale et solidaire.
Social	Droits de l'Homme dans la chaîne de valeur (travail décent, impacts sociaux)	**Impact négatif**	Risques psychosociaux	Les droits humains peuvent être altérés tout au long de la chaîne de valeur si le Groupe n'encourage pas un environnement de travail sain, sûr et exempt de discriminations"
Social	Impacts sur les communautés (phases de construction, rénovation, opérations)	**Impact négatif**	Dommages sociaux sur les zones proches des opérations et projets	Un nouveau projet peut modifier le mode de vie des riverains (contrainte de déménagement, vente des propriétés à des prix dévalués, perte de source de revenus, etc.)

Catégorie ESG	Aires d'IRO	Impact positif ou négatif	Intitulé de l'IRO	Précision
Social	Impacts sur les communautés (phases de construction, rénovation, opérations)	**Impact positif**	Réduction de la pollution atmosphérique	Le mode ferroviaire permet de réduire la pollution. Il est responsable de 3,2% des particules fines et de 0,5% des oxydes d'azote émis par l'ensemble des transports en France (source : CITEPA, inventaire format secten, 2023)
Social	Intérêts des consommateurs et Offre inclusive	**Impact positif**	Inclusion de certaines catégories de personnes	SNCF Réseau est coordinateur de l'accessibilité de l'ensemble des entreprises ferroviaires. Les conditions de vie des tiers et/ou des utilisateurs peuvent être affectées selon le niveau d'accessibilité de l'offre. Du fait de son rôle de coordinateur des acteurs pour l'accessibilité du système ferroviaire, SNCF Réseau, via sa Direction de l'accessibilité, impulse la dynamique en faveur de services plus inclusifs : fin 2023, SNCF Réseau à lancé un plan d'actions pour une meilleure inclusion dans le milieu ferroviaire, des clients et salariés autistes ou présentant un trouble du neuro développement ; en parallèle la Direction Accessibilité participe aux groupes de travail destinés à alimenter le nouveau contrat de la filière France Silver Eco (adaptation de la société au vieillissement), convaincue que la clientèle Senior représente pour les années à venir une clientèle importante pour les entreprises ferroviaires.
Social	Intérêts des consommateurs et Offre inclusive	**Impact positif**	Contribution aux services essentiels de mobilité pour le plus grand nombre	Améliorer les conditions de vie des utilisateurs, notamment des communautés considérées comme vulnérables (par ex., bénéficiaires des minima sociaux, personnes âgées, ...). Accompagner les personnes en fragilité pour lesquelles l'absence de mobilité est un frein à l'emploi, à l'accès à la santé, aux loisirs, petits enfants ...
Gouvernance	Relation fournisseurs & Pratiques de paiement	**Impact négatif**	Mise en difficulté de TPE/PME/ETI de la chaine de valeur (dont employés) en cas d'exigences démesurées	Dépendance économique de certains fournisseurs à l'égard de SNCF Réseau.
Gouvernance	Cybersécurité & protection des données personnelles	**Impact négatif**	Atteinte à la vie privée, à la réputation et à la sécurité des personnes concernées affectées (clients, salariés de l'entreprise ou salariés des prestataires et fournisseurs)	Lors d'une fuite d'informations personnelles (avec divulgation, utilisation ou vente d'informations privées sensibles), les personnes concernées peuvent devenir la cible d'attaques ou d'escroqueries (harcèlement, fraude, chantage, usurpation d'identité)

Risques et opportunités importants résultant de l'évaluation de la matérialité [ESRS2-SBM-3-48-a]

L'analyse des risques et opportunités conduite en 2024 aboutit à la liste suivante. Elle est le résultat d'une évaluation brute qui ne tient pas compte des dispositifs de maîtrise qui ont pu être mis en place.

Catégorie ESG	Aires d'IRO	Risque ou Opportunité	Intitulé de l'IRO	Précision
Environnement	Stratégie d'adaptation au changement climatique	**Risque**	Evénements climatiques chroniques impactant nos activités	Une température moyenne plus élevée peut entrainer l'usure prématurée des matériels d'exploitation (rails, freins etc.). Il peut y avoir des coûts de maintenance supplémentaire rendus nécessaires par l'adaptation au changement climatique (exemple : entretien des fossés, …), des coûts de dysfonctionnement (ralentissement du trafic), des sinistres occasionnant une perte de péages, des coûts d'adaptation des actifs (investissement adapté aux événements climatiques chroniques type tempêtes, inondations, canicules).
Environnement	Stratégie d'atténuation du changement climatique	**Opportunité**	Contribution au report modal vers le ferroviaire et modes moins carbonés.	L'exigence du X2 ferroviaire a un impact économique et écologique pour l'entreprise. Cela entraîne le développement et la modernisation du réseau et rend le ferroviaire plus attractif. Il permet une meilleure valorisation des actifs à terme.
Gouvernance	Cybersécurité & protection des données personnelles	**Risque**	Cyberattaques	Une cyberattaque peut générer des dépenses liées à la perturbation et à l'interruption des circulations.

Effets actuels et prévus des impacts, risques et opportunités importants sur le modèle économique, la chaîne de valeur, la stratégie et la prise de décision, et de la manière dont l'entreprise a réagi ou prévoit de réagir à ces effets [ESRS2-SBM-3-48-b]

Changement climatique

Type de risque lié au changement climatique (physique ou de transition) [ESRS-E1-SBM-3-18]

Aires d'IRO	Risque ou Opportunité	Intitulé de l'IRO	Description	Type de risque (physique / de transition)
Stratégie d'adaptation au changement climatique	**Risque**	Evénements climatiques chroniques impactant nos activités	- Coût de maintenance supplémentaire rendu nécessaire par l'adaptation au changement climatique (exemple : entretien des fossés, …) - Coûts de dysfonctionnement : ralentissement du trafic, remettant en cause la pérennité et la fluidité du service de transport, sinistre et perte de péage - Coûts d'adaptation des actifs : investissement adapté aux événements climatiques chroniques (type canicule).	PHYSIQUE

Portée de l'analyse de la résilience [ESRS-E1-SBM-3-19-a]

Dans le cadre de l'analyse de la résilience face aux risques climatiques, SNCF Réseau admet qu'une partie de sa stratégie actuelle présente encore des angles morts, notamment en ce qui concerne l'intégration systématique des risques climatiques dans toutes les dimensions du modèle d'affaires. Un programme dédié est en cours de construction pour combler ces lacunes, avec des indicateurs spécifiques à développer pour mieux mesurer la résilience face aux scénarios climatiques futurs. En fonction des différents scénarios climatiques, il sera crucial de réévaluer et de mettre à jour régulièrement les informations relatives aux ressources essentielles et aux valeurs ajoutées de la chaîne de valeur. Cette démarche nécessitera une réflexion approfondie à court, moyen, et long terme pour garantir que la stratégie reste alignée avec les objectifs de résilience climatique.

Concernant le contrat de performance, SNCF Réseau ne sollicite pas d'objectifs de financements supplémentaires pour l'adaptation au changement climatique mais intégrera les investissements nécessaires à cet objectif dans la croissance prévue de la trajectoire de régénération du réseau ferré.

L'analyse de résilience de SNCF Réseau s'étend à l'ensemble de ses activités en France. Elle s'alimente des évaluations locales de vulnérabilités des infrastructures ferroviaires, dans les territoires où ces éléments sont disponibles, face aux divers aléas climatiques. Cela inclut les inondations par ruissellement et débordement, les vagues de chaleur, les feux aux abords des voies, le retrait-gonflement des argiles, ainsi que les tempêtes, la montée du niveau de la mer et dans les études de vulnérabilité locales (ou par axe), d'autres phénomènes météorologiques extrêmes ou chroniques qui pourraient affecter la solidité et la performance des infrastructures dans les régions concernées. Par exemple, les inondations peuvent endommager les ouvrages en terre, mais si celles qui sont liées aux remontées de nappes ou aux effets de houle ne sont pas détaillées sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Pour mener cette analyse, le scénario climatique utilisé est la Trajectoire d'Adaptation au Changement Climatique (TRACC) publiée par le Gouvernement début 2024, tandis que certains calculs (notamment ceux qui sont antérieurs à la publication de la TRACC) utilisent les projections du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), en particulier les scénarios RCP 4.5 et RCP 8.5. Ces scénarios sont

associés à de nombreuses données qui ne sont pas encore toutes disponibles en version TRACC. La méthode adoptée repose sur une approche systémique, ce qui signifie qu'elle prend en compte l'interconnexion de différents risques et leurs impacts cumulatifs. Cette approche permet un diagnostic complet des risques physiques, comme les dommages directs aux infrastructures, et facilite la planification des trajectoires d'adaptation, basées sur l'adaptation de l'entretien et de la surveillance, l'adaptation de l'exploitation et des fonctionnalités du réseau et enfin l'adaptation des actifs.

Certaines parties des opérations et des chaînes de valeur ont été exclues de cette analyse initiale pour des raisons de faisabilité et de priorisation :

- Chaînes de valeur en amont et en aval : Les impacts indirects liés aux fournisseurs, qui peuvent inclure la disponibilité des matériaux nécessaires à la maintenance, et aux clients finaux, qui sont les passagers utilisant les services ferroviaires, n'ont pas été inclus dans cette phase de l'analyse. Cependant SNCF Réseau a mené une analyse prospective sur l'adaptation de la demande, c'est-à-dire des comportements des clients, qui vont évoluer face au changement climatique.

- Opérations spécifiques non stratégiques : Certaines opérations jugées non critiques ou ayant un impact limité sur la continuité des services ferroviaires ont été exclues de l'analyse détaillée. Par exemple, des installations secondaires ou des services de support qui, bien que nécessaires, ne sont pas essentiels au fonctionnement quotidien du réseau ferroviaire principal.

SNCF Gares & Connexions a réalisé une première analyse macroscopique, sur le périmètre des 3000 gares françaises. Cette analyse a permis de faire une première évaluation de la vulnérabilité physique et fonctionnelle des gares en croisant :

- Leur exposition à 14 aléas, à 3 horizons de temps (2030 – 2050 – 2100) et selon 2 scenarios du GIEC (RCP 4.5 et 8.5) et
- La sensibilité des composants et fonctions qu'elles abritent

Cette étude, ainsi que les réflexions et observations recueillies auprès des équipes de terrain, ont permis d'identifier huit aléas prégnants pour les gares :

- Sept aléas aigus :
  - 5 aléas les plus prégnants mis en évidence par l'étude : inondations (fluviales, pluviales, par remontées de nappes), retrait et gonflement des argiles (RGA), fortes chaleurs, feux de végétation, glissement de terrain
  - Vents forts et sécheresse
- Un aléa chronique : recul du trait de côte

Manière dont l'analyse de la résilience a été effectuée [ESRS-E1-SBM-3-19-b]

SNCF Réseau analyse la résilience des infrastructures suivant la méthode développée par le CEREMA, qui fait référence dans la profession.

SNCF Gares & Connexions a réalisé une première analyse macroscopique, basée sur la méthodologie du CEREMA et les données DRIAS.

Moment où l'analyse de la résilience a été effectuée [ESRS-E1-SBM-3-19-b]

L'étude de vulnérabilité nationale de SNCF Réseau a été finalisée en 2023, après une étude de vulnérabilité spécifique à l'Axe Seine réalisée en 2020 et en parallèle d'une étude similaire pour l'arc Languedocien, finalement livrée en 2024. Trois études de vulnérabilité importantes sont en cours en 2024 : La zone Bretagne – Pays de la Loire, l'Axe Dijon-Modane (pour avoir des données de référence pour une zone de montagne) et la LGV Nord (qui pourra servir de référence si nécessaire aux autres LGV).

SNCF Gares & Connexions a réalisé une première analyse macroscopique en 2023.

Horizons temporels appliqués pour l'analyse de la résilience [ESRS-E1-SBM-3-AR-7-b]

Pour SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, les horizons retenus sont 2050 et 2100, sachant que la nature même des travaux demande que l'adaptation au changement climatique soit prise en compte dès la phase de conception, et que la durée de vie des actifs nécessite de penser dès aujourd'hui aux conditions climatiques et météorologiques jusqu'à 100 ans dans le futur.

Description de la capacité à ajuster ou adapter la stratégie et le modèle économique de l'entreprise au changement climatique [ESRS-E1-SBM-3-19-c]

Pour anticiper les impacts futurs du changement climatique, le Groupe SNCF a adopté une approche proactive en utilisant des scénarios climatiques basés sur les projections fournies par le gouvernement français (ou antérieurement, le Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat). Cette analyse prospective a permis d'identifier les risques physiques potentiels que ces changements climatiques futurs pourraient poser. En évaluant dans la mesure du possible les impacts financiers, opérationnels et sociaux associés à ces risques, les résultats ont révélé que, sans mesures d'anticipation adéquates, les aléas climatiques pourraient avoir des effets négatifs croissants sur les opérations ferroviaires. Cela inclut des perturbations accrues des services, des coûts de maintenance plus élevés et des impacts économiques pour les territoires desservis et sur les différentes entités du Groupe SNCF lui-même.

Enfin, les actifs et activités commerciales identifiés comme étant à risque sont pris en compte dans la stratégie du Groupe SNCF. Cela signifie que les décisions d'investissement intègrent désormais systématiquement des critères de résilience climatique. Par exemple, les projets de régénération et de modernisation des infrastructures sont conçus pour être autant que possible résistants aux futurs aléas climatiques, assurant ainsi leur durabilité et leur efficacité à long terme. Ces initiatives visent à renforcer la résilience globale du réseau ferroviaire, tout en améliorant la performance opérationnelle et la durabilité de l'entreprise. En intégrant ces mesures, le Groupe SNCF s'assure non seulement de pouvoir continuer à offrir des services fiables et sécurisés, mais aussi de contribuer positivement à l'économie et au bien-être des territoires desservis.

Description de la capacité à ajuster ou à adapter la stratégie et le modèle économique de l'entreprise au changement climatique ESRS-E1-SBM-3-AR-8-b

L'adaptation au changement climatique est l'un des programmes prioritaires du Groupe, il alimente la stratégie globale et le modèle économique. En 2024, la priorité a été mise sur la formalisation d'une stratégie pour SNCF Réseau et pour SNCF Gares & Connexions. A partir de 2025, différentes études seront menées sur le réseau afin d'affiner les analyses de vulnérabilité et établir et préciser les éventuels plans d'actions et investissements nécessaires à la résilience du réseau.

Biodiversité et écosystèmes

Liste des sites importants dans le cadre de l'activité de l'entreprise [ESRS-E4-SBM-3-16-a]

L'infrastructure ferroviaire placée sous la responsabilité de SNCF Réseau est une infrastructure linéaire de plus de 28 000 km de voie représentant 95 000 hectares.

Bien qu'exploitant des Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ou des installations ou ouvrages relevant de la réglementation sur les Installations, ouvrages, travaux, activités (IOTA), l'analyse des impacts, risques et opportunités importants de SNCF Réseau ne peut pas se faire site par site mais doit se faire à l'échelle du réseau dans sa globalité.

SNCF Gares & Connexions est quant à elle gestionnaire des 3000 gares françaises. Elle gère à ce titre des quais (7 millions de m² en comptant les souterrains et passerelles) et des bâtiments et équipements de gare (3 millions de m²) ainsi qu'une partie des parvis dont certains végétalisés.

Activités ayant des impacts négatifs sur les zones sensibles du point de vue de la biodiversité [ESRS-E4-SBM-3-16-a-i]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'appuient sur les études menées par le Groupe SNCF sur les impacts et dépendances à la biodiversité au niveau global du groupe ferroviaire. A ce stade, une analyse site par site n'a pas été réalisée, en particulier pour l'infrastructure linéaire pour laquelle des linéaires traversants ou jouxtant des zones sensibles sont identifiés, plutôt que des sites précis.

Par exemple SNCF Réseau est susceptible d'avoir des impacts sur la biodiversité des zones sensibles situées à proximité de ses emprises à travers :

- L'entretien de la végétation située sur les abords immédiats des voies ferrées.
- Les chantiers d'entretien de régénération et de modernisation de l'infrastructure existante.
- La création d'infrastructures nouvelles
- Et dans une moindre mesure, l'entretien de ses actifs immobiliers et ses activités sur les sites industriels

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ne disposent pas de l'évaluation consolidée de leurs impacts potentiels ou avérés de ses activités sur l'entièreté des emprises ferroviaires, quais, gares et parvis.

A noter que la majeure partie du réseau ferroviaire placé sous la responsabilité de SNCF Réseau a été construite il y a plus d'une centaine d'années bien avant que des zonages environnementaux particuliers (réglementaires ou non) ne soient définis.

Des impacts négatifs importantes ont été identifiés en rapport avec la dégradation des terres, la désertification ou l'imperméabilisation des sols [ESRS-E4-SBM-3-16-b]

Non pertinent. L'infrastructure ferroviaire ne contribue pas à la dégradation des terres, à la désertification ou à l'imperméabilisation des sols

Opérations propres affectant les espèces menacées [ESRS-E4-SBM-3-16-c]

SNCF Réseau et Gares & Connexions sont susceptibles d'affecter des espèces menacées dans le cadre des travaux de maintenance, de régénération, de modernisation et de création de ligne nouvelle d'une part et dans le cadre de l'entretien, et l'exploitation des quais, gares et parvis d'autre part.

Effectifs de l'entreprise

Personne faisant partie de ses effectifs et susceptibles d'être affectées de manière significative par l'entreprise [ESRS-S1-SBM-3-14]

L'ensemble du personnel pouvant être affecté matériellement par l'entreprise est inclus dans le périmètre des informations fournies au titre de l'ESRS 2.

Types de salariés et de non-salariés faisant partie de son propre personnel et susceptibles d'être affectés de manière significative [ESRS-S1-SBM-3-14-a]

Sur les enjeux de sécurité physique : personnel intervenant dans les emprises ferroviaires et sites de production (ex. : en gare, entrepôts de stockage / distribution), personnel roulant, personnel exposé à des substances dangereuses (ex. : produits chimiques, amiante), personnel évoluant plus largement au sein d'environnement industriels (ex. : ateliers de maintenance, chantiers)

Sur les enjeux de discrimination : toute personne présentant une caractéristique particulière s'inscrivant parmi les « motifs de discrimination prohibés » (cf. critères listés sans l'article L. 1132-1 du code du travail). Différentes populations peuvent être concernées au sein de l'entreprise, c'est notamment le cas des femmes et des personnes en situation de handicap.

Sur les enjeux de droits humain : la question des droits humains pour le personnel de l'entreprise est matérielle sur les thématiques abordées ci-dessus, et ainsi auprès des populations déjà citées (cf. enjeux de santé et sécurité au travail, de harcèlement moral et sexuel, de droits des personnes en situation de handicap ou de protection des données personnelles).

Le personnel pouvant être affecté négativement par les thèmes ci-dessus peuvent être salariés, permanents ou temporaires, travailleurs indépendants ou intérimaires.

Occurrence d'impacts négatifs importants (effectifs propres) [ESRS-S1-SBM-3-14-b]

Les impacts négatifs matériels sur le personnel de l'entreprise identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité ne résultent pas de la stratégie ou du modèle d'entreprise mais ont davantage trait au secteur d'activité dans lequel l'entreprise opère (ex : enjeu de sécurité pour les entreprises industrielles) ou à des pratiques systémiques ou étendues auxquelles la plupart des entreprises sont exposées délivrant un service essentiel (ex : impact potentiel de cyberattaques sur les données personnelles du personnel de l'entreprise).

A l'issue de l'analyse de double matérialité, dix impacts négatifs matériels ont été identifiés. Ils sont décrits précédemment (voir [ESRS2-SBM-3-48-a]).

Activités ayant des impacts positifs et types de salariés et de non-salariés de l'entreprise touchés positivement ou qui pourraient l'être [ESRS-S1-SBM-3-14-c]

A l'issue de l'analyse de double matérialité, quatre impacts positifs matériels ont été identifiés. Ils sont décrits précédemment (voir [ESRS2-SBM-3-48-a]).

Risques et opportunités importants découlant des impacts et des dépendances sur ses effectifs [ESRS-S1-SBM-3-14-d]

A l'issue de l'analyse de double matérialité, un seul risque matériel a été identifié. Il a été décrit précédemment (voir [ESRS2-SBM-3-48-a]).

Impacts matériels sur ses effectifs qui peuvent résulter des plans de transition visant à réduire les impacts négatifs sur l'environnement et à rendre les activités plus écologiques et neutres du point de vue du climat [ESRS-S1-SBM-3-14-e]

Parmi les impacts négatifs matériels, aucun n'est lié à la mise en œuvre de plans de transition. La mise en œuvre du plan de transition introduit en revanche le nécessaire développement des compétences via de nouveaux gestes métiers (ex : éco-conduite et éco-stationnement) ou l'évolution de métiers (ex : conduite d'engins à moteurs électriques plutôt que thermiques et maintenance de batteries).

Informations sur le type d'activité présentant un risque important d'incidents liés au travail forcé ou obligatoire [ESRS-S1-SBM-3-14-f-i]

Pour le personnel de l'entreprise, il n'existe pas de risque estimé « non négligeable » de travail forcé ou de travail obligatoire.

Informations sur les pays ou les zones géographiques où se déroulent des activités considérées comme présentant un risque important d'incidents de travail forcé ou obligatoire [ESRS-S1-SBM-3-14-f-ii]

Voir [ESRS-S1-SBM-3-14-f-i]

Informations sur les types d'activités présentant un risque important d'incidents liés au travail des enfants [ESRS-S1-SBM-3-14-g-i]

Pour le personnel de l'entreprise, il n'existe pas de risque estimé « non négligeable » de travail des enfants.

Informations sur les pays ou les zones géographiques où les activités sont considérées comme présentant un risque important d'incidents liés au travail des enfants [ESRS-S1-SBM-3-14-g-ii]

Voir [ESRS-S1-SBM-3-14-g-i]

Existence et manière dont a été développée la compréhension des personnes faisant partie de ses effectifs

et présentant des caractéristiques particulières, travaillant dans des contextes particuliers ou entreprenant des activités particulières, susceptibles d'être exposées à un risque plus élevé de préjudice [ESRS-S1-SBM-3-15]

Pour garantir la prise en compte de l'ensemble du personnel susceptible d'être négativement affecté et notamment l'exposition des effectifs présentant certaines caractéristiques, travaillant dans certains contextes ou exerçant certaines activités, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'appuient sur le plan de vigilance du Groupe SNCF, mobilisent des experts et prennent en compte les populations à risques.

Risques et opportunités importants découlant des impacts et des dépendances sur les personnes faisant partie de ses effectifs, qui concernent des groupes spécifiques de personnes [ESRS-S1-SBM-3-16]

Aucun risque ou opportunité concernant des groupes spécifiques de personnes n'a été évalué comme important.

Travailleurs de la chaîne de valeur

Travailleurs de la chaîne de valeur sur lesquels l'entreprise est susceptible d'avoir des impacts matériels [ESRS-S2-SBM-3-11]

Les engagements de développement durable de SNCF Réseau se concrétisent dans toute sa chaine de valeur. Ils se déclinent dans les projets, la maintenance, les produits, le patrimoine foncier et immobilier. Ils concernent essentiellement les partenaires commerciaux, fournisseurs, prestataires avec lesquels SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions travaillent directement.

SNCF Réseau, en tant que gestionnaire du réseau ferré national français, s'appuie sur un grand nombre de fournisseurs et sous-traitants pour réaliser ses travaux d'infrastructure et de maintenance.

Volume d'achats et impact sur l'emploi

- En 2024, SNCF Réseau a réalisé 6,3 milliards d'euros d'achats auprès de ses fournisseurs. Ces achats ont un impact significatif sur l'emploi en France. Plus de 100 000 emplois sont soutenus par les achats de SNCF Réseau. 98% des volumes d'achats sont effectués en France.
- En 2024, SNCF Gares & Connexions a réalisé 1,1 milliard d'euros d'achats auprès de ses fournisseurs

Types de prestations et métiers concernés

- Pour SNCF Réseau : travaux d'infrastructure ferroviaire, prestations intellectuelles et de services (études, ingénierie, topographie, etc.), fourniture de matériels et composants ferroviaires.
- Pour SNCF Gares & Connexions : travaux d'investissement et d'entretien des bâtiments, prestations intellectuels liées aux travaux (études, ingénierie, diagnostics…), prestations de services (gardiennage, nettoyage, services en gares).

Les métiers concernés sont donc très variés, allant des ouvriers qualifiés du BTP aux ingénieurs spécialisés dans le ferroviaire.

Exigences envers les fournisseurs

SNCF Réseau impose des critères stricts à ses fournisseurs, notamment en termes de :

- Qualité et sécurité : un niveau exemplaire est exigé sur chaque chantier
- Responsabilité sociétale des entreprises : 75% des achats sont réalisés auprès des fournisseurs évalués sur leurs actions
- Compétences techniques spécifiques au domaine ferroviaire via le système de qualification

Soutien à l'emploi local

Des rencontres territoriales sont organisées pour promouvoir les opportunités de marchés auprès des entreprises locales :

- Pour SNCF Réseau : 18% des achats sont réalisés auprès des petites, moyennes et très petites entreprises.
- Pour SNCF Gares & Connexions : 30% des achats sont réalisés auprès des petites, moyennes et très petites entreprises.

Description des types de travailleurs de la chaîne de valeur soumis à des impacts matériels [ESRS-S2-SBM-3-11-a]

Le Groupe SNCF déploie depuis plusieurs années une politique d'achats responsables. SNCF Réseau a ainsi identifié plusieurs catégories d'achats à vigiler.

Une cartographie réalisée à dires d'experts a permis de cibler notamment : les travaux aux abords des voies, les prestations de sécurité, la fourniture de bois exotiques. SNCF Réseau déploie depuis plusieurs années une feuille de route qui s'inscrit dans une dynamique d'achats plus sûrs, solidaires et verts.

L'accent est mis sur l'évaluation continue des fournisseurs, l'intégration d'exigences extra-financières dans les processus d'achat, et la réalisation d'audits ciblés pour les catégories d'achats les plus sensibles. Ainsi, une trajectoire d'audits de fournisseurs sur sites est déployée par SNCF Réseau depuis 2022.

Travailleurs de la chaîne de valeur soumis à des impacts matériels dans le cadre des activités ou de la chaîne de valeur de l'entreprise [ESRS-S2-SBM-3-11-a-i-v]

Les travailleurs de la chaine de valeur de SNCF Réseau, qu'ils soient employés directs ou externes, sont soumis à des impacts significatifs liés à la nature dangereuse des activités ferroviaires. La règlementation (type SECUFER) et des politiques Sécurité déployées par SNCF Réseau en collaboration avec ses parties prenantes, y compris les travailleurs de la chaîne de valeur (type « Nos vies, notre priorité ») visent à renforcer la sécurité de l'ensemble des intervenants. Voir [ESRS 2-BP-1-5-c].

Zones géographiques ou produits pour lesquels il existe un risque important de travail des enfants ou de travail forcé ou obligatoire parmi les travailleurs de la chaîne de valeur de l'entreprise [ESRS-S2-SBM-3-11-b]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions exercent leurs activités en France. Il n'y a pas de risque important identifié sur le travail des enfants ou le travail forcé ou obligatoire parmi les travailleurs de la chaîne de valeur.

Impacts négatifs importants, systémiques ou ponctuels (travailleurs de la chaîne de valeur) [ESRS-S2-SBM-3-11-c]

A l'issue de l'analyse de double matérialité, trois impacts négatifs matériels ont été identifiés. Ils sont décrits précédemment (voir [ESRS2-SBM-3-48-a]). Ils n'ont pas de caractère systémique.

Activités ayant un impact positif et types de travailleurs de la chaîne de valeur affectés positivement ou qui pourraient l'être [ESRS-S2-SBM-3-11-d]

A l'issue de l'analyse de double matérialité, un impact positif matériel a été identifié. Il a été décrit précédemment (voir [ESRS2-SBM-3-48-a]).

Risques et opportunités importants découlant des impacts et des dépendances à l'égard des travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS-S2-SBM-3-11-e]

A l'issue de l'analyse de double matérialité, aucun risque et aucune opportunité matérielle découlant des impacts et des dépendances à l'égard des travailleurs de la chaîne de valeur n'a été identifié.

Information indiquant si et comment l'entreprise a développé une compréhension de la manière dont les travailleurs présentant des caractéristiques particulières, ceux qui travaillent dans des contextes particuliers ou ceux qui entreprennent des activités particulières peuvent être exposés à un risque plus élevé de préjudice [ESRS-S2-SBM-3-12]

SNCF Réseau, dans le pilotage de sa politique Achats responsables, évalue ses fournisseurs à l'aide d'un outil tiers lui permettant d'établir des cartographies par pays, par secteur d'activité et par famille d'achats.

Risques et opportunités importants découlant des impacts et des dépendances sur les travailleurs de la chaîne de valeur qui concernent des groupes spécifiques [ESRS-S2-SBM-3-13]

Aucun risque ou opportunité concernant des groupes spécifiques n'a été évalué comme important.

Communautés affectées

SNCF Réseau accorde une attention particulière aux communautés affectées par son activité. Les « peuples autochtones » tels que mentionnés dans la directive ne sont pas concernés en France. Toutefois, l'entreprise prend en compte les riverains et leurs représentants, les clients et les acteurs de la chaîne de valeur. Des modalités de concertation et de dialogue territorial sont mises en place pour garantir un dialogue constructif et une prise en compte des impacts potentiels.

SNCF Réseau a un impact négatif matériel sur ces communautés. Renvoi au point de donnée Impacts négatifs importants, systématiques ou ponctuels (communautés affectées). Voir [ESRS-S3-SBM-3-9-b].

SNCF Réseau a également un impact positif matériel sur ces communautés. Renvoi au point de donnée Description des activités qui ont un impact positif important et des types de communautés affectées positivement ou qui pourraient être affectées positivement [ESRS-S3-SBM-3-9-c].

Types de communautés susceptibles d'être soumises à des impacts matériels du fait des activités de l'entreprise ou de la chaîne de valeur [ESRS-S3-SBM-3-9-a]

Toutes les communautés affectées sur lesquels l'entreprise est susceptible d'avoir des impacts matériels sont incluses dans les informations qu'elle publie en vertu de l'ESRS 2. L'analyse de la chaîne de valeur se limite aux fournisseurs de rang 1.

Plusieurs types de communautés locales sont susceptibles de subir des impacts matériels. Le réseau ferré français traverse 9 700 communes avec ses 28 000 kilomètres de lignes, et doit donc tenir compte des riverains affectés par les travaux et l'exploitation sur le réseau. Ces derniers peuvent entraîner des nuisances : bruit, poussières, déviations routières.

Impacts négatifs importants, systématiques ou ponctuels (communautés affectées) [ESRS-S3-SBM-3-9-b]

A l'issue de l'évaluation de double matérialité, un seul impact négatif a été identifié comme matériel. Il est décrit précédemment (voir [ESRS2-SBM-3-48-a]). Il a un caractère ponctuel.

Activités ayant un impact positif important et types de communautés affectées positivement ou qui pourraient l'être [ESRS-S3-SBM-3-9-c]

A l'issue de l'analyse de double matérialité, un seul impact positif a été identifié comme matériel. Il est décrit précédemment (voir [ESRS2-SBM-3-48-a]).

Risques et opportunités importants découlant des incidences et dépendances à l'égard des communautés [ESRS-S3-SBM-3-9-d]

A l'issue de l'analyse de double matérialité, aucun risque et opportunité important n'a été identifié comme matériel.

Consommateurs et utilisateurs finaux

Description des types de consommateurs et d'utilisateurs finaux soumis à des impacts matériels [ESRS-S4-SBM-3-10-a]

Des définitions proposées, il semble que SNCF Réseau est en lien avec les consommateurs ou utilisateurs finaux via sa filiale SNCF Gares & Connexions et les 10 millions de visiteurs et voyageurs quotidiens en traversant les espaces ou fréquentant les commerces en gare.

SNCF Réseau porte une mission d'accessibilité pour l'ensemble du système ferroviaire français. Le décret n° 2022-976 du 1er juillet 2022 modifie le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau et porte diverses dispositions d'adaptation du droit ferroviaire : « Art. 8-1.-La société SNCF Réseau exécute la mission qui lui est attribuée par le 7° de l'article L. 2111-9 du code des transports en matière de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. », selon les conditions de ledit article.

Type de consommateurs et d'utilisateurs finaux soumis à des impacts matériels dans le cadre des activités de l'entreprise ou de la chaîne de valeur [ESRS-S4-SBM-3-10-a-i-iv]

Tous les consommateurs et utilisateurs finaux susceptibles d'être affectés par l'entreprise sont inclus dans les informations qu'elle publie en vertu de l'ESRS 2.

Incidences négatives importantes (consommateurs et utilisateurs finaux) [ESRS-S4-SBM-3-10-b]

A l'issue de l'évaluation de double matérialité, aucun impact négatif n'a été identifié comme matériel. Voir [ESRS2-SBM-3-48-a].

Activités ayant une incidence positive et types de consommateurs et d'utilisateurs finaux qui sont affectés positivement ou qui pourraient l'être [ESRS-S4-SBM-3-10-c]

A l'issue de l'évaluation de double matérialité, deux impacts positifs ont été identifiés comme matériels. Ils sont décrits précédemment. Voir [ESRS2-SBM-3-48-a].

Risques et opportunités importants découlant des incidences et des dépendances à l'égard des consommateurs et des utilisateurs finaux [ESRS-S4-SBM-3-10-d]

A l'issue de l'évaluation de double matérialité, aucun risque ou opportunité n'a été identifié comme matériel à l'égard des consommateurs et utilisateurs finaux. Voir [ESRS2-SBM-3-48-a].

Indication de l'existence ou non d'une compréhension de la manière dont les consommateurs et les utilisateurs finaux présentant des caractéristiques particulières, travaillant dans des contextes particuliers ou entreprenant des activités particulières peuvent être exposés à un risque accru de préjudice, et de la manière dont cette compréhension a été développée [ESRS-S4-SBM-3-11]

Le rôle de concertation avec les associations représentatives et les acteurs de l'écosystème ferroviaire permet de mieux comprendre leurs besoins et de mieux les prendre en compte dans les activités ferroviaires. Ce rôle de concertation améliore la place des personnes handicapées ou à mobilité réduite dans l'écosystème ferroviaire et permet d'améliorer in fine le service réalisé.

Parmi les risques et les opportunités importants découlant des incidences et des dépendances sur les consommateurs et les utilisateurs finaux, ceux qui ont une incidence sur des groupes spécifiques [ESRS-S4-SBM-3-12]

A l'issue de l'évaluation de double matérialité, aucun risque ou opportunité n'a été identifié comme matériel à l'égard des consommateurs et utilisateurs finaux. Voir [ESRS2-SBM-3-48-a].

Manière dont les impacts négatifs et positifs importants affectent (ou sont susceptibles d'affecter) les personnes ou l'environnement [ESRS2-SBM-3-48-c-i]

Le mode ferroviaire dispose de nombreux atouts par rapport à d'autres modes de transport :

- Il consomme moins d'énergie grâce à un rendement élevé puisque les roues en acier sur les rails présentent une faible résistance au roulement, et dissipent ainsi moins d'énergie que les autres modes de transport
- Il émet moins de gaz à effet de serre

- Il est moins consommateur d'espace que le mode routier
- Il génère moins de congestion
- Il occasionne moins de bruit que la route
- Il est un mode de transport très sûr

Voir https://www.sncf-reseau.com/medias-publics/2024-02/20240205_sncfr_brochueratoutsferroviaires_vf.pdf

En mettant à disposition des entreprises ferroviaires des infrastructures sécurisées et fiables, SNCF Réseau favorise le report modal.

SNCF Réseau est un acteur économique important, présent dans tous les territoires, à la fois par son rôle de gestionnaire d'infrastructure et à travers sa politique d'achats pour ses activités d'entretien du réseau, activités non délocalisables. SNCF Réseau participe ainsi à l'ancrage territorial et à la dynamique économique des territoires.

Informations indiquant si et comment les impacts matériels découlent de la stratégie et du modèle économique ou y sont liés [ESRS2-SBM-3-48-c-ii]

Les impacts matériels et la stratégie sont liés. Les engagements de Développement durable sont issus des évaluations d'importances mises à jour régulièrement, notamment l'enquête de matérialité simple conduite en 2022. Les politiques volontaristes, en plus de corriger les effets négatifs, génèrent des effets positifs (ex : sécurité, diversité, biodiversité).

Horizons temporels raisonnablement escomptés pour les impacts matériels [ESRS2-SBM-3-48-c-iii]

L'exercice d'analyse de double matérialité nécessite une projection dans le temps, à savoir la prise en compte du délai dans lequel l'impact se manifestera. Les horizons temporels retenus sont :

- Court terme : la même période de référence que les états financiers (1 an)
- Moyen terme : à partir de la fin l'horizon court terme (1 an) jusqu'à 5 ans
- Long terme : au-delà de 5 ans

Cependant pour l'adaptation au changement climatique, l'échelle de temps utilisée est :

- Court terme : 2030
- Moyen terme : 2050
- Long terme : 2100

Les trois horizons temporels, pour l'adaptation au changement climatique, répondent à des enjeux spécifiques et nécessitent des stratégies adaptées pour atténuer les risques et maximiser la résilience.

Court Terme (jusqu'à 2030) : cet horizon couvre les impacts immédiats et les risques à court terme. Il s'agit de comprendre et de gérer les risques physiques immédiats tels que les phénomènes météorologiques extrêmes, notamment les inondations, les vagues de chaleur, et autres événements climatiques imprévisibles qui peuvent perturber directement les infrastructures ferroviaires et les opérations de transport.

Moyen Terme (jusqu'à 2050) : à moyen terme, les impacts matériels anticipés incluent l'usure progressive des infrastructures ferroviaires. Il devient nécessaire d'investir dans des améliorations pour renforcer la résilience climatique des actifs existants. Cela peut inclure des rénovations majeures ou des mises à jour technologiques pour assurer que les infrastructures restent opérationnelles et sûres face aux conditions climatiques changeantes.

Des études spécifiques, basées sur les scénarios climatiques du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), tels que SSP2-4.5 et SSP5-8.5, ont été réalisées pour évaluer la vulnérabilité des actifs du Groupe à cet horizon. Ces scénarios permettent de prévoir les conditions climatiques futures et leurs effets potentiels sur les opérations du Groupe, afin de prendre des décisions éclairées pour l'avenir.

Long Terme (jusqu'à 2100) : les impacts à long terme concernent les transformations profondes des infrastructures ferroviaires nécessaires pour répondre aux changements climatiques à grande échelle. Cela inclut la régénération des actifs ferroviaires existants et l'adaptation de nouvelles technologies pour une meilleure résilience face aux conditions climatiques futures.

Les analyses à cet horizon prennent en compte les aléas rares mais à fort impact, tels que les glissements de terrain et les événements climatiques extrêmes.

Description de la nature des activités ou des relations d'affaires par lesquelles l'entreprise est impliquée dans des impacts matériels [ESRS2-SBM-3-48-c-iv]

		Activités de SNCF Réseau concernées			
Catégorie ESG	**Aires d'IRO**	**Maintenance et modernisation**	**Développement**	**Exploitation**	**Commercialisation**
Environnement	Stratégie d'atténuation du changement climatique	x	x		
Environnement	Gestion de l'énergie				x
Environnement	Pollutions (air, sols, etc.)	x	x	x	
Environnement	Gestion/Préservation de la biodiversité	x	x	x	
Environnement	Gestion des ressources et circularité *	x	x		
Social	Santé & sécurité	x	x	x	
Social	Evolution de carrière (formation et employabilité)	x	x	x	x
Social	Diversité & Inclusion, Egalité professionnelle	x	x	x	x
Social	Qualité du dialogue social			x	x
Social	Droits de l'Homme dans la chaîne de valeur (travail décent, impacts sociaux)	x	x	x	
Social	Impacts sur les communautés (phases de construction, rénovation, opérations)	x	x		
Social	Intérêts des consommateurs et Offre inclusive			x	x
Gouvernance	Relation fournisseurs & Pratiques de paiement	x	x		
Gouvernance	Cybersécurité & protection des données personnelles				

*hors ressources abordées dans autres aires d'IRO

Des précisions sur le libellé des aires d'IRO figurent dans le paragraphe [ESRS2-SBM-3-48-a].

Informations sur les impacts financiers actuels des risques et opportunités significatifs sur la situation financière, la performance financière et les flux de trésorerie, ainsi que sur les risques et opportunités significatifs pour lesquels il existe un risque important d'ajustement significatif, au cours de la prochaine période de référence annuelle, de la valeur comptable des actifs et des passifs figurant dans les états financiers correspondants [ESRS2-SBM-3-48-d]

Les enjeux RSE décrits dans le rapport de durabilité sont en lien avec les états financiers. Certains de ces liens sont lisibles de manière directe, comme, par exemple les OPEX et CAPEX associés au plan de transition climatique (voir [ESRS-E1]).

D'autres enjeux ont également une incidence sur les états financiers comme les actions engagées au quotidien pour gérer les effets du changement climatique. En effet, le matériel roulant et les infrastructures ferroviaires sont affectés par les températures élevées et les événements météorologiques hors normes qui peuvent interrompre l'exploitation.

Les principales conséquences financières pour le Groupe SNCF sont l'augmentation des coûts de maintenance et des pertes de chiffre d'affaires liés à une détérioration du service rendu. Les surcoûts d'exploitation sont intégrés dans les charges d'exploitation récurrentes telles que le renforcement des mesures de surveillance du réseau sur le terrain, l'amélioration des conditions de travail des salariés en cas de fortes chaleur et l'information et la prise en charge des voyageurs en cas d'intempéries. Ces coûts ne sont pas mesurables précisément, de même que les conséquences sur l'activité des dégradations du service liées aux incidents météorologiques.

Les stratégies RSE sont également prises en compte dans les plans stratégiques réalisés par le groupe. Les éléments de ces plans stratégiques sont eux-mêmes intégrés dans les flux prévisionnels utilisés pour calculer les valeurs économiques des UGT et actifs dans le cadre des tests de valeur réalisés en application de la norme IAS 36.

Enfin, et en lien avec sa stratégie de décarbonation, le Groupe SNCF est engagé dans des achats à long terme d'énergies de source renouvelables qui sont présentés en engagements hors bilan.

L'ensemble de ces liens entre enjeux de durabilité et leurs impacts sur les états financiers est détaillé dans la note « Informations liées au rapport de durabilité » des états financiers du groupe.

Résilience de la stratégie et du modèle économique de l'entreprise en ce qui concerne la capacité à faire face aux impacts et aux risques importants et à tirer parti des opportunités importantes [ESRS2-SBM-3-48-f]

Le modèle économique de SNCF Réseau est résilient à de petites baisses du trafic ferroviaire, le manque à gagner en termes de recettes pouvant être compensé par des économies, principalement sur le budget des investissements de régénération. La diminution du ratio dette sur marge opérationnelle permet de réduire également la sensibilité des résultats aux variations du taux d'intérêt. Pour autant, le modèle économique de SNCF réseau reste vulnérable à des chocs dans un contexte où les péages tirés de l'infrastructure ne couvrent pas le coût complet du réseau ferré et où les besoins de régénération et de modernisation de l'infrastructure sont supérieurs aux budgets disponibles. En revanche, tout développement important du trafic représente une opportunité de recettes supplémentaires permettant de dégager des marges de manœuvres, une fois les coûts fixes couverts.

Le réseau a été d'emblée conçu comme résilient aux aléas saisonniers et climatiques, avec l'incorporation de marges de sécurité dans la conception des ouvrages. Dans un contexte de changement climatique aux impacts de plus en plus visibles, SNCF réseau a construit une stratégie d'adaptation fondée sur 3 axes : mieux anticiper par des analyses de risque de plus en plus approfondies ; adapter la surveillance et l'exploitation du réseau pour préserver la sécurité des circulations et prévenir le risque de crise, renforcer la résilience des différents domaines de l'infrastructure à l'occasion des cycles de régénération.

La résilience de la stratégie de SNCF Réseau pourrait se poser à long terme dans la mesure où les inconnues demeurent nombreuses. Cependant, la stratégie mise en place vise à anticiper les conséquences des changements climatiques sur les infrastructures y compris dans ses éventuels effets sur la sécurité des circulations ferroviaires, ou sur le travail de ses agents et sous-traitants. Des revues régulières permettent de s'assurer que cette stratégie répond toujours aux enjeux et si besoin, de la revoir.

Changements apportés aux incidences, risques et opportunités significatifs par rapport à la période de référence précédente [ESRS2-SBM-3-48-g]

Le présent rapport étant le premier, il n'existe de publication sur les périodes antérieures.

Impacts, risques et opportunités faisant l'objet d'une publication d'informations supplémentaires spécifiques à l'entité [ESRS2-SBM-3-48-h]

La cybersécurité et la protection des données du personnelle ont été listés dans la méthode d'analyse de double matérialité du Groupe SNCF. Les informations en découlant ne faisant pas parti des points de données prévus dans les catégories environnement, social ou gouvernance de la directive de durabilité, ils sont publiés dans un chapitre « Autres informations ».

Aires d'IRO	Impacts, Risque, Opportunité	Intitulé de l'IRO	Précision
Cybersécurité & protection des données personnelles	Risque	Cyberattaques	Une cyberattaque peut générer des dépenses liées à la perturbation et à l'interruption des circulations.
Cybersécurité & protection des données personnelles	Impact négatif	Atteinte à la vie privée, à la réputation et à la sécurité des personnes concernées affectées (clients, salariés de l'entreprise ou salariés des prestataires et fournisseurs)	Lors d'une fuite d'informations personnelles (avec divulgation, utilisation ou vente d'informations privées sensibles), les personnes concernées peuvent devenir la cible d'attaques ou d'escroqueries (harcèlement, fraude, chantage, usurpation d'identité)

7.1.4. Gestion des Impacts, Risques et Opportunités

7.1.4.1. Description des procédures d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités importants [ESRS2-IRO-1]

Méthodes et hypothèses utilisées dans la procédure d'identification des impacts, des risques et des opportunités [ESRS2-IRO-1-53-a]

SNCF Réseau s'est appuyée sur le travail du Groupe SNCF au périmètre de son activité, en lien avec l'activité de gestionnaire d'infrastructure et son périmètre géographique.

L'identification des enjeux pour réaliser une analyse de double matérialité repose sur un certain nombre d'informations dont :

- La matrice de matérialité simple réalisée en 2022, basée sur un questionnaire en ligne adressé à 10 500 personnes parmi les parties prenantes du Groupe SNCF (salariés, clients, fournisseurs, institutionnels, …) réparties en 1 500 externes et 9 000 salariés, pour exprimer leur perception de l'importance des enjeux RSE du Groupe SNCF et de la performance du Groupe sur ces enjeux extra-financier du Groupe SNCF et de sa performance sur ces enjeux.
- La cartographie des risques majeurs du Groupe SNCF actualisée en 2023, synthèse des risques les plus saillants pour SNCF Réseau s'appuyant sur les principaux standards français et internationaux (FERMA, ISO 31000, AMF 2010).
- La cartographie du Plan de vigilance de 2023 recouvrant les enjeux relatifs aux droits humains et libertés fondamentales, à la santé et la sécurité des personnes ainsi que l'environnement de l'entreprise et de ses filiales, ainsi que des activités des sous-traitants ou fournisseurs avec lesquels est entretenue une relation commerciale établie.
- Les principaux référentiels internationaux de Responsabilité Sociétale des Entreprises, SASB, GRI, TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosures), SBTI & SBTN, UN Guiding Principles on Business & Human Rights), Base de données ENCORE (Exploring Natural Capital Opportunities, Risks and Exposure).

L'identification des impacts, risques et opportunités repose sur une évaluation à deux niveaux : financière et non-financière. Elle a mobilisé différentes échelles de cotation (chacune sur des niveaux allant de 1 à 4) :

- Echelle d'impact : définition d'échelles thématiques (Environnement, Social et Gouvernance) pour évaluer l'ampleur, l'étendue et le caractère irrémédiable de l'impact. La méthode de calcul de la note d'impact est basée sur la note la plus haute.
- Echelle d'ampleur financière : définition conjointe d'une échelle financière spécifique, validée par la Direction Finances du Groupe, qui s'appuie sur la valeur de l'actif net économique de SNCF Réseau. Les niveaux de cotation de cette échelle sont exprimés en euro et en pourcentages de cette valeur du Groupe.
- Echelle de probabilité : définition d'une échelle permettant de rendre compte de la possible survenance des évènements considérés. Conformément à la norme, dans le cas d'un impact négatif potentiel sur les Droits Humains, la gravité de l'impact l'emporte sur sa probabilité.

Procédure d'identification, d'évaluation, de hiérarchisation et de suivi des impacts potentiels et réels sur les personnes et l'environnement, sur la base du processus de diligence raisonnable [ESRS2-IRO-1-53-b]

La Direction Développement Durable de SNCF Réseau a sollicité les contributeurs métiers afin d'évaluer la pertinence des impacts, risques et opportunités déclinés à partir de la matrice du Groupe SNCF. Ces derniers ont ensuite contribué à la cotation sur leur périmètre respectif. Des consultations et rencontres ont également eu lieu avec les parties prenantes internes et externes, par exemple lors de réunions bilatérales avec les organisations syndicales, ou lors d'instance communes avec des représentants du personnel ou encore à l'occasion d'un comité des parties prenantes.

Gares & Connexions a été sollicitée spécifiquement pour une analyse et mettre un avis sur la cotation afin d'évaluer les écarts et apporter des corrections de matérialité le cas échéant.

Manière dont la procédure se concentre sur des activités, des relations d'affaires, des zones géographiques ou d'autres facteurs spécifiques qui donnent lieu à un risque accru d'impacts négatifs [ESRS2-IRO-1-53-b-i]

Une mise en cohérence a été faite avec d'autres évaluations réalisées par ailleurs, notamment le Plan de Vigilance et l'Anti-corruption.

La diversité des profils ayant contribué à cette analyse permet d'avoir une vision plus précise de ces enjeux spécifiques.

Manière dont la procédure prend en compte les impacts dont l'entreprise est responsable dans le cadre de ses propres activités ou en raison de ses relations d'affaires [ESRS2-IRO-1-53-b-ii]

Conformément à la procédure du Groupe SNCF, les activités en propre et la chaîne de valeur sont repris dans les différents enjeux évalués.

Manière dont le processus inclut la consultation des parties intéressées concernées afin de comprendre comment elles peuvent être affectées et d'experts externes [ESRS2-IRO-1-53-b-iii]

Comme mentionné précédemment, le processus tient compte de l'enquête de simple matérialité réalisée en 2022 (voir [ESRS-2-IRO-1-53-a]) et l'évaluation a été partagée avec différentes parties prenantes internes et externes (voir [ESRS-2-IRO-1-53-b]).

Manière dont le processus hiérarchise les impacts négatifs en fonction de leur gravité et de leur probabilité relative, et les impacts positifs en fonction de leur ampleur, de leur étendue et de leur probabilité relative, et détermine les questions de durabilité qui sont importantes aux fins de l'établissement des rapports [ESRS2-IRO-1-53-b-iv]

Des échelles thématiques (Environnement, Social, Gouvernance) ont été définies sur la base des bonnes pratiques de place pour évaluer l'ampleur, l'étendue et le caractère irrémédiable de l'impact, chacune notée de 1 à 4. La méthode de calcul de la note d'impact est basée sur la note la plus haute. Pour les impacts liés aux droits humains, la sévérité prime sur la probabilité.

Processus utilisé pour identifier, évaluer, hiérarchiser et surveiller les risques et les opportunités qui ont ou peuvent avoir des impacts financiers [ESRS2-IRO-1-53-c]

Deux échelles ont été utilisées, chacune notée de 1 à 4 :

- Une, financière, qui s'appuie sur la valeur de l'actif net économique et est appliquée sur tous les risques et opportunités.
- Une, de probabilité, qui permet de rendre compte de la possible survenance des évènement considérés (conformément à la norme, dans le cas d'une incidence négative potentielle sur les droits humains, la gravité de l'incidence l'emporte sur sa probabilité).

Manière dont les liens entre les impacts et les dépendances et les risques et opportunités susceptibles de découler de ces impacts et dépendances ont été pris en compte [ESRS2-IRO-1-53-c-i]

Décrit ci-précédemment

Manière dont la probabilité, l'ampleur et la nature des effets des risques et opportunités identifiés ont été évaluées [ESRS2-IRO-1-53-c-ii]

Dans un premier temps, la probabilité, l'ampleur et la nature des effets, des risques et des opportunités ont été estimés par le Groupe SNCF, pour la matérialité à son échelle, incluant SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Ensuite la liste et la cotation ont été ajustées au périmètre de SNCF Réseau (hors filiales) par les directions porteuses des différentes thématiques : environnement, ressources humaines, sécurité, achats, concertation, clients, lutte contre la corruption, finances. Puis, elle a fait l'objet d'échanges avec la principale filiale de SNCF Réseau : Gares & Connexions. Des versions intermédiaires ont été partagées avec le Comité exécutif de SNCF Réseau au printemps et à l'été 2024. La version finale a été validée par le Directeur Général Exécutif Stratégie et Affaires Corporate et par la Directrice Générale Finances Achats à laquelle est directement rattachée la Directrice du Contrôle interne.

Manière dont les risques en matière de durabilité ont été priorisés par rapport à d'autres types de risques [ESRS2-IRO-1-53-c-iii]

L'entreprise avait mené antérieurement à la directive de durabilité des analyses des résultats précédemment identifiés notamment dans le cadre du Devoir de Vigilance et de la matrice des risques majeurs. Les risques préalablement identifiés ont fait l'objet d'une attention particulière dans le cadre de la directive durabilité pour s'assurer de la cohérence.

Processus décisionnel et procédures de contrôle interne connexes [ESRS2-IRO-1-53-d]

Voir [ESR2-IRO-1-53-c-ii] et [ESRS2-IRO-1-53-c-iii].

Manière dont la procédure d'identification, d'évaluation et de gestion des impacts et des risques est intégrée dans le processus global de gestion des risques et utilisée pour évaluer le profil de risque global et les processus de gestion des risques [ESRS2-IRO-1-53-e]

Décrit ci-précédemment

Manière dont la procédure d'identification, d'évaluation et de gestion des opportunités est intégrée dans le processus global de gestion [ESRS2-IRO-1-53-f]

Décrit ci-précédemment

Valeurs d'entrée utilisées dans la procédure [ESRS2-IRO-1-53-g]

Les valeurs d'entrée utilisée sont basées sur :

- Des données de l'entreprise, internes ou publiques permettant de baser l'évaluation sur les réalités connues par le groupe : données d'activité, données RH, données financières, données de production, diagnostics et études internes…
- L'expertise des référents thématiques au sein de l'entreprise sur les sujets environnementaux, sociaux et de gouvernance
- Des données issues du cadre normatif (ex. : code de commerce notamment en matière du respect de la concurrence, code de l'environnement, code pénal…), notamment pour estimer le montant de sanctions ou de pénalités
- De la veille informationnelle sur des situations similaires rencontrées par de grandes entreprises
- De données issues d'études réalisées par des entreprises ou institutions de référence, sectorielles ou non (ex. : Comité économique et social européen).

Manière dont la procédure d'identification, d'évaluation et de gestion des incidences, des risques et des opportunités a changé par rapport à la période de référence précédente [ESRS2-IRO-1-53-h]

Le présent rapport étant le premier, il n'existe de publication sur les périodes antérieures.

Changement climatique

Processus relatif aux impacts sur le changement climatique en particulier les émissions de GES de l'entreprise [ESRS-E1-IRO-1-20-a] [ESRS-E1-IRO-1-AR-9]

SNCF Réseau a suivi la méthodologie du Groupe SNCF telle que décrite en [ESRS2-IRO-1-53-a]. SNCF Réseau a ensuite évalué que les impacts, risques et opportunités identifiés selon cette méthodologie étaient effectivement applicables et pertinents pour le périmètre SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont l'obligation de publier tous les quatre ans leurs bilans d'émission de gaz à effet de serre (BEGES). De façon volontaire cette mise à jour est réalisée tous les ans et permet d'identifier les postes d'émissions significatives directes et indirectes à partir desquelles ont été définies les objectifs de décarbonation.

Processus relatif aux risques physiques liés au changement climatique dans le cadre de ses opérations propres et tout au long de la chaîne de valeur [ESRS-E1-IRO-1-20-b]

L'évaluation des risques physiques climatiques est réalisée en analysant les aléas climatiques chroniques tels que les modifications des températures moyennes, la variabilité des températures saisonnières et les vagues de chaleur intenses et fréquentes. En parallèle, les aléas climatiques aigus comme les inondations soudaines ou les vagues de chaleur, qui peuvent fragiliser les infrastructures et perturber l'exploitation, sont également pris en compte.

Les risques identifiés sont ensuite cartographiés par société au sein du Groupe SNCF et croisés avec la taxonomie correspondante, ce qui permet une classification et une priorisation efficaces. Cette évaluation prend en compte non seulement les conséquences financières, qui peuvent inclure les coûts de réparation et d'interruption de service, mais aussi les conséquences réputationnelles et environnementales. En outre, les conséquences sur les parties prenantes, telles que les clients, les partenaires commerciaux et les communautés locales, sont soigneusement évaluées pour assurer une réponse complète.

Aléas liés au changement climatique recensés à court, moyen et long terme [ESRS-E1-IRO-1-AR-11-a]

SNCF Réseau applique la méthode développée par le CEREMA, qui est aujourd'hui l'outil de référence de toute la profession.

SNCF Réseau a identifié les aléas liés au changement climatique auxquels les actifs et activités sont particulièrement exposés. Ces aléas sont les suivants :

- Modification des températures
- Stress thermique
- Variabilité des températures
- Vagues de chaleur
- Feu de végétation
- Sècheresse
- Inondations
- Précipitations extrêmes
- Cyclones et tempêtes
- Retrait et gonflement d'argiles.
- Glissement de terrain

L'dentification de ces aléas a été possible grâce aux diagnostics de vulnérabilité réalisés sur toutes ses activités avec l'aide de prestataires disposant d'une expertise climatique. Cette identification a été réalisée sur plusieurs horizons temporels, de court, moyen et long terme.

Vérification de l'exposition des actifs et activités commerciales à des aléas liés au climat [ESRS-E1-IRO-1-AR-11-a]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions analysent la vulnérabilité au risque climatique de leurs infrastructures et plus généralement, pour SNCF Réseau en tant qu'architecte et gardien de l'exploitation, du système ferroviaire dans son ensemble. Cette analyse est progressive et compte tenu de l'évolution des conditions de référence, conduira probablement à un processus continu de mise à jour.

Horizons temporels à court, moyen et long terme [ESRS-E1-IRO-1-AR-11-b]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont défini des horizons temporels à court, moyen et long terme, liés à la durée de vie prévue des actifs, aux horizons de planification stratégique et aux plans d'allocation des fonds propres :

- Les horizons d'étude des vulnérabilités au changement climatique sont 2050 et 2100 (l'horizon de 2028-2030 n'est pas un jalon d'étude de la vulnérabilité, mais un horizon de court terme pour calibrer les investissements). Pour chaque type d'infrastructure, il est nécessaire de s'inscrire dans son cycle de renouvellement pour minimiser les coûts et éviter le rétrofit. Il peut donc s'agir d'un horizon à 20 ans (pour les télécoms) ou 30 ans (pour les rails de LGV, ou la signalisation de type ERTMS), mais aussi à 60 ans (caténaires) ou plus de 100 ans (ouvrages d'art, gares, etc.).
- Les risques associés ont été cotés dans le cadre de l'analyse de double matérialité.

Exposition et sensibilité des actifs et activités commerciales aux aléas liés au changement climatique [ESRS-E1-IRO-1-AR-11-c]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, dans le cadre de leurs études de vulnérabilité nationales, ont évalué dans quelle mesure leurs actifs et leurs activités économiques pouvaient être exposés et étaient sensibles aux aléas liés au changement climatique identifiés, en tenant compte de la probabilité, de l'ampleur et de la durée des aléas, ainsi que des coordonnées géospatiales propres à la localisation des actifs.

Identification des aléas liés au changement climatique et l'évaluation de l'exposition et de la sensibilité s'appuyant sur des scénarios climatiques à émissions élevées [ESRS-E1-IRO-1-AR-11-d]

L'identification des aléas liés au changement climatique et l'évaluation de l'exposition et de la sensibilité reposent sur des scénarios climatiques à émissions élevées qui incluent, par exemple, le RCP 8.5 du GIEC, pour l'étude de vulnérabilité nationale, réalisée avant la publication de la TRACC qui devient aujourd'hui le scénario de référence.

Le principe de la démarche est d'analyser, sur la base du ou des scénarios choisis (désormais ce sera la TRACC), l'étendue des phénomènes et de croiser ces éléments avec la localisation des installations de SNCF Réseau.

Les études de vulnérabilité nationales, basées sur les scénarios 4.5 er 8.5 encadrant la TRACC, a été partagée en interne et en externe.

Manière dont l'analyse des scénarios climatiques a été utilisée pour éclairer l'identification et l'évaluation des risques à court, moyen et long terme [ESRS-E1-IRO-1-21]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, au même titre que le Groupe SNCF, ont étudié le scénario de référence proposé par le ministère français de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires qui fixe un cadre réaliste et prudent, en postulant un réchauffement moyen de +4°C en France à l'horizon de la fin du siècle, intermédiaire entre les trajectoires RCP 4.5 et RCP 8.5 des rapports du GIEC jusqu'à la publication de la TRACC qui est un scénario à fortes émissions. A ce scénario de réchauffement sont associés des aléas climatiques a priori plus fréquents et plus intenses qu'aujourd'hui, mais difficiles à « probabiliser » complètement.

Dans ce cadre, SNCF Réseau a conduit des premières études de vulnérabilité qui indiquent que les aléas les plus critiques portent sur les perturbations du cycle de l'eau, tant il est difficile de prévoir où et quand les inondations (par exemple) vont se produire, et de modéliser les ouvrages en terre autrement qu'un par un, plus que sur l'effet direct des températures qui implique des risques réels mais plus faciles à anticiper et à maîtriser

Le principe de précaution commande d'agir même avec un niveau de connaissances imparfait. Pour autant, la connaissance doit progresser en parallèle et alimenter les actions. Il s'agit de passer de la notion de précaution face à une incertitude à celle de prévention d'un risque qui sera progressivement mieux connu et mesuré.

La stratégie est déclinée en trois temps : l'évaluation des risques, les objectifs stratégiques et la feuille de route 2024-26. La démarche reste « ouverte » car l'efficacité de l'action de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions dépend pour une large part de l'action de l'État et des collectivités territoriales, de l'interface avec d'autres réseaux (de transports d'énergie, de télécoms…), des innovations de la filière industrielle et des partenariats avec les industriels, les riverains et l'ensemble des parties prenantes.

Le plan national d'adaptation, publié par le Ministère chargé de l'écologie en novembre 2024, sera progressivement intégré dans les stratégies de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Processus relatif aux risques et opportunités de transition liés au climat dans ses propres activités et tout au long de la chaîne de valeur [ESRS-E1-IRO-1-20-c]

En 2020, le Groupe SNCF a actualisé ses objectifs en les élargissant à toutes ses activités en France et en les alignant sur la Stratégie Nationale Bas Carbone. Celle-ci est la feuille de route de la France pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre afin d'atteindre la neutralité carbone dès 2050.

Depuis, le Groupe SNCF continue à travailler à la révision de ses objectifs.

En 2024, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont été associés au groupe de travail SBTI piloté par le Groupe SNCF : Pour élaborer des objectifs alignés avec une trajectoire 1.5 pour l'ensemble de ses activités.

Evénements liés à la transition recensés à court, moyen et long terme [ESRS-E1-IRO-1-AR-12-a]

L'actualité, les évènements climatiques ou la période COVID, ainsi que les différents travaux internes menées sur l'adaptation et l'atténuation du changement climatique, ont mis en lumière les évènements liés à la transition de court, moyen et long terme, à savoir :

- Evolution des politiques publiques et législation
- Coûts de la transition vers une technologie à faibles émissions et non-disponibilité de solutions décarbonées économiques à court terme
- Augmentation du prix des matières premières
- Pénuries de certaines matières premières

Exposition des actifs et activités commerciales à des événements de transition [ESRS-E1-IRO-1-AR-12-a]

La grande majorité des actifs de SNCF Réseau sont en extérieur et sont donc bien exposés aux événements météorologiques depuis longtemps, ce qui permet une part de résilience liée à l'expérience. Exposé en permanence aux conditions extérieures, le réseau ferré est déjà aujourd'hui fortement soumis aux effets des intempéries, susceptibles de dégrader l'infrastructure. Le dérèglement climatique change l'échelle du problème avec l'augmentation en intensité, en fréquence et/ou en durée de certains phénomènes. Il pourrait en théorie provoquer des défaillances physiques de l'infrastructure, notamment des chutes d'arbres sur la voie ou la caténaire en cas de vents violents ; des risques de déformation de la voie pendant les vagues de chaleur ; des coulées de boue causées par des fortes précipitations ; la rupture d'ouvrages en terre en cas de crue torrentielle ; des inondations par remontée de nappes ; des défaillance des équipements de signalisation par forte chaleur ; des événements aux conséquences multiples comme la tempête Alex dans les Alpes-Maritimes (Vallée de la Roya) en 2020, etc.

Le changement climatique est déjà présent aujourd'hui et ses coûts directs peuvent être déjà identifiés en partie dans les comptes de SNCF Réseau. Ce que l'on mesure aujourd'hui représente 32 millions d'euros en 2022. Ce coût direct agrège :

- Les dommages sur les actifs (coûts mesurés dans les déclarations aux assurances). Le durcissement des conditions d'assurance se traduit par une hausse du niveau de la franchise (passée récemment de 6 M€ à 20 M€ pour ce type d'événement)
- Le coût des interventions de maintenance corrective, traduisant toutes les « petites » réparations des installations
- Les pertes d'exploitation subies – et donc les pertes de recettes – liées à la suppression des trains à court terme (les pertes de recettes de plus long terme, une fois que les sillons sont retracés mais que la capacité complète peut ne pas avoir encore été récupérée, sont plus difficiles à suivre puisque factuellement cela revient à un service nominal).

Ce coût de 32M€ est un coût direct qui ne tient pas compte du coût des actions d'adaptation. Ainsi, le traitement de la végétation représente à lui seul plus de 200 M€ par an.

S'agissant du coût des actions de transition, on peut citer le durcissement de la réglementation relative aux espèces protégées, qui rend plus difficile le traitement de la végétation, ou encore la loi Zéro Artificialisation Nette qui devrait a priori créer une pénurie de terrains utilisables.

Mesure dans laquelle les actifs et les activités commerciales peuvent être exposés et sont sensibles aux événements de transition identifiés [ESRS-E1-IRO-1-AR-12-b]

La sensibilité aux événements liés à la transition est évaluée en tenant compte de la probabilité, de l'ampleur et de la durée d'application de ces événements ou évolutions (juridique par exemple) ;

Pour tenir compte des conditions futures, l'adaptation ou le remplacement des actifs ferroviaires doivent être envisagés en tenant compte de :

- L'enjeu du renouvellement et de la modernisation
- L'enjeu des normes
- Les marges de rétrofit

Dans ce contexte, la stratégie de SNCF Réseau se fonde sur l'ordre de mérite : commencer par les actions à portée de main, et combiner les possibilités offertes par le « triangle » :

- Adaptation de l'entretien et de la surveillance, y compris l'enjeu de préserver les conditions de travail des agents
- Adaptation des actifs
- Adaptation de l'exploitation et des fonctionnalités du réseau.

Il existe dans les 20 prochaines années une marge importante d'actions « sans regrets » à faible coût additionnel, en saisissant l'opportunité de la montée en puissance du renouvellement et de la modernisation du réseau : incorporation de composants plus résilients à l'occasion des cycles normaux de régénération ; digitalisation du réseau réduisant le nombre d'équipements électriques en extérieur et donc limitant la surface d'exposition aux risques ; conception plus résiliente des nouvelles infrastructures. La question du rétrofit, c'est-à-dire des cas où une installation encore opérationnelle doit être démantelée avant sa fin de vie technique uniquement à cause du changement climatique, se pose surtout pour des ouvrages à durée de vie très longue qu'il faudrait adapter, en particulier du fait de leur vulnérabilité au cycle de l'eau.

Une résilience absolue, visant à maintenir 100% des fonctionnalités actuelles, semble difficilement accessible, techniquement et financièrement. Si l'objectif stratégique est bien de développer l'usage du train dans les prochaines décennies, à raison de la contribution qu'il apporte à l'atténuation du changement climatique, il y aura nécessairement des adaptations à faire dans les fonctionnalités du réseau.

In fine, face à des mouvements de grande ampleur comme la montée des océans accélérant le phénomène d'érosion du trait de côte et menaçant les infrastructures, mais aussi d'une évolution probable des usages du réseau en lien avec le réchauffement (choix de localisation, développement du télétravail…), il s'agira de définir collectivement avec les financeurs le niveau de service et de résilience à atteindre sur la base d'une analyse coûts-bénéfices et des capacités financières pour y parvenir.

Face au défi climatique, les gares ont un rôle majeur à jouer dans la croissance du ferroviaire et la transition des territoires vers des modèles de mobilités et de développement économique décarbonés.

Pour être au rendez-vous de ces enjeux, la prise en compte dès à présent des impacts du changement climatique sur ces actifs patrimoniaux et leur fonctionnement est indispensable pour assurer leur contribution à la résilience future des mobilités centrées sur le ferroviaire. Cette mise en résilience devra être menée en coopération étroite avec les autres acteurs du système ferroviaire et les territoires.

Dans un contexte de ressources limitées, et en partant du principe que la sécurité des personnes est gérée en amont de manière prioritaire, les efforts d'adaptation de SNCF Gares & Connexions s'articuleront autour de 3 boussoles :

- Vision système : Prioriser les investissements sur les gares critiques au sein du système ferroviaire
- Vision sécurité bâtimentaire : Eviter la destruction / dégradation complète de la gare
- Performance : Tenir compte / intégrer les enjeux d'adaptation dans les projets en cours et à venir

La vision stratégique de SNCF Gares & Connexions se décline comme suit :

Vision 3 ans :
- 100% des projets de plus de 5M€ ont évalué la vulnérabilité du site et identifié des mesures d'adaptation au changement climatique le cas échéant
- Chaque entité territoriale a défini son plan d'études en approfondissement de l'étude macroscopique
- La stratégie d'adaptation au changement climatique est intégrée dans le système de management des actifs

Vision 5 ans :
- Les 18 gares classées "extrêmement critiques" pour le système ferroviaire et vulnérables ont réalisé une étude de vulnérabilité plus précise et identifié un plan d'adaptation au changement climatique
- Objectif 2050 : Mise en place de modèles d'exploitation et de gestion des actifs gare résilients et concertés avec les parties prenantes du système ferroviaire

Evénements de transition et évaluation de l'exposition étayées par l'analyse de scénarios climatiques [ESRS-E1-IRO-1-AR-12-c] [ESRS-E1-IRO-1-21]

Pour l'adaptation au changement climatique, le Groupe SNCF retient comme hypothèse la trajectoire de réchauffement publiée par le gouvernement français début 2024, la TRACC (trajectoire d'adaptation au changement climatique), qui prévoit une élévation des températures au niveau mondial de +3°C par rapport à l'ère préindustrielle (se traduisant par +4°C pour la France) d'ici 2100. Cependant, certains travaux antérieurs ou nécessitant des données très spécifiques qui ne sont pas disponibles en version TRACC utilisent également les scénarios RCP4.5 et RCP8.5 du GIEC.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions contribuent au groupe de travail piloté par le Groupe SNCF, pour étayer l'identification des événements liés à la transition ainsi que l'évaluation de l'exposition avec, en France, un scénario aligné sur 1,5°C : la Stratégie Nationale Bas Carbone. Elle vise la neutralité carbone à horizon 2050 en cohérence avec l'accord de Paris. Elle implique de réduire les émissions françaises de plus de 80% à horizon de 2050 par rapport à 2015

Actifs et activités commerciales incompatibles avec la transition vers une économie climatiquement neutre ou nécessitant des efforts importants pour être compatibles avec cette transition [ESRS-E1-IRO-1-AR-12-d]

SNCF Réseau identifie des efforts économiques et d'innovations nécessaires et importants pour rendre compatibles avec une transition vers une économie neutre pour le climat (cf. les émission verrouillées). Par ailleurs, l'arrivée de la loi Zéro Artificialisation Nette peut être un frein au développement de certaines infrastructures.

Manière dont les scénarios climatiques utilisés sont compatibles avec les hypothèses climatiques critiques formulées dans les états financiers [ESRS-E1-IRO-1-AR-15]

La TRACC devient la référence de toute la société française, elle sera petit à petit utilisée dans tous les secteurs y compris les hypothèses des états financiers.

Pollution

Procédure d'identification des impacts, risques et opportunités réels et potentiels liés à la pollution [ESRS-E2-IRO-1-11-a]

SNCF Réseau est gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour le compte de l'Etat et en réalise l'entretien et l'exploitation, ce qui constitue une activité industrielle à grande échelle. Cette infrastructure a été construite et est exploitée depuis plus d'un siècle. Le passif environnemental est donc important.

En tant qu'activité industrielle, SNCF Réseau s'attache à maitriser les risques que son activité fait peser sur l'environnement, notamment en matière de risques de pollution accidentelle.

Le management environnemental permet d'analyser les risques de pollution engendrés par les activités et les installations de SNCF Réseau, d'identifier les non-conformités éventuelles et les actions correctives et préventives à mettre en œuvre puis à en suivre le déploiement.

SNCF Gares & Connexions déploie également des systèmes de management de l'environnement. Ils incluent notamment la réalisation de diagnostics de conformité et de plan d'action associés.

Existence de consultations et manière dont elles ont été menées [ESRS-E2-IRO-1-11-b]

L'étude n'a pas intégré de consultation spécifique auprès des communautés affectées. Le processus de consultation des parties prenantes à ce sujet est celui mis en œuvre pour l'analyse de matérialité de manière générale (voir [ESRS2-IRO-1-53-b-iii]).

Résultats de l'évaluation de l'importance relative [ESRS-E2-IRO-1-AR-9]

Voir [ESRS2-SBM-3-48-a].

Ressources aquatiques et marines

Informations indiquant si et comment les actifs et les activités ont été examinés afin d'identifier les impacts, les risques et les opportunités réels et potentiels liés aux ressources aquatiques et marines dans les opérations propres et dans la chaîne de valeur en amont et en aval, ainsi que les méthodes, les hypothèses et les outils utilisés pour l'examen préalable [ESRS-E3-IRO-1-8-a]

Dans le cadre du Plan de sobriété Eau réalisé par le Groupe SNCF sur le périmètre des sociétés ferroviaires en 2023, un état des lieux a été établi pour identifier les activités les plus consommatrices d'eau (ex. : activités de nettoyage et de maintenance du matériel roulant, nettoyage et entretien des établissements recevant du public, utilisation de la ressource pour rabattre la poussière sur les chantiers). L'état des lieux a porté sur les activités propres de l'entreprise et celles réalisées par ses prestataires, mais n'a pas inclus les actifs et activités de sa chaine de valeur (fournisseurs et autres acteurs économiques).

L'état des lieux effectué a permis d'identifier les différents impacts, risques et opportunités relatifs aux ressources aquatiques et marines qui ont été évalués non matériels aux bornes de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Manière dont les consultations ont été menées (ressources hydriques et marines) [ESRS-E3-IRO-1-8-b]

L'étude n'a pas intégré de consultation spécifique auprès des communautés affectées. Le processus de consultation des parties prenantes à ce sujet est celui mis en œuvre pour l'analyse de matérialité de manière générale (voir [ESRS2-IRO-1-53-b-iii]).

Biodiversité et écosystèmes

Identification et évaluation des impacts réels et potentiels sur la biodiversité et les écosystèmes sur les sites propres et dans la chaîne de valeur [ESRS-E4-IRO-1-17-a]

SNCF Réseau ainsi que SNCF Gares & Connexions s'appuient sur les travaux du Groupe SNCF en matière d'identification et d'évaluation consolidées des impacts réels et potentiels sur la biodiversité et les écosystèmes.

Afin d'identifier et d'évaluer ses impacts réels et potentiels sur la biodiversité et les écosystèmes, tant sur ses sites propres qu'au sein de sa chaîne de valeur, le Groupe SNCF a mis en œuvre une approche globale basée sur ses différentes typologies de patrimoines et d'activités plutôt qu'une approche par site, peu adaptée à l'ampleur de son patrimoine, notamment pour le réseau ferroviaire. Les étapes principales sont les suivantes :

- Identification de l'ensemble de ses interactions avec la biodiversité, en lien avec ses différentes typologies de patrimoines, ses activités et sa chaine de valeurs (production d'une carte mentale)
- Identification de l'ensemble des effets directs, négatifs et positifs, et des effets indirects (sur la base de la contribution aux facteurs de pression identifiés par la Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques)
- Priorisation des impacts directs les plus importants,

Les patrimoines considérés sont les suivants : réseau ferroviaires (infrastructures et abords), les différents types de sites (gares, sites de maintenance, tertiaire, …), tant les bâtiments que leurs abords, les autres dépendances (anciennes gares, friches, …), le transport ferré (trains).

Les effets indirects sur la biodiversité sont multiples. Les effets directs réels ou potentiels à considérer prioritairement sont :

- Effets sur les habitats (perturbation, destruction, mais aussi préservation, diversification, …) liés à la maitrise de la végétation
- Effets de fragmentation, principalement liés à l'infrastructure linéaire historique existante et aux circulations
- Effets positifs de refuge et de corridor écologique lié aux dépendances vertes, en particulier des abords de l'infrastructure ferroviaire.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions n'ont pas de données compilées et exhaustives leur permettant d'apprécier leur impact global sur la biodiversité.

Identification et évaluation des dépendances à l'égard de la biodiversité et des écosystèmes et des services écosystémiques sur les sites propres et dans la chaîne de valeur [ESRS-E4-IRO-1-17-b]

Afin d'avoir une vision complète de ses dépendances, le Groupe SNCF a mis en place une méthode pour les identifier, sur ses sites opérationnels et au sein de sa chaîne de valeur. Cette analyse couvre les interactions entre les activités du Groupe et les différents milieux dans lesquels elle opère à travers le territoire, ainsi que ses achats. Elle a permis d'identifier sa dépendance envers plusieurs services écosystémiques.

Sur le périmètre de son scope 1, le Groupe a utilisé l'outil ENCORE (Exploring Natural Capital Opportunities, Risks and Exposure) pour identifier les dépendances associées à 3 secteurs couvrant ses activités (construction, gestion immobilière et transport ferroviaire) parmi les secteurs disponibles dans ENCORE. Cet outil étant de portée mondiale, l'analyse a été précisée en utilisant la liste des services écosystémiques recensés par l'UICN pour la France.

Sur sa chaine de valeur, SNCF s'est appuyée sur l'outil Global Biodiversity Score en lien avec ENCORE.

Ce travail a ainsi permis d'identifier quatre services écosystémiques majeurs desquels SNCF dépend fortement : la formation et la protection des sols, la disponibilité en eau, la régulation climatique, et la protection contre les événements extrêmes.

Cette approche est complétée par un travail en cours sur l'évaluation des risques potentiels liés à la dégradation de ces services écosystémiques. En effet, certains de ces services sont évalués en dégradation (ex : régulation climatique ou protection contre les événements extrêmes de type crues et inondations).

SNCF Réseau dépend de la santé des écosystèmes pour maintenir en bon état ses infrastructures et en assurer l'exploitation en toute sécurité. Par exemple, les voies ferrées traversent des zones naturelles qui nécessitent une gestion durable pour éviter l'érosion et garantir la stabilité des sols sans quoi des impacts négatifs peuvent avoir lieu sur l'infrastructure (coulées de boue, ruissellement...). La bonne santé et la protection des milieux naturels contribuent à limiter l'impact des événements climatiques extrêmes (réduction des risques liés aux arbres malades ou attaqués par des ravageurs…).

Identification et évaluation des risques et opportunités de transition et physiques liés à la biodiversité et aux écosystèmes [ESRS-E4-IRO-1-17-c]

Voir [ESRS2-IRO-1-53-a].

Consultations menées avec les communautés concernées sur les évaluations de la durabilité des ressources biologiques et des écosystèmes partagés [ESRS-E4-IRO-1-17-e]

L'étude n'a pas intégré de consultation spécifique auprès des communautés affectées. Le processus de consultation des parties prenantes à ce sujet est celui mis en œuvre pour l'analyse de matérialité de manière générale (voir [ESRS2-IRO-1-53-b-iii]).

Possession de sites situés dans des zones sensibles du point de vue de la biodiversité ou à proximité de celles-ci [ESRS-E4-IRO-1-19-a]

L'infrastructure ferroviaire traverse de nombreux territoires et à ce titre longe ou traverse des zones sensibles du point de vue de la biodiversité. Parfois les zones ou habitats sensibles ont été créés par la réalisation de la voie ferrée elle-même (exemple les tranchées rocheuses pour les voies en déblai pouvant être attractives pour la faune rupestre).

SNCF Réseau n'a pas un décompte exhaustif des zones sensibles traversées. Les zones les plus sensibles bénéficient d'une classification particulière au titre de la réglementation européenne ou française (Natura 2000, réserves naturelles, zones de protection du biotope). Elles sont identifiées au cas par cas en amont des chantiers afin d'identifier les enjeux particuliers et mettre en place les mesures d'évitement adaptées.

Activités liées aux sites situés dans des zones sensibles du point de vue de la biodiversité ou à proximité ayant des impacts négatifs sur ces zones en entraînant la détérioration des habitats naturels et des habitats d'espèces et en perturbant les espèces pour lesquelles une aire protégée a été désignée [ESRS-E4-IRO-1-19-a]

L'infrastructure linéaire ferroviaire ne se prête pas à la notion de site.
Les principales impacts négatifs potentiels sont liés :

- À l'entretien des installations et plus particulièrement celui de la végétation sur les abords.
- Aux travaux d'infrastructures (création, modernisation et renouvellement).

Mesures d'atténuation des impacts sur la biodiversité [ESRS-E4-IRO-1-19-b]

S'agissant des travaux d'infrastructures, tout projet fait l'objet d'études écologiques détaillées, permettant d'apprécier finement les enjeux, les impacts potentiels, les mesures d'évitement et de réduction de ces impacts et le cas échéant de proposer des compensations environnementales adaptées. La compensation n'est prescrite à SNCF Réseau qu'au cas par cas si les impacts résiduels de ses projets à l'issue de l'application des mesures d'évitement et de réduction restent substantiels (exemple création de lignes nouvelles). Dans ce cas les mesures compensatoires sont adaptées et proportionnées à la sensibilité des enjeux en présence et à l'importance des impacts résiduels après mise en œuvre des mesures d'atténuation de l'impact. Ces démarches font l'objet de partage réguliers avec les administrations en chargent de délivrer les autorisations administratives nécessaires aux projets.

S'agissant de l'entretien de la végétation les interventions de SNCF Réseau visent à maintenir un haut niveau de sécurité pour la circulation des trains et pour garantir la pérennité de l'infrastructure ferroviaire. Il convient de distinguer :

- Les zones sur lesquelles SNCF Réseau effectue un entretien très régulier. Les écosystèmes y sont souvent peu attractifs pour la biodiversité et les impacts localisés. Il s'agit notamment des abords des passages à niveau, de pourtours des installations ferroviaires sensibles et de la bande de sécurité de part et d'autre des voies ferrées
- Les zones sur lesquelles SNCF Réseau est amenée à intervenir plus ponctuellement et sur des écosystèmes en

place et attractifs pour la biodiversité. Dans ce cas les interventions d'ampleur (abattage de grandes superficies par exemple) ne sont effectuées qu'en dehors des périodes sensibles pour la biodiversité en place ou après des études écologiques fines.

Si SNCF Réseau est amené à perturber des espèces pour lesquelles une aire protégée réglementée a été désignée SNCF Réseau se conforme alors à la réglementation afférente à l'espèce et/ou l'aire protégée en question. SNCF Réseau se rapproche alors du gestionnaire de la zone ainsi que des autorités compétentes pour les informer des travaux et des mesures prises et le cas échéant obtenir les autorisations d'interventions nécessaires.

Economie circulaire

Examen des actifs et activités afin d'identifier les impacts, les risques et les opportunités réels et potentiels dans ses propres opérations et dans la chaîne de valeur en amont et en aval, et, le cas échéant, les méthodologies, les hypothèses et les outils utilisés [ESRS-E5-IRO-1-11-a]

Voir [ESRS2-IRO1-53-a].

En complément, les actifs et activités de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions ont été analysés par le Groupe SNCF selon la méthode LEAP (Locate Evaluate Asses Prepare) développée par la TNFD (Taskforce on Nature-related Financial Disclosures).

Informations indiquant si et comment l'entreprise a mené des consultations [ESRS-E5-IRO-1-11-b]

L'étude n'a pas intégré de consultation spécifique auprès des communautés affectées. Le processus de consultation des parties prenantes à ce sujet est celui mis en œuvre pour l'analyse de matérialité de manière générale (voir [ESRS2-IRO-1-53-b-iii]).

7.1.4.2. Exigences de publication au titre des ESRS couvertes par la déclaration relative à la durabilité de l'entreprise [ESRS2-IRO-2]

Divulgation de la liste des points de données qui découlent d'une autre législation de l'UE et informations sur leur emplacement dans la déclaration de durabilité et publication de la liste des exigences de publication de l'ESRS respectées lors de la préparation de la déclaration de durabilité suite au résultat de l'évaluation de l'importance relative [ESRS2-IRO-2-56]

Ci-dessous, la liste des exigences de publication auxquelles elle s'est conformée en préparant la déclaration relative à la durabilité :

Exigence de publication et point de donnée y relatif	Rapport de Durabilité
ESRS 2 GOV-1, Mixité au sein des organes de gouvernance paragraphe 21, point d)	CF ESRS2-GOV-1-21-d
ESRS 2 GOV-1, Pourcentage d'administrateurs indépendants paragraphe 21, point e)	CF ESRS2-GOV-1-21-e
ESRS 2 GOV-4, Déclaration sur la diligence raisonnable, paragraphe 30	CF ESRS2-GOV-4-32
ESRS 2 SBM-1, Participation à des activités liées aux combustibles fossiles, paragraphe 40, point d) i)	Non matériel
ESRS 2 SBM-1, Participation à des activités liées à la fabrication de produits chimiques, paragraphe 40, point d) ii)	Non matériel
ESRS 2 SBM-1, Participation à des activités liées à des armes controversées, paragraphe 40, point d) iii)	Non matériel
ESRS 2 SBM-1, Participation à des activités liées à la culture et à la production de tabac, paragraphe 40, point d) iv)	Non matériel
ESRS E1-1, Plan de transition pour atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050, paragraphe 14	CF ESRS-E1-1-14
ESRS E1-1, Entreprises exclues des indices de référence « Accord de Paris», paragraphe 16, point g)	CF ESRS-E1-1-16-g
ESRS E1-4, Objectifs de réduction des émissions de GES, paragraphe 34	CF ESRS-E1-3-29-b
ESRS E1-5, Consommation d'énergie produite à partir de combustibles fossiles ventilée par source d'énergie (uniquement les secteurs ayant une forte incidence sur le climat), paragraphe 38	CF ESRS-E1-4-34a et 34b
ESRS E1-5, Consommation d'énergie et mix énergétique, paragraphe 37	CF ESRS-E1-4
ESRS E1-5, Intensité énergétique des activités dans les secteurs à fort impact climatique, paragraphes 40 à 43	Non matériel
ESRS E1-6, Émissions de GES brutes de périmètres 1, 2 ou 3 et émissions totales de GES, paragraphe 44	CF ESRS-E1-5-37
ESRS E1-6, Intensité des émissions de GES brutes, paragraphes 53 à 55	CF ESRS-E1-6-53
ESRS E1-7, Absorptions de GES et crédits carbone, paragraphe 56	Non matériel
ESRS E1-9, Exposition du portefeuille de l'indice de référence à des risques physiques liés au climat, paragraphe 66	Non matériel
ESRS E1-9, Désagrégation des montants monétaires par risque physique aigu et chronique paragraphe 66, point a) ESRS E1-9, Emplacement des actifs matériels exposés à un risque physique significatif, paragraphe 66, point c)	Non matériel
ESRS E1-9, Ventilation de la valeur comptable des actifs immobiliers de l'entreprise par classe d'efficacité énergétique, paragraphe 67, point c)	Non matériel
ESRS E1-9, Degré d'exposition du portefeuille aux opportunités liées au climat, paragraphe 69	Non matériel
ESRS E2-4, Quantité de chaque polluant énuméré dans l'annexe II du règlement E-PRTR (registre européen des rejets et des transferts de polluants) rejetés dans l'air, l'eau et le sol, paragraphe 28	Non matériel ou non disponible
ESRS E3-1, Ressources aquatiques et marines, paragraphe 9	Non matériel
ESRS E3-1, Politique en la matière, paragraphe 13	Non matériel
ESRS E3-1, Pratiques durables en ce qui concerne les océans et les mers, paragraphe 14	Non matériel
ESRS E3-4, Pourcentage total d'eau recyclée et réutilisée, paragraphe 28, point c)	Non matériel
ESRS E3-4, Consommation d'eau totale en m3 par rapport au chiffre d'affaires généré par les activités propres, paragraphe 29	Non matériel
ESRS 2- IRO 1 - E4, paragraphe 16, point a) i	CF ESRS-E4-SBM-3-16-a-i
ESRS 2- IRO 1 - E4, paragraphe 16, point b)	CF ESRS-E4-SBM-3-16-b
ESRS 2- IRO 1 - E4, paragraphe 16, point c)	CF ESRS-E4-SBM-3-16-c
ESRS E4-2, Pratiques ou politiques foncières/agricoles durables, paragraphe 24, point b)	CF ESRS-E4-2-24-b
ESRS E4-2, Pratiques ou politiques durables en ce qui concerne les océans/mers, paragraphe 24, point c)	Non matériel
ESRS E4-2, Politiques de lutte contre la déforestation, paragraphe 24, point d)	CF ESRS-E4-2-24-d
ESRS E5-5, Déchets non recyclés, paragraphe 37, point d)	Non matériel
ESRS E5-5, Déchets dangereux et déchets radioactifs, paragraphe 39	Non matériel
ESRS 2- SBM3 - S1, Risque de travail forcé, paragraphe 14, point f)	Non matériel
ESRS 2- SBM3 - S1, Risque d'exploitation d'enfants par le travail, paragraphe 14, point g)	Non matériel
ESRS S1-1, Engagements à mener une politique en matière des droits de l'homme, paragraphe 20	CF ESRS-S1-1-20
ESRS S1-1, Politiques de diligence raisonnable sur les questions visées par les conventions fondamentales 1 à 8 de l'Organisation internationale du travail, paragraphe 21	CF ESRS-S1-1-21
ESRS S1-1, Processus et mesures de prévention de la traite des êtres humains, paragraphe 22	CF ESRS-S1-1-22
ESRS S1-1, Politique de prévention ou système de gestion des accidents du travail, paragraphe 23	CF ESRS-S1-1-23
ESRS S1-3, Mécanismes de traitement des différends ou des plaintes, paragraphe 32, point c)	CF ESRS-S1-3-32-c

Exigence de publication et point de donnée y relatif	Rapport de Durabilité
ESRS S1-14, Nombre de décès et nombre et taux d'accidents liés au travail, paragraphe 88, points b) et c)	CF ESRS-S1-14-88b et 88c
ESRS S1-14, Nombre de jours perdus pour cause de blessures, d'accidents, de décès ou de maladies, paragraphe 88, point e)	CF ESRS-S1-14-88-e
ESRS S1-16, Écart de rémunération entre hommes et femmes non corrigé, paragraphe 97, point a)	CF ESRS-S1-16-97-a
ESRS S1-16, Ratio de rémunération excessif du directeur général, paragraphe 97, point b)	CF ESRS-S1-16-97-b
ESRS S1-17, Cas de discrimination, paragraphe 103, point a)	CF ESRS-S1-17-103-a
ESRS S1-17 Non-respect des principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme et des principes directeurs de l'OCDE, paragraphe 104, point a)	CF ESRS-S1-17-104-a
ESRS 2- SBM3 – S2, Risque matériel d'exploitation d'enfants par le travail ou de travail forcé dans la chaîne de valeur, paragraphe 11, point b)	CF ESRS-S2-1-18
ESRS S2-1, Engagements à mener une politique en matière des droits de l'homme, paragraphe 17	CF ESRS-S2-1-17
ESRS S2-1, Politiques relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur, paragraphe 18	CF ESRS-S2-1-17-a
ESRS S2-1, Non-respect des principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme et des principes directeurs de l'OCDE, paragraphe 19	CF ESRS-S2-1-19
ESRS S2-1, Politiques de diligence raisonnable sur les questions visées par les conventions fondamentales 1 à 8 de l'Organisation internationale du travail, paragraphe 19	CF ESRS-S2-1-19
ESRS S2-4, Problèmes et incidents en matière de droits de l'homme recensés en amont ou en aval de la chaîne de valeur, paragraphe 36	CF ESRS-S2-4-36
ESRS S3-1, Engagements à mener une politique en matière de droits de l'homme, paragraphe 16	CF ESRS-S3-1-16
ESRS S3-1, Non-respect des principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, des principes de l'OIT et/ou des principes directeurs de l'OCDE, paragraphe 17	CF ESRS-S3-1-17
ESRS S3-4, Problèmes et incidents en matière de droits de l'homme, paragraphe 36	CF ESRS-S3-4-36
ESRS S4-1, Politiques en matière de consommateurs et d'utilisateurs finals, paragraphe 16	CF ESRS-S4-1-16
ESRS S4-1, Non-respect des principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme et des principes directeurs de l'OCDE, paragraphe 17	CF ESRS-S4-1-17
ESRS S4-4, Problèmes et incidents en matière de droits de l'homme, paragraphe 35	Non matériel
ESRS G1-1, Convention des Nations unies contre la corruption, paragraphe 10, point b)	CF ESRS-G1-1-10-b
ESRS G1-1, Protection des lanceurs d'alerte, paragraphe 10, point d)	CF ESRS-G1-1-10-c
ESRS G1-4, Amendes pour infraction à la législation sur la lutte contre la corruption et les actes de corruption, paragraphe 24, point a)	CF ESRS-G1-4-24-a
ESRS G1-4, Normes de lutte contre la corruption et les actes de corruption, paragraphe 24, point b)	CF ESRS-G1-4-24-b

Explication de l'évaluation négative de l'importance relative de l'ESRS E1 Changement climatique [ESRS2-IRO-2-57]

Non concerné : le changement climatique est matériel pour SNCF Réseau.

Explication de la manière dont ont été déterminées les informations importantes à publier en ce qui concerne les impacts, les risques et les opportunités jugés importants [ESRS2-IRO-2-59]

A l'issue de l'évaluation de chaque impact, risque et opportunité, pour définir les informations matérielles à publier, la démarche suivante a été adoptée :
- application d'un seuil de matérialité d'impact et financier tels que décrit plus haut permettant de déterminer les impacts, risques et opportunités matériels, selon l'un ou l'autre des critères
- élaboration d'une table de correspondance entre IRO et exigences de publication pour identifier les informations contenues dans la norme se rapportant aux IRO
- intégration des règles complémentaires de publication pour s'assurer de prendre en compte l'ensemble des donnés exigées (ex. : ESRS 2, données exigées dans le cadre d'autres normes européennes conformément à l'Appendice B de l'ESRS 1)
- pour chaque exigence de publication identifiée comme « obligatoire » à la suite ces étapes de travail, exclusion des données non pertinentes au regard de l'activité de l'entreprise (cf. notion de « matérialité des informations ») : la norme étant trans-sectorielle, elle inclut des points de données s'appliquant à d'autres secteurs d'activité.

Cette démarche a permis de définir les informations matérielles à publier.

7.2. INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES

Réseau et SNCF Gares & Connexions se sont fixés des objectifs de réduction sur leur périmètre propre.

En tant que gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, SNCF Réseau se positionne au cœur de la transition énergétique nationale et européenne. En fournissant aux entreprises ferroviaires une infrastructure performante, SNCF Réseau s'efforce d'accroître la capacité du réseau pour accompagner le transfert modal, tout en réduisant l'impact environnemental de ses travaux.

Ces premiers travaux traduisent ainsi l'engagement de SNCF Réseau, au travers des engagements pris par le Groupe SNCF,

7.2.1. Changement climatique [ESRS-E1]

7.2.1.1. Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique [ESRS-E1-1]

Publication du plan de transition pour l'atténuation du changement climatique [ESRS-E1-1-14]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions n'ont pas de plan de transition. Cependant, l'année 2024 a été l'occasion pour SNCF Réseau de commencer à travailler dessus. Une partie est reprise dans les points de données suivants. Par ailleurs SNCF

à contribuer aux objectifs de l'Accord de Paris dont l'objectif est de limiter le réchauffement climatique à un niveau bien inférieur à 2 °C, idéalement à 1,5 °C, par rapport à l'ère préindustrielle. Atteindre cet objectif implique un équilibre mondial entre les émissions et les absorptions de CO2, soit la neutralité carbone planétaire, d'ici 2050. En France, la Stratégie Nationale Bas Carbone (introduite par la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte) définit une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre permettant d'atteindre la neutralité carbone au même horizon.

SNCF Réseau défend l'idée que la neutralité carbone trouve sa pleine pertinence à l'échelle d'un État ou d'un regroupement d'États, plutôt qu'au niveau d'une organisation individuelle. Dans cette logique, SNCF Réseau contribue activement à la neutralité carbone nationale et européenne à travers deux axes principaux :

- En tant que gestionnaire d'infrastructures, en mettant à disposition des entreprises ferroviaires un réseau performant et résilient, permettant le développement du report modal depuis les modes routiers et aériens vers le rail.
- En réduisant ses propres émissions directes et indirectes, en lien avec les engagements globaux du Groupe SNCF.

La résilience des infrastructures face aux effets du changement climatique constitue par ailleurs une priorité stratégique. En septembre 2024, SNCF Réseau a présenté sa stratégie d'adaptation visant à anticiper les défis climatiques et à préparer le réseau aux vagues de chaleur, inondations et autres événements extrêmes.

Cette démarche s'inscrit donc dans une approche globale qui associe l'adaptation aux impacts climatiques à la poursuite des efforts de décarbonation.

Explication de la compatibilité des cibles de l'entreprise avec la limitation du réchauffement climatique à un degré et demi Celsius conformément à l'accord de Paris [ESRS-E1-1-16-a]

Le Groupe SNCF a adopté des engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans les secteurs des transports et des bâtiments en France.

Alignés sur la Stratégie Nationale Bas Carbone, les objectifs fixés par le Groupe SNCF incluent :

- Une réduction de 30 % des émissions de GES d'ici 2030 par rapport à 2015 pour les activités de transport sur le territoire national.
- Une réduction de 50 % des émissions de GES (scopes 1 et 2) liées à la consommation énergétique des bâtiments sur le territoire national d'ici 2030, par rapport à 2015.

La trajectoire de décarbonation du Groupe SNCF repose sur des analyses menées par chacune de ses entités. Chaque société, dont SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, ont identifié les leviers qu'elles peuvent activer pour réduire leurs émissions, en évaluant :

- La faisabilité de mise en œuvre, avec une analyse des risques et opportunités associés ;
- Le calendrier d'activation, ainsi que les impacts temporels des actions ;
- Les implications financières, incluant les investissements nécessaires, les coûts récurrents et les potentielles économies.

Le plan stratégique du Groupe SNCF 2023-2032 a confirmé la capacité du Groupe SNCF à atteindre ses objectifs climatiques d'ici 2030, en cohérence avec ses ambitions financières. Cette trajectoire prend en compte les hypothèses d'évolution d'activité définies par le plan stratégique, notamment la contribution au doublement de la part modale du ferroviaire d'ici 2040.

En contribution aux objectifs de réduction du Groupe SNCF, SNCF Réseau s'est fixée un objectif de réduction de 27 % de ses émissions directes (scope 1 et 2) associées à l'énergie d'ici 2030, par rapport à 2015. Cependant, en raison des évolutions progressives du périmètre de comptabilité carbone de SNCF Réseau, cet objectif couvre un périmètre restreint, représentant environ 82 % des émissions des scopes 1 et 2 en 2022.

En parallèle, SNCF Gares & Connexions à un objectif propre de réduction de 50% d'émissions Scope 1 et 2 des consommations d'énergie bâtimentaires gares (hors fluide frigorigène) d'ici 2030 par rapport à 2015.

De plus, dans le cadre du contrat pluriannuel de performance conclu entre SNCF Réseau et l'État pour la période 2021-2030, un objectif a été fixé pour éviter et réduire de 25 % les émissions liées aux matériaux dimensionnants de la voie d'ici 2030, par rapport à 2018. Cet objectif permet à la fois de réduire les émissions indirectes (scope 3) mais aussi de générer des émissions évitées en dehors de la chaîne de valeur de SNCF Réseau. La méthode actuelle de comptabilisation ne permet pas de distinguer clairement ces deux types d'émissions et un programme d'amélioration de la transparence est prévu pour 2026 afin de mieux quantifier et distinguer ces impacts.

Les objectifs de réduction de SNCF Réseau et SNCF Gare & Connexion ne sont pas alignés avec les Accords de Paris (+1,5°C).

Pour renforcer la démarche, le Groupe SNCF a lancé en 2024 une révision de sa trajectoire de réduction des émissions afin de mieux maîtriser son empreinte carbone, en particulier celle liée au scope 3, et d'anticiper les exigences de la future Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC V3), en cours de consultation au moment de la rédaction du présent rapport. Cette initiative reflète l'engagement du Groupe SNCF à s'inscrire pleinement dans une trajectoire alignée avec les objectifs climatiques nationaux et internationaux.

SNCF Réseau prévoit ainsi d'engager en 2025 une révision approfondie de ses objectifs de réduction en lien avec les travaux du Groupe SNCF. La démarche permettra de définir une ambition spécifique couvrant l'ensemble des émissions des 3 scopes, ainsi que de fixer un objectif global de réduction des émissions à l'horizon 2050.

Leviers de décarbonation et actions clés [ESRS-E1-1-16-b]

Afin d'atteindre leurs objectifs de réduction des émissions fixés à horizon 2030, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont identifiés des leviers de décarbonation, adossés chacun à une trajectoire d'investissement :

Pour SNCF Réseau :

- Trajectoire d'électrification du parc automobile à partir de 2026 avec un objectif de 30% de véhicules électriques en parc d'ici à 2030. Ce programme a pour objectif une réduction de 27% des émissions GES. A partir de 2026, SNCF Réseau prévoie également le déploiement d'installations de rechargement des véhicules.
- La réduction des émissions de carbone de son parc immobilier de 31% à horizon 2030, notamment grâce au remplacement de la totalité des chaudières au fioul par des pompes à chaleur, la mise en conformité aux décrets tertiaire et BACS (Building Automation and Control System) et le développement du recours aux énergies renouvelables.

Pour SNCF Gares & Connexions :

- La réduction des émissions liée à la consommation d'énergie bâtimentaire de moins 50%, rendu possible par la diminution du nombre de chaudières au gaz, et du relamping, de la sobriété, et des travaux de rénovation.

Description et quantification des dépenses opérationnelles (Opex) et des dépenses d'investissement (Capex) importantes nécessaires à la mise en œuvre du plan d'action [ESRS-E1-1-16-c]

Les trajectoires de SNCF Réseau qui ont été définies pour la réduction des émissions de CO2e sur scopes 1 et 2 sont :

- Suppression des chaudières fioul pour remplacement par des pompes à chaleur. Trajectoire financière associée estimée entre 26 et 30 millions d'euros (Capex)
- Électrification de 30% du parc auto en location longue durée par l'intégration de véhicules électriques et l'installation et location de bornes de rechargement. Trajectoire financière associées estimée à 8,7 millions d'euros (Capex et Opex) à horizon 2030.

- D'autres leviers identifier et en cours d'instruction comme notamment le renouvellement des engins moteurs d'ici 2050 – Acquisition de nouveaux matériels (neuf ou d'occasion) pour remplacer les anciens.

Pour SNCF Gares & Connexions, la trajectoire financière associée aux leviers de décarbonation est en cours d'estimation pour la période 2025-2032, répartie entre des travaux de réduction des chaudières gaz et de suppression de chaudières fioul, du relamping, de la rénovation thermique de bâtiments et de la mise en place de régulation.

Explication des émissions de GES potentiellement verrouillées provenant d'actifs et de produits clés et de la manière dont les émissions de GES bloquées peuvent compromettre la réalisation des cibles de réduction des émissions de GES et entraîner un risque de transition [ESRS-E1-1-16-d]

Les émissions verrouillées désignent les gaz à effet de serre émis par des actifs ou produits existants pendant toute la durée de leur vie restante. Ces émissions, souvent associées à des infrastructures ou équipements à long cycle de vie, représentent un impact climatique déjà « engagé », pouvant freiner l'atteinte des objectifs de limitation du réchauffement à 1,5 °C.

Dans l'empreinte carbone, plusieurs équipements ou actifs à longue durée de vie sont des sources d'émissions significatives, qu'elles soient directes ou indirectes lorsqu'elles sont liées à l'énergie. Il s'agit notamment :

- Des chaudières au fioul encore en service ;
- Des chaudières au gaz non amorties comptablement ;
- Des engins moteurs ferroviaires, dont la durée de vie dépasse les 40 ans ;
- De la flotte de véhicules routiers non électrifiée.

La transition énergétique de ces actifs est prise en charge par des actions spécifiques ou des trajectoires planifiées, détaillées dans la section relative aux objectifs de décarbonation des scopes 1 et 2. Par conséquent, ces émissions ne représentent pas à date, un risque majeur de transition.

Par ailleurs, les infrastructures ferroviaires, conçues pour une exploitation à long terme, génèrent indirectement des émissions de gaz à effet de serre liées à leur usage. Les émissions associées à l'énergie consommée par les entreprises ferroviaires sont incluses et publiées cette année dans les émissions indirectes du Scope 3, sous le poste 3.11 « utilisation des produits vendus ». Toutefois, en raison du large consensus sur le rôle du ferroviaire en Europe pour décarboner la mobilité, ces émissions ne représentent pas un risque majeur pour l'atteinte de la neutralité carbone nationale et européenne.

Manière dont le plan de transition est intégré et aligné sur la stratégie commerciale de l'entreprise et la planification financière [ESRS-E1-1-16-h]

SNCF Réseau ainsi que SNCF Gares et Connexions ont contribué à la consolidation des leviers de décarbonation pour l'élaboration du plan stratégique 2022-2032 du Groupe SNCF.

Il existe ainsi aujourd'hui un large consensus en Europe sur la nécessité de développer le trafic ferroviaire pour décarboner la mobilité, économiser l'énergie et améliorer la qualité de vie dans les zones urbaines denses et congestionnées.

Cependant, pour réussir un véritable report modal, les infrastructures ferroviaires doivent être en mesure d'absorber une forte augmentation de la demande, tant pour les services passagers métropolitains, régionaux, nationaux et internationaux, que pour les services de fret longue distance, ainsi que pour le retour d'une offre autrefois très développée de services nocturnes.

SNCF Réseau, gestionnaire de 28 000 km du réseau ferré national, dont 2 700 km de lignes à grande vitesse, opère le deuxième plus grand réseau d'Europe. L'entreprise gère à la fois les actifs d'infrastructures et les circulations : elle entretient une partie du réseau, attribue les sillons ferroviaires et organise les circulations. SNCF Réseau joue ainsi un rôle central dans le développement et l'adaptation des infrastructures ferroviaires pour soutenir la croissance du trafic.

7.2.1.2. Politiques liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci [ESRS-E1-2]

Politiques mises en œuvre pour gérer les impacts, les risques et les opportunités importants liés à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci [voir ESRS 2 MDR-P] [ESRS-E1-2-24]

Description des principaux éléments de la politique

La politique environnement de SNCF Réseau, validée par son Comité exécutif en 2022, reprend notamment les objectifs suivants :

- Contribuer à la transition énergétique, par :
  - La décarbonation de nos actifs
  - La production d'énergies renouvelables
- Améliorer notre empreinte environnementale, notamment : Développer l'économie circulaire
- Adapter l'infrastructure ferroviaire au changement climatique

Les deux engagements « la décarbonation de nos actifs » et « l'économie circulaire » contribuent à diminuer l'impact négatif matériel suivant : « émission de gaz à effet de serre tout au long de la chaîne de valeur, notamment lors de travaux ».

L'engagement « Production d'énergies renouvelables » contribue à diminuer les deux impacts négatifs matériels suivants :

- L'augmentation du cout de l'énergie peut en cascade restreindre l'accessibilité aux services
- Une rupture de l'approvisionnement énergétique peut en cascade affecter l'économie locale ou globale

L'engagement « Adapter l'infrastructure ferroviaire au changement climatique » contribue à diminuer le risque financier « évènements climatiques chroniques impactant nos activités ».

La politique environnement de Réseau affirme l'ambition de « Valoriser les atouts environnementaux du ferroviaire ». Cette ambition renforce l'opportunité financière « Contribution au report modal vers le ferroviaire et modes moins carboné ». Cette ambition guide la stratégie globale de l'entreprise en faveur du X2 ferroviaire.

En 2024, SNCF Réseau a précisé son engagement d'adaptation au changement climatique pour 2025-2026, comme suit :

- Progresser dans la connaissance, en croisant les aléas climatiques et les différents types d'équipements,
- Lancer les actions et investissements dès à présent, comme un entretien renforcé des fossés pour que les talus résistent mieux en cas d'inondations, ou une peinture blanche sur les boitiers électroniques pour éviter qu'ils chauffent trop en plein soleil
- Travailler en partenariats avec les parties intéressées, allant de l'industrie ferroviaire à Météo France, des élus locaux aux agriculteurs riverains des voies ferrées
- Mener des actions sur l'exploitation, sur l'entretien et la surveillance du réseau, comme croiser les données météo et la sensibilité connue des ouvrages en terre pour avoir une surveillance renforcée là où les pluies ont été les plus fortes, et sur les actifs
- Poursuivre et sanctuariser les opérations de régénération et de modernisation de l'infrastructure ferroviaire qui sont porteuses en soit d'accroissement de la résilience globale du réseau

Par ailleurs, la politique de Sécurité Globale de SNCF Réseau intègre la sécurité environnementale, à savoir la gestion des incidents survenus et les actions de prévention qui en découlent. A travers son volet risques naturels technologiques elle englobe les incidents liés aux aléas climatiques. Elle contribue ainsi à diminuer le risque financier : « évènements climatiques chroniques impactant nos activités ».

SNCF Gares & Connexions, reprend plusieurs leviers de réduction des émissions indirectes (scope 3) :

- Le développement de l'intermodalité décarbonée,
- Le recours à l'économie circulaire en gare et sur les chantiers,
- La réduction de l'empreinte carbone de ses achats

- Le développement de pratique de maitrise d'ouvrage post-carbone en cohérence avec sa démarche d'écoconception.

En complément, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont soumises au plan de sobriété énergétique défini en 2022 par le Groupe SNCF.

Procédures de surveillance

Les engagements environnementaux de SNCF Réseau sont suivis à travers son projet d'entreprise « Tous SNCF Réseau ». En complément, SNCF Réseau rend des comptes au Groupe SNCF, notamment à travers les comités des présidents dédiés au climat, les revues d'activité, la revue de direction environnement annuelle et le suivi du Plan de Vigilance.

La surveillance est assurée à travers des systèmes de management de l'environnement mis en place dans les entités opérationnelles, et plus globalement par la sécurité environnementale qui couvre notamment les aléas climatiques.

Cadre d'application de la politique et attention portée aux intérêts des parties intéressée lors de l'élaboration de la politique

La politique environnement de SNCF Réseau, couvre l'ensemble de ses activités hors filiales. Elle formalise les leviers suivants :

- Une dynamique d'amélioration continue guidant nos actions.
- Les processus de nos projets impliquants :
  - Une intégration de l'éco-conception en phase amont
  - Le respect des prescriptions en phase de réalisation.
- Notre politique d'achats responsables intégrant des critères environnementaux.
- Les systèmes de management de l'environnement de nos établissements.
- L'implication :
  - De chaque collaborateur, toutes les lignes métiers, leur ligne hiérarchique
  - De nos parties prenantes externes - clients, fournisseurs, investisseurs, associations, riverains, représentants de l'État et des collectivités locales. Voir [ESRS2-SBM-2].

Sans que cela soit formellement inscrit, cette politique visant l'ensemble des activités de SNCF Réseau couvre la totalité du territoire national.

SNCF Gares & Connexions a ses propres engagements climatiques.

Les activités de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont réalisées sur le territoire français. 97% de leurs achats sont réalisés auprès d'entreprises françaises. Un livre blanc sur la décarbonation des achats a été établi par le Groupe SNCF avec la fédération des industries ferroviaires. SNCF Réseau a collaboré à sa rédaction.

Niveau de responsabilité de la mise en œuvre

La politique environnement a été validée par le Comité exécutif de SNCF Réseau. Elle est sous la responsabilité du Directeur Général Exécutif Stratégie et Affaires Corporate.

La politique Sécurité Globale est sous la responsabilité du Directeur général adjoint Sécurité, membre du Comité exécutif.

Normes et initiatives tierces auxquelles SNCF Réseau s'engage

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions contribuent à des normes et initiatives tierces à travers le Groupe SNCF, tel que le Carbon Disclosure Project.

Questions de durabilité traitées par la politique relative au changement climatique [ESRS-E1-2-25]

Voir [ESRS-E1-2-24] pour les politiques atténuation et adaptation.

Efficacité énergétique :

Le Groupe SNCF élabore un plan d'action de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre. Il s'appuie principalement sur trois types de leviers :

- Sobriété énergétique
- Efficacité énergétique
- Changement de fluides énergétiques

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions contribuent aux ambitions du Groupe en déployant des actions sur ses parcs bâtimentaires, routiers, et ferrés.

Énergies renouvelables :

En 2023, Le Groupe SNCF a créé la filiale SNCF Renouvelables, dont la mission est de valoriser davantage le foncier de la SNCF pour sécuriser ses besoins en électricité. L'objectif de SNCF Renouvelables est de produire à coût maîtrisé de l'énergie décarbonée d'ici 2030 avec des panneaux photovoltaïques installés sur 1 000 hectares de foncier classique (centrales au sol, toitures de bâtiments...) pour couvrir environ 20% des besoins actuels en électricité.

Des projets sont par ailleurs menés sur le périmètre des gares avec déjà 27 000 m² déployés et une production estimée à 4,4GWh par an.

7.2.1.3. Actions et ressources en rapport avec les politiques en matière de changement climatique [ESRS-E1-3]

Actions et ressources liées à l'atténuation et à l'adaptation au changement climatique [voir ESRS 2 MDR-A] [ESRS-E1-3-28] et type de levier de décarbonation [ESRS-E1-3-29-a]

Atténuation au changement climatique et gestion de l'énergie

Les deux actions prévues à date sont celles mentionnées dans le plan de transition Climat [ESRS-E1-1-16-b]

	Activités de SNCF Réseau concernées			
Actions	Maintenance et modernisation	Développement	Exploitation	Commercialisation
Electrification du parc automobile	X	X		
Suppression des chaudières fioul	X	X	X	X

Ces actions déclinent l'engagement de transition énergétique. Comme pour la politique, les actions visent le territoire français. Les résultats attendus et les horizons temporels sont décrits dans le plan de transition. Cf. [ESRS-E1-1-16-b]

Concernant le domaine industriel, des études et des expérimentations sont en cours afin de respecter le plan de performance énergétique et réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre avec notamment le développement du recours aux énergies renouvelables (solaire, hydrogène, biogaz, biocarburant, géothermie), la solarisation de foncier, bâtis ou parking, ou encore des programmes de recherches ou d'expérimentations pour réduire les pertes électriques ou améliorer la performance énergétique du Réseau Ferré National. Enfin, le programme de renouvellement des équipements ou matériels ferroviaires en cours d'instruction intègre des critères de réduction des impacts environnementaux dont la réduction des gaz à effet de serre lié à la consommation énergétique des engins.

Pour ses émissions de gaz à effet de serre indirects SNCF Réseau concentré ses efforts sur le programme d'économie circulaire visant principalement les matériaux structurant de la voie. Ce programme consistant à favoriser le recyclage, réemploi ou la réutilisation des matériaux permet une réduction des émissions du scope 3 grâce notamment à une économie de ressources. Pour exemple, en 2023, l'impact de ce programme représente une réduction de 11% des émissions liés aux matériaux structurant de la voie (rail, ballast, traverses, fil de caténaire).

Par ailleurs, SNCF Gares & Connexions a lancé en 2020 une supervision centralisée des gares afin d'améliorer la disponibilité des équipements et la performance énergétique. 603 gares sont équipées dans le cadre du projet Smart Station. En connectant les compteurs énergétiques présents en gare (électricité, gaz, thermique), le dispositif permet de suivre en temps réel les consommations afin de détecter les potentielles anomalies et de réaliser des économies d'énergie. Le déploiement de sondes de température dans une quarantaine de salles d'attente permet de contrôler la bonne application des mesures de sobriété énergétique : pas de chauffage au-delà de 16˚C l'hiver, pas de climatisation en-dessous de 26˚C l'été. Par ailleurs, le projet Smart Station se traduit aussi par de nouveaux gestes métiers via la mise en place de référentiels Métier, dont une mise à jour fin 2022 sur la sobriété énergétique. En cohérence avec les objectifs du décret tertiaire et décret BACS (Building Automation and Control System), le projet étendra son périmètre à partir du second semestre 2025 sur environ un an et demi, notamment sur la télé opération et télécommande des équipements de climatisation ventilation et chauffage, des éclairages, des escaliers mécaniques ainsi que des compteurs d'eau.

Au-delà des objectifs de performance énergétique des bâtiments, le projet Smart Station S2 va intégrer le pilotage du bilan carbone du projet. Il permet de mesurer l'équilibre entre : Les gains d'émissions carbone (économies sur les consommations de fluides, gaz, électricité, et sur les déplacements motorisés via l'optimisation de la maintenance et la télécommande à distance de certains équipements) et les coûts carbone (installation de matériels numériques, infrastructures numériques, déplacements motorisés lors du déploiement et de la maintenance des capteurs en gares). Le projet comprend également la nomination d'un Energy Manager national.

Adaptation au changement climatique

SNCF Réseau entreprend une stratégie d'adaptation au changement climatique face à un scénario partagé avec l'état de +4 degrés en 2100. Afin d'assurer la qualité du service face aux intempéries, l'entreprise poursuit ses études notamment sur la gestion des inondations et agit par ordre de mérite grâce au calcul économique afin de rendre le réseau plus résilient.

SNCF Gares & Connexions vise les actions suivantes :

- Continuer à investir dans la connaissance des impacts climatiques actuels et futurs sur les gares, notamment en identifiant l'exposition climatique des gares au regard de la TRACC
- Poursuivre ses efforts de montée en compétences des équipes sur le sujet, notamment via l'intégration de l'Adaptation au Changement Climatique dans des parcours de formation métiers pertinents
- Développer et mettre à disposition des ressources dédiées à l'adaptation des gares au changement climatique auprès des équipes opérationnelles
- Programmer et conduire les travaux d'adaptation, notamment en lien avec la programmation pluriannuelle des investissements de l'entreprise
- Affiner les chiffrage coût de l'action / inaction autour de l'adaptation
- Renforcer la gouvernance interne autour du sujet.

Réductions d'émissions de GES réalisées et attendus [ESRS-E1-3-29-b]

Voir [ESRS-E1-4-34-a] [ESRS-E1-4-34-b].

Explication de la mesure dans laquelle la capacité à mettre en œuvre une action dépend de la disponibilité et de l'allocation des ressources [ESRS-E1-3-AR-21]

Les travaux du Plan Stratégique 2023-2032 ont déjà permis de sécuriser, dans les trajectoires financières, les leviers de réduction des émissions et contribuant à l'atteinte des objectifs à horizon 2030. De plus, des estimations des besoins d'investissements sont en cours d'élaboration pour la stabilisation des projets longs termes. L'obtention de financements publics pourraient permettre d'accélérer ou non la réalisation de ces objectifs.

De même les ressources humaines sont un facteur important pour pouvoir réaliser les travaux nécessaires à l'adaptation / résilience du réseau d'infrastructure.

Pour les activités bâtiment, la mise en œuvre des leviers de décarbonation est liée à la capacité à réaliser les investissements prévus, dans un contexte de volume de travaux importants.

La raréfaction de certaines ressources et l'inflation expose SNCF Réseau à des vulnérabilités dans ses chaînes d'approvisionnement. Cette situation nécessite une gestion des investissements dans des programmes d'économie circulaire, visant à réduire la dépendance aux ressources rares et à maximiser l'utilisation des matériaux recyclés. Ces initiatives sont essentielles pour garantir la stabilité des opérations et minimiser les impacts environnementaux.

7.2.1.4. Cibles liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci [ESRS-E1-4]

Suivi de l'efficacité des politiques et des actions au moyen de cibles [voir ESRS 2 MDR-T] [ESRS-E1-4-32]

Transition énergétique

Au regard de l'engagement transition énergétique, l'objectif de réduction des émissions de carbone est fixé à -27% sur le périmètre SNCF Réseau et à -50% sur le périmètre SNCF Gares & Connexions sur la période 2015-2030. Les leviers immédiats identifiés pour atteindre cet objectif incluent la gestion du parc automobile et immobilier. Les données seront exprimées en valeurs absolues et en pourcentages (avec des indicateurs pouvant être précisés par les parties prenantes). Il est important de noter que, compte tenu de l'inertie inhérente à ce type de projet, des nouveautés annuelles ne seront pas toujours possibles (comme par exemple, le nombre de véhicules à acquérir chaque année).

Economie circulaire

Au regard de l'engagement Economie circulaire, la cible est 25% des émissions carbone évitées dans la période 2018-2030. Voir [ESRS-E5].

Adaptation au changement climatique

Au regard de l'engagement Adaptation au changement climatique, aucun indicateur synthétique n'est actuellement en place. Les retards et les trains supprimés en raison des intempéries sont mesurés, en supposant qu'ils soient liés au changement climatique. Grâce à une base de données interne, il est possible d'évaluer le nombre de minutes perdues et le nombre de trains supprimés attribuables à SNCF Réseau. Une évaluation des coûts des dommages a été réalisée en 2022, mais elle doit encore être automatisée. Quelques pistes pour estimer les coûts d'adaptation ont été identifiées, et il y a une volonté de créer un tableau de bord pour suivre ces éléments. L'objectif est d'évaluer les coûts actuels pour définir une trajectoire future et d'analyser l'impact des mesures d'adaptation sur les dommages. Cependant, cette évaluation est complexe car elle pourrait dégrader la qualité de service, ce qui affecterait la valeur socio-économique (une dimension déjà intégrée dans la matrice de matérialité).

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions mettent à jour annuellement leurs bilans d'émissions de gaz à effet de serre. Cela permet de vérifier l'évolution des émissions sur les périmètres concernés par une trajectoire de décarbonation (scopes 1 & 2). Le bilan permet également de mesurer chaque année l'impact de l'économie circulaire au-delà des émissions évitées.

Les cibles mentionnées ne portent que sur une partie du périmètre des politiques et actions.

Informations indiquant si et comment des cibles de réduction des émissions de GES et (ou) toute autre cible ont été fixées pour gérer les impacts, risques et opportunités importants liés au changement climatique [ESRS-E1-4-33]

Les cibles pour l'atténuation ont été fixées en lien avec la stratégie de décarbonation du Groupe SNCF. La priorité porte sur la réduction des émissions directes pour lesquelles des leviers de réduction ont été identifiés et chiffrés.

Pour l'adaptation au changement SNCF Réseau adapte ses infrastructures et ses opérations pour répondre aux aléas climatiques prévus. Cela inclut des stratégies pour assurer la résilience des services, notamment en renforçant les voies ferrées et les ponts contre les inondations et les vagues de chaleur. La sécurité des employés et des clients est également une priorité, avec des plans de formation et de sensibilisation aux risques climatiques. Enfin, les préoccupations climatiques sont intégrées dans les décisions d'investissement, garantissant que les nouveaux projets prennent en compte les impacts potentiels du changement climatique.

SNCF Réseau met à jour régulièrement ses procédures de réponse aux situations d'urgence, particulièrement après des incidents ou des situations critiques. Ces mises à jour visent à minimiser les impacts environnementaux et à renforcer la résilience de ses opérations. Des exercices de simulation et des formations sont organisés pour préparer les équipes à réagir rapidement et efficacement en cas de crise.

Tableaux : Dimensions multiples (année de référence et objectifs ; types de GES, leviers de décarbonation, dénominateurs spécifiques à l'entité pour la valeur d'intensité) [ESRS-E1-4-34-a] [ESRS-E1-4-34-b]

SNCF Réseau et SNCF Gares et connexions ont un levier commun sur la partie bâtimentaire pour la réduction des émissions liées aux consommations d'énergies fossiles. Il s'agit de la suppression ou la réduction du nombre de chaudières au fioul ou au gaz qui sont progressivement remplacées par des solutions moins carbonées (pompe à chaleur notamment). Ces objectifs concernent les émissions directes du scope 1 & 2 principalement.

Pour la partie transport, l'électrification du parc auto démarrera réellement en 2026. A date des essais et l'installation de bornes de rechargement ont débutés. Il n'est cependant pas encore possible d'isoler les consommations électriques des véhicules. Un système de supervision des bornes électriques permettra à termes (en 2026) de remonter et d'isoler précisément les consommations de ces véhicules.

Pour SNCF Réseau :

Emissions scopes 1 et 2 SNCF Réseau*	Emissions 2015 (tCO2e)	Cible 2030 (tCO2e)	Variation en tCO2e	% réduction
Transport	74 609	54 465	-20 144	
Bâtiment	51 369	37 499	-13 870	
TOTAL	**125 978**	**91 964**	**-34 014**	**-27%**

** Hors pertes électriques*

Pour SNCF Gares & Connexions :

Emissions scopes 1 et 2 Gares & Connexions	Emissions 2015 (tCO2e)	Cible 2030 (tCO2e)	Variation en tCO2e	% réduction
Bâtiment	31 134	15 567	-15 567	**-50%**

Manière dont il a été veillé à ce que la valeur de référence soit représentative en termes d'activités couvertes et d'influences de facteurs externes [ESRS-E1-4-AR-25-a]

SNCF Réseau a simulé sa trajectoire de décarbonation à partir de plusieurs années de référence :

- Année 2015 telle qu'exigée par l'Agence des Participations de l'Etat.
- Année 2021 pour le plan stratégique qui semble être une année représentative après les évènements tels que le confinement lié au COVID ou certains mouvements de grève importants.
- Année 2022 dans le cadre de la directive durabilité.

Objectif de réduction des émissions de GES fondé sur des données scientifiques et compatible avec la limitation du réchauffement de la planète à un degré et demi Celsius [ESRS-E1-4-34-e]

Voir [ESRS-E1-1-16-a]. Pour atteindre l'objectif de réduction des émissions de GES, fondé sur des données scientifiques et compatible avec la limitation du réchauffement climatique à 1,5 degré Celsius visée par les accords de Paris, le Groupe SNCF s'appuie sur la stratégie nationale bas carbone. Cela implique une réduction de 30 % des émissions pour le secteur des transports et de 50 % pour le secteur du bâtiment au niveau du Groupe SNCF a horizon 2030. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions contribuent directement à cet objectif du Groupe avec un engagement spécifique de réduire ses propres émissions de 27 % sur le périmètre de SNCF Réseau et de 50% sur le périmètre de SNCF Gares & Connexions (émissions liées à l'énergie en gare) sur la période 2015-2030

Description des leviers de décarbonation attendus et de leurs contributions quantitatives globales à la réalisation de l'objectif de réduction des émissions de GES [ESRS-E1-4-34-f]

Voir [ESRS-E1-1-16-b]. Les leviers de décarbonation correspondent aux deux actions (l'électrification du parc automobile et la suppression des chaudières à fioul) détailler dans le chapitre « Actions et ressources » [E1-3].

Maitrise des émissions du parc de véhicules routiers opérés

En 2022, les émissions liées à la consommation d'énergie des véhicules de service (moins de 3,5 tonnes) représentaient environ 43 % des émissions totales des scopes 1 et 2 (hors amont de l'énergie comptabilisé en scope 3).

SNCF Réseau, en collaboration avec la direction des opérations et du centre de service partagé, a établi une trajectoire d'électrification de son parc automobile dès 2026, avec pour objectif d'atteindre 30 % de véhicules électriques en 2030. Ce programme permettra également une réduction de 30 % des émissions à horizon 2032 en intégrant des véhicules plus performants énergétiquement et moins émetteurs de CO2.

La transition comprendra l'acquisition progressive de véhicules électriques et le déploiement des infrastructures de recharge nécessaires. Ce plan représente un investissement estimé à 8,7 millions d'euros d'ici 2030 et 13 millions à horizon 2032.

Ce levier contribuera à hauteur de 27% de l'objectif total de réduction des émissions de GES.

Par ailleurs, les émissions liées à la consommation d'énergie des engins de chantier représentaient 2 % des émissions totales des scopes 1 et 2 en 2022. À ce jour, elles ne font pas l'objet d'un programme dédié, notamment en raison de l'absence de technologies matures disponibles pour réduire significativement ces émissions.

Poursuite de la décarbonation des bâtiments

En 2022, les émissions liées à la consommation d'énergie des bâtiments représentaient environ 35 % des émissions totales des scopes 1 et 2 (hors amont de l'énergie).

SNCF Réseau, en partenariat avec SNCF Immobilier (entité du Groupe SNCF, responsable de la gestion du parc tertiaire, industriel et ferroviaire du groupe hors gares et infrastructures de transport), s'est fixé pour objectif de réduire les consommations énergétiques de ses bâtiments de 31 % d'ici 2030 par rapport à 2015.

Parmi ces consommations, le fioul représente 7 % des émissions des scopes 1 et 2. SNCF Réseau a construit une trajectoire spécifique visant à remplacer l'ensemble des chaudières au fioul par des pompes à chaleur. Ce programme, nécessitera un investissement estimé entre 26 et 30 millions d'euros.

En complément, le plan de sobriété énergétique, combiné à la mise en conformité des bâtiments les plus énergivores avec les exigences des décrets Bacs et tertiaire, contribuera

significativement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, permettant ainsi d'atteindre les objectifs fixés.

Ce levier contribuera à hauteur de 20% de l'objectif total de réduction des émissions de GES.

Remplacement des engins moteurs ferroviaires

En 2022, les émissions liées à la consommation d'énergie des engins moteurs (engins ferroviaires) de SNCF Réseau représentaient environ 23 % des émissions totales des scopes 1 et 2 (dont 99 % dans le scope 1, hors amont de l'énergie).

La durée de vie des engins moteurs étant importante (plus de 40 ans), le remplacement d'une partie du parc est prévu pour débuter après 2030. Le projet est actuellement en phase de cadrage, avec trois actions principales envisagées permettant de réduire les émissions associées :

- Rachat de matériel plus récent et plus efficace auprès d'autres entités de la SNCF.
- Rationalisation du parc (réduction du nombre d'engins tout en maintenant la distance parcourue).
- Passage aux biocarburants pour les engins thermiques.

Pour SNCF Gares & Connexions :

Le principal levier pour SNCF Gares & Connexions repose sur la décarbonation de ses bâtiments.

Scénarios climatiques envisagés pour détecter les évolutions environnementales, sociétales, politiques technologiques et commerciales pertinentes et déterminer les leviers de décarbonation [ESRS-E1-4-AR-30-c]

Voir [ESRS-E1-4-34-e] [ESRS-E1-1-16-a].

7.2.1.5. Consommation d'énergie et mix énergétique [ESRS-E1-5]

Consommation totale d'énergie liée aux opérations propres [ESRS-E1-5-37] [ESRS-E1-5-37-a] [ESRS-E1-5-37-b] [ESRS-E1-5-AR-34] [ESRS-E1-5-37-c] [ESRS-E1-5-37-c-i] [ESRS-E1-5-37-c-ii] [ESRS-E1-5-37-c-iii] [ESRS-E1-5-38-a] [ESRS-E1-5-38-b] [ESRS-E1-5-38-c] [ESRS-E1-5-38-d] [ESRS-E1-5-38-e]

Consommation d'énergie et mix énergétique - SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions	2023	2024	Variation 2024 vs 2023
1) Consommation de combustible provenant du charbon et des produits à base de charbon (en MWh)	0	0	
2) Consommation de combustibles provenant du pétrole brut et de produits pétroliers (en MWh)	317 167	321 690	1%
3) Consommation de combustible provenant du gaz naturel (en MWh)	120 087	129 980	8%
4) Consommation de combustible provenant d'autres sources fossiles (MWh)			
5) Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources fossiles (en MWh)	105 966	133 008	26%
6) Consommation totale d'énergie fossile (en MWh) (calculée comme la somme des lignes 1 à 5)	**543 220**	**584 678**	**8%**
Part des sources fossiles dans la consommation totale d'énergie (en %)	36%	32%	-12%
7) Consommation provenant de sources nucléaires (en MWh)	**891 254**	**1 165 902**	**31%**
Part de la consommation provenant de sources nucléaires dans la consommation totale d'énergie (en %)	59%	63%	7%
8) Consommation de combustible provenant de sources renouvelables, y compris de la biomasse (en MWh)	20 996	21 908	4%
9) Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources renouvelables (en MWh)	55 609	71 069	28%
10) Consommation d'énergie renouvelable non combustible autoproduite (en MWh)			
11) Consommation totale d'énergie renouvelable (en MWh) (calculée comme la somme des lignes 8 à 10)	**76 605**	**92 977**	**21%**
Part des sources renouvelables dans la consommation totale d'énergie (en %)	5%	5%	-1%
Consommation totale d'énergie (en MWh) (calculée comme la somme des lignes 6 à 11)	**1 511 079**	**1 843 557**	**22%**

SNCF Réseau est une entreprise active dans au moins un des secteurs à fort impact climatique énumérés au sens de la directive durabilité. Les consommations d'énergie au niveau de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions se caractérisent par :

- 32% de consommations d'énergies fossile dues principalement à l'activité de maintenance du réseau ferré et des consommations d'énergies des gares et autres bâtiments.
- La part de 63% de nucléaire est principalement due à la consommation électrique des trains et des infrastructures bâtimentaires en France.
- La part de 5% d'énergie renouvelable est lié au mix-énergétique de la France et provient de l'usage d'électricité issue du réseau.

L'évolution de +22% sur les consommations totales d'énergie entre 2023 et 2024 s'explique principalement par :

- Le changement du mode de calcul des pertes électriques sur les caténaires qui sera dorénavant appelé calcul du « terme bouclant » et qui permet de fiabiliser la remontée des informations de consommation.
- L'augmentation des consommations liées à l'augmentation du trafic ferroviaire en France

Intensité énergétique des activités dans les secteurs à fort impact climatique (consommation totale d'énergie par produit net) [ESRS-E1-5-40] [ESRS-E1-5-41] [ESRS-E1-5-42]

Intensité énergétique par produit net - SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions	2023	2024	Variation 2024 vs 2023
Consommation totale d'énergie provenant d'activités dans des secteurs à fort impact climatique par produit net provenant d'activités dans des secteurs à fort impact climatique (en MWh/unité monétaire)	170	193	14%
Chiffre d'affaires net total (états financiers) (en M€)	**8 879**	**9 533**	**7%**

Le chiffre d'affaires augmente de 7% (accroissement d'activité) et s'accompagne d'une hausse des consommations. L'évolution de la méthode d'estimation des pertes d'électricité sur la caténaire entraine une augmentation des consommations.

7.2.1.6. Émissions brutes de GES des périmètres 1, 2, 3 et émissions totales de GES [ESRS-E1-6]

Émissions brutes de GES des périmètre 1, 2, 3 et du total - Émissions de GES par périmètre [ESRS-E1-6-44] [ESRS-E1-6-AR-39] [ESRS-E1-6-50] [ESRS-E1-6-AR-41] [ESRS-E1-6-AR-46-d] [ESRS-E1-6-AR-50] [ESRS-E1-6-AR-52] [ESRS-E1-6-48-a] [ESRS-E1-6-53] [ESRS-E1-6-55]

Le tableau figurant dans le point de données ci-après (sur les émissions brutes de GES) présente les résultats de l'empreinte carbone de SNCF Réseau et de Gares & Connexions pour les années 2023 et 2024.

Les émissions de scope 2 selon l'approche Market-Based sont plus élevées que celles calculées selon l'approche Location-Based, car elles intègrent le mix résiduel. Ce mix correspond à l'électricité disponible sur le réseau après déduction des énergies renouvelables déjà attribuées à d'autres acteurs via des certificats de garantie d'origine ou des contrats spécifiques. À ce jour, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions n'ont pas mis en place de politique d'achat d'électricité verte pouvant être valorisée dans le calcul de son empreinte carbone.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions utilisent les facteurs d'émission publiés par l'ADEME pour l'approche Location-Based et les facteurs d'émission fournis par Powernext EEX, responsable du registre des garanties d'origine en France, pour l'approche Market-Based. En 2024 Les émissions fondées sur le marché ("market based") baissent, en raison d'une temporalité différente des facteurs d'émission de l'électricité en France entre les approches location based et market based :

Alors que le facteur d'émission location based est basée sur la moyenne des années 2019-2022, intégrant la baisse de production du parc électronucléraire français en 2022, le facteur d'émission market based, issu de l'AIB/Powernext, est basé sur l'année 2023.

Intensité énergétique par chiffre d'affaires net - SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions	2023	2024	Variation 2024 vs 2023
Émissions totales de GES (fondées sur la localisation) par chiffre d'affaires net (en teqCO2/unité monétaire)	197	230	17%
Émissions totales de GES (fondées sur le marché) par chiffre d'affaires net (en teqCO2/unité monétaire)	207	230	11%
Chiffre d'affaires net utilisé pour calculer l'intensité GES (en M€)	**8 879**	**9 533**	**7%**

Ratio entre les émissions GES (Emissions GES scopes 1,2 &3 y compris émissions significatives indirectes") et le chiffre d'affaires net sur le périmètre SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions.

Les variations de l'intensité entre 2023 et 2024 sont liées à :
- la révision du mode d'estimation des pertes électriques liées aux circulations des Entreprises Ferroviaires sur le Réseau ferré exploité par SNCF Réseau.
- l'augmentation de l'activité en général (travaux et circulations des trains) imputable aux jeux olympiques principalement.
- l'intégration des consommations des entreprises ferroviaires du groupe dans le périmètre d'analyse et qui impacte fortement le scope 3.3 amont de l'énergie.

Émissions brutes de GES du périmètre 2 basées sur la localisation [ESRS-E1-6-49-a] [ESRS-E1-6-52-a] [ESRS-E1-6-49-b] [ESRS-E1-6-52-b] [ESRS-E1-6-51] [ESRS-E1-6-44] [ESRS-E1-6-AR-43-c] [ESRS-E1-6-AR-45-d]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions (tCO_2e)	2023	2024	Variation 2024 vs 2023
Émissions de GES du scope 1			
Émissions brutes de GES du scope 1	**109 269**	**111 697**	**2%**
Pourcentage d'émissions de GES du scope 1 résultant des systèmes d'échange de quotas d'émission réglementés - (%)	NA	NA	NA
Émissions de GES du scope 2			
Émissions brutes du scope 2 fondées sur la localisation	**36 446**	**54 619**	**50%**
Émissions brutes du scope 2 fondées sur le marché	**130 960**	**54 799**	**-58%**
Émissions significatives de GES du scope 3			
Émissions totales brutes indirectes de GES	**1 600 557**	**2 026 893**	**27%**
1 Biens et services achetés	410 236	355 706	**-13%**
2 Biens d'investissement	726 630	834 462	**15%**
3 Activités relevant des secteurs des combustibles et de l'énergie (non incluses dans les scopes 1 et 2)	44 064	50 771	15%
4 Transport et distribution en amont	Non significatif	Non significatif	
5 Déchets produits lors de l'exploitation	Non significatif	Non significatif	
6 Voyages d'affaires	Non significatif	Non significatif	
7 Déplacements domicile-travail des salariés	Non significatif	Non significatif	
8 Actifs loués en amont	Non significatif	Non significatif	
9 Acheminement en aval	411 962	482 510	17%
10 Transformation des produits vendus	NC	NC	NA
11 Utilisation des produits vendus	NC	113 312	NA
12 Traitement en fin de vie des produits vendus	NC	NC	NA
13 Actifs loués en aval	Non significatif	Non significatif	NA
14 Franchises	NC	NC	NA
15 Investissements	Non significatif	Non significatif	NA
Émissions totales de GES			
Émissions totales de GES fondées sur la localisation	**1 746 272**	**2 193 209**	**26%**
Émissions totales de GES fondées sur le marché	**1 840 786**	**2 193 389**	**19%**

Emissions totales de GES ventilées par scopes 1 et 2 et émissions significatives de scope 3.

Somme des émissions gaz à effet de serre, exprimées en tonnes équivalent CO2e à partir des postes constituant l'indicateur "consommation d'énergie totale" (E1-5 37) ainsi que les émissions liées aux fuites de fluides frigorigènes et des émissions significatives indirectes de scope 3 (périmètre France, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions).

La hausse globale de +30% par rapport à 2022 des émissions du scope 2 liées aux consommations d'électricité et fondées sur la localisation ("location based") s'explique par :

- L'intégration des consommations des pertes électriques et du changement des modalités de calcul de ces dernières
- Accroissement des consommations d'énergies, comme expliqué pour le tableau E1-5 37 des consommation d'énergie et mix énergétique pour les secteurs à fort impact.
- Accroissement du facteur d'émission de l'électricité en France de + de 17% en raison de la prise en compte de l'année 2022 dans la moyenne du facteur d'émission mix moyen de l'ADEME.

Sur les émissions significatives indirectes :

- L'intégration dans le bilan de SNCF Réseau en 2024 des consommations d'électricité des Entreprises Ferroviaires du Groupe SNCF. Ces consommations étaient jusqu'à présent exclues du périmètre de calcul pour éviter les doubles comptages dans les travaux de consolidation avec le Groupe SNCF.
- La hausse des immobilisations s'explique par l'application d'une méthode de calcul différente pour calculer les nouvelles constructions basées sur le monétaire. Une augmentation des travaux de régénération des voies.
- La hausse de l'acheminement en aval qui correspond aux émissions induites par les clients (déplacement vers ou depuis la gare) en raison d'une augmentation des voyageurs et des clients des gares qui peut s'expliquer par les hausses de trafic, les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris et la mise à jour d'une enquête pour les voyages grandes lignes.

Par ailleurs la baisse des achats de biens et services achetés s'explique par une baisse des achats de prestation de service et intellectuelles ainsi q'une baisse du facteur d'émission utilisé pour les prestations de conseil basé sur une moyenne de fournisseurs.

Les émissions fondées sur le marché ("market based") baissent significativement entre 2023 et 2024, en raison d'une temporalité différente des facteurs d'émission de l'électricité en France entre les approches location based et market based :

Alors que le facteur d'émission location based est basée sur la moyenne des années 2019-2022, intégrant la baisse de production du parc électronucléraire français en 2022, le facteur d'émission market based, issu de l'AIB/Powernext, est basé sur l'année 2023.

Indication des changements significatifs dans la définition de ce qui constitue l'entreprise déclarante et sa chaîne de valeur et explication de leur effet sur la comparabilité d'une année sur l'autre des émissions de GES déclarées [ESRS-E1-6-47]

En 2023, le Groupe SNCF a revu sa comptabilité pour la mettre en conformité avec les exigences du GHG Protocol. Les données constituant le Bilan GES du Groupe ont été recalculées depuis l'année 2022. Les données ainsi présentées dans ce premier rapport de durabilité sont comparables entre 2022 et 2024

En 2024, SNCF Réseau a pris en compte dans son poste 3.11 les données de consommation d'énergies des entreprises ferroviaires pour lesquelles SNCF Réseau ne gère pas le contrat d'achat ou d'approvisionnement.

Méthodes, hypothèses importantes et facteurs d'émission utilisés pour calculer ou mesurer les émissions de GES [ESRS-E1-6-AR-39-b]

Conformément à la norme de comptabilité carbone du GHG Protocol, les émissions sont comptabilisées selon une approche de flux. La répartition entre les catégories 3.1 Achats de biens et services et 3.2 Immobilisations est effectuée sur la base des comptes comptables.

De manière simplifiée, les émissions liées aux travaux de maintenance sont comptabilisées dans la catégorie 3.1 Achats de biens et services, tandis que celles associées aux travaux de régénération et de développement sont classées dans la catégorie 3.2 Immobilisations.

Effets des événements importants et des changements de circonstances (pertinents pour ses émissions de GES) qui se produisent entre les dates de déclaration des entités de sa chaîne de valeur et la date des états financiers à usage général de l'entreprise [ESRS-E1-6-AR-42-c]

La période de référence utilisée pour le suivi des émissions de GES est l'année 2015, année de prise d'objectifs sur les scopes 1 & 2 de l'énergie en France

Types d'instruments contractuels utilisés pour la vente et l'achat d'énergie groupée avec des attributs relatifs à la production d'énergie ou pour des déclarations d'attributs énergétiques non groupés [ESRS-E1-6-AR-45-d]

SNCF Réseau ne fait pas d'achats groupés, et ne dispose pas de clause contractuelle concernant les garanties d'origine.

Pourcentage des émissions de GES du périmètre 3 calculées à l'aide de données primaires [ESRS-E1-6-AR-46-g]

	Répartition scope 3	2023	2024
3-1	Produits et services achetés	23%	17%
3-2	Biens immobilisés	41%	41%
3-3	Emissions liées aux combustibles et à l'énergie (non inclus dans le scope 1 ou le scope 2)	2%	3%
3-4	Transport de marchandise amont et distribution	0%	0%
3-5	Déchets générés	4%	4%
3-6	Déplacements professionnels	0%	0%
3-7	Déplacements domicile travail	6%	5%
3-8	Actifs en leasing amont	0%	0%
3-9	Transport de marchandise aval et distribution -- rabattement / diffusion voyageurs	23%	24%
3-11	Utilisation des produits vendus	0%	6%
3-12	Actifs en leasing aval	0%	0%
	Total scope 3	**100%**	**100%**

Raison pour laquelle la catégorie d'émissions de GES du périmètre 3 a été exclue [ESRS-E1-6-AR-46-i]

Le guide national de la Stratégie nationale bas carbone auprès des entreprises fixe à 80% le critère de significativité des émissions indirectes.

Les postes qui sont exclus de l'inventaires sont : déchets générés, déplacements professionnels, déplacements domicile travail, actifs en leasing amont, actifs en leasing aval, investissements. L'ensemble de ces postes représentent moins de 3% des émissions GES du Groupe Réseau.

Liste des catégories d'émissions de GES du périmètre 3 incluses dans l'inventaire [ESRS-E1-6-AR-46-i] [ESRS-E1-6-AR-46-h]

Depuis 2022, SNCF Réseau mesure l'ensemble de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) conformément aux lignes directrices du GHG Protocol. Ce bilan, établi pour les périmètres de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, contribue également à la mesure de l'empreinte carbone consolidée du Groupe SNCF.

Avant cette date, un suivi des émissions directes liées aux consommations d'énergie des activités de gestion de l'infrastructure était réalisé par le Groupe SNCF, puis par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions (Pour rappel, ces entités sont devenues indépendantes en 2018 à la suite de la réforme ferroviaire)

Les différentes sources d'émissions prises en compte dans l'empreinte carbone sont détaillées dans le tableau ci-après :

Scope	Poste d'émission	Détail des postes
Scope 1	1.1 - Emissions des sources fixes de combustion	Consommation de fioul et de gaz des bâtiments
	1.2 - Emissions des sources mobiles de combustion	Consommation d'énergie du parc de véhicules de service ; des engins de chantiers et du parc ferroviaire de SNCF Réseau
	1.4 - Emissions fugitives	Fuites de fluides frigorigènes des bâtiments
Scope 2	2.1 - Emissions liées à la consommation d'électricité	Consommation électrique des bâtiments ; du parc ferroviaire de SNCF Réseau et Pertes électriques sur le réseau ferré
	2.2 - Emissions liées à la consommation de vapeur, chaleur ou froid	Consommation de chaleur et de froid des bâtiments
Scope 3	3.1 - Produits et services achetés	Achats de biens et matières (fournitures, outillages, textile…), Travaux de maintenance, Numérique, Prestations de services
	3.2 - Biens immobilisés	Travaux (construction, ouvrages d'art, voies, signalisation ferroviaire), Matériaux de voie du réseau, Nouveaux bâtiments, Nouveau matériel roulant, Autres prestations et fournitures
	3.3 - Emissions liées aux combustibles et à l'énergie (non inclus dans le scope 1 ou le scope 2)	Extraction, production et transport de combustibles, d'électricité, de vapeur chaude et froide consommée par SNCF Réseau
	3.4 - Transport de marchandise amont et distribution	Transports terrestres de marchandise et sous-traitance ferroviaire
	3.5 - Déchets générés	Déchets dangereux
	3.6 - Déplacements professionnels	Consommation énergie des véhicules en location courte durée, Déplacements professionnels (hors voiture), Hébergements
	3.7 - Déplacements domicile travail	Déplacements des collaborateurs
	3.9 - Transport aval	Rabattement et diffusion des voyageurs en gare ou le recours à un service en gare.
	3.8 - Actifs en leasing amont	Consommation d'énergie des sites loués dont le contrat énergétique n'est pas géré par SNCF Réseau
	3.11 - Utilisation des produits vendus	Consommation électrique des Entreprises Ferroviaires circulant sur le réseau et dont le contrat d'énergie est géré par SNCF Réseau

Les spécificités de la mesure de l'empreinte carbone de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont :

- La prise en compte de l'énergie consommée par les entreprises ferroviaires circulants sur le réseau ferré exploité par SNCF Réseau (3.11).
- SNCF Réseau inclut dans son empreinte carbone l'ensemble des consommations d'électricité ainsi que les pertes électriques liées aux circulations des Entreprises Ferroviaires sur son réseau ferré dans son scope 2.
- Pour SNCF Gares & Connexions, le poste rabattement et diffusion (3.9) représente les émissions liées à la présence de voyageurs en gare et concerne l'accompagnement des voyageurs ou le recours à un service en gare.

Émissions brutes de GES des scopes 1, 2, 3 et émissions totales de GES

Les tableaux ci-avant (voir [ESRS-E1-49-a] et [ESRS-E1-52-a]) présentent les résultats de l'empreinte carbone de SNCF Réseau pour les années 2022 à 2024. L'année 2022, première année disposant de données complètes sur l'empreinte carbone, sera utilisée comme année de référence pour le suivi des objectifs de décarbonation de l'entreprise.

Sauf indication contraire, les données relatives aux émissions de gaz à effet de serre présentées dans ce document sont exprimées selon l'approche Location-Based, basée sur les facteurs d'émission des pays. Cependant, pour répondre aux attentes variées des parties prenantes, certains résultats sont également présentés selon l'approche Market-Based, qui repose sur les facteurs d'émission du mix résiduel.

7.2.1.7. Projets d'absorption et d'atténuation des GES financés au moyen de crédits carbone [ESRS-E1-7]

SNCF Réseau ne publie pas encore d'objectif « Zéro net ».

7.2.1.8. Tarification interne du carbone [ESRS-E1-8]

SNCF Réseau ne met en œuvre ni redevances carbone internes ni fonds carbone internes.

7.2.2. Pollution [ESRS-E2]

7.2.2.1. Politiques en matière de pollution [ESRS-E2-1]

Politiques de gestion des impacts, des risques et des opportunités importants liés à la pollution [voir ESRS 2 MDR-P] [ESRS-E2-1-14] ESRS-E2-1-15-c]

Description des principaux éléments de la politique

La politique environnement de SNCF Réseau, validée par son Comex en 2022, reprend notamment :

- L'ambition suivante : « Veiller à notre conformité environnementale »
- L'engagement suivant : « Améliorer notre empreinte environnementale »

Elle couvre ainsi la prévention et la réduction des pollutions.

Par ailleurs, la politique de Sécurité Globale de SNCF Réseau intègre la sécurité environnementale, à savoir la gestion des incidents survenus et les actions de prévention qui en découlent.

L'ensemble couvre les deux impacts négatifs matériels :

- Dégradation des écosystèmes et de la santé des population liées à la pollution de l'eau
- Dégradation des écosystèmes et de la santé des population liées à la pollution des sols

Procédures de surveillance

La surveillance est assurée à travers des systèmes de management de l'environnement mis en place dans les entités opérationnelles, et plus globalement par la sécurité environnementale qui couvre à la fois les opérations, les projets voire les pollutions historiques.

Les engagements environnementaux de SNCF Réseau sont suivis à travers son projet d'entreprise « Tous SNCF Réseau ». En complément, SNCF Réseau rend des comptes à sa maison mère SNCF SA, notamment à travers la revue de direction environnement annuelle et le suivi du plan de Vigilance.

Cadre d'application de la politique et attention portée aux intérêts des parties intéressée lors de l'élaboration de la politique

- La politique environnement de SNCF Réseau, couvre l'ensemble de ses activités hors filiales et formalise les leviers suivants :
- Une dynamique d'amélioration continue guidant nos actions.
- Les processus de nos projets impliquants :
  - Une intégration de l'éco-conception en phase amont
  - Le respect des prescriptions en phase de réalisation.
- Notre politique d'achats responsables intégrant des critères environnementaux.
- Les systèmes de management de l'environnement de nos établissements.
- L'implication :
  - De chaque collaborateur, toutes les lignes métiers, leur ligne hiérarchique
  - De nos parties prenantes externes - clients, fournisseurs, investisseurs, associations, riverains, représentants de l'État et des collectivités locales. Cf [ESRS2-SBM-2]

Sans que cela soit formellement inscrit, cette politique visant l'ensemble des activités de SNCF Réseau couvre la totalité du territoire national

Niveau de responsabilité de la mise en œuvre

La politique environnement a été validée par le Comité exécutif de SNCF Réseau. Elle est sous la responsabilité du directeur général exécutif Stratégie et Affaires Corporate.

La politique Sécurité Globale est sous la responsabilité du Directeur général adjoint Sécurité, membre du Comité exécutif.

Informations indiquant comment la politique vise à atténuer les impacts négatifs liés à la pollution de l'eau et du sol [ESRS-E2-1-15-a]

Par déclinaison de la politique environnementale du Groupe SNCF, les politiques environnementales de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions visent notamment à limiter l'occurrence des pollutions et à encadrer l'évaluation des risques et la gestion des impacts.

Au sein de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions, la prévention et la gestion du risque pollution sont traitées :

- Pour les activités industrielles : à travers les démarches de certification ISO14001 de ses établissements industriels et le déploiement d'un système de management environnemental (SME) adapté pour les établissements opérationnels en charge de la maintenance et de l'exploitation du réseau (démarche de labellisation interne « PACTE »)
- Pour l'exploitation des gares à travers une démarche de SME adaptée
- Pour les travaux en lien avec les projets ferroviaires ou l'aménagement et la rénovation des gares : à travers le management environnemental en phase travaux, intégré dans la relation contractuelle avec les entreprises de travaux.
- Pour la gestion opérationnelle des incidents : à travers la sécurité environnementale, incluse dans la politique de sécurité globale. Cette politique de sécurité environnementale exige notamment le signalement systématique des événements environnementaux (dont les incidents engendrant des pollutions) et leur traitement dans les plus brefs délais avec la mise en place des mesures de suivi nécessaires le cas échéant. Les événements environnementaux font l'objet d'une analyse des causes et de retours d'expériences partagés pour mise en place de mesures correctives et préventives adaptées.
- Informations sur le ou les polluants (eau et sols)

  SNCF Réseau étant une infrastructure linéaire couvrant tout le territoire national, il ne fait pas sens de publier une liste des polluants locaux dans différents milieux. De plus, SNCF Réseau rend déjà des comptes aux autorités françaises via le suivi de ses Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et ses Installations Ouvrages Travaux et Activités pouvant avoir des impacts sur l'eau.

7.2.2.2. Actions et ressources relatives à la pollution [ESRS-E2-2]

L'ensemble de ces actions couvre le territoire national.

Activités de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions concernées

Actions	Maintenance et modernisation	Développement	Exploitation	Commercialisation
Programme de mise en conformité des réseaux d'eau (CEPIA) – hors sujet immobilier	X	X	X	
Gestion des pollutions accidentelles	X	X	X	

Programme de mise en conformité des réseaux d'eau (CEPIA) – hors sujet immobilier

Le Groupe SNCF s'est doté de longue date d'un programme d'investissement dénommé CEPIA (Conformité Eau Potable Incendie Assainissement) et visant la bonne gestion et la protection de la ressource en eau à travers des opérations de mise en conformité des réseaux d'assainissement. Ce programme concerne une trentaine de site de SNCF Réseau. Il s'agit d'un programme d'investissement s'échelonnant sur 25 ans (2007 – 2032).

D'autre part le Groupe SNCF a élaboré en 2024 une politique Eau (en cours de validation) dont la déclinaison au sein de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions se traduira par des plans d'actions et d'investissements visant notamment la préservation de la qualité de l'eau et la protection des écosystèmes aquatiques.

Gestion de la pollution

En 2024, année d'entrée en vigueur du domaine de la sécurité environnementale, la sensibilisation de l'ensemble des équipes a été renforcée.

Actions liées à la pollution s'étendant aux engagements de la chaîne de valeur en amont et en aval [ESRS-E2-2-AR-13]

Le Groupe SNCF et par déclinaison SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'attachent à impliquer leurs fournisseurs et leurs prestataires dans la prise en compte des enjeux environnementaux et la maitrise des risques et des impacts sur l'environnement dont la maitrise du risque pollution. Ainsi la charte relation fournisseurs et RSE (Responsabilité sociétales des entreprises) précise en son article n° 2. « Engagements pour la protection de l'environnement » : « Le fournisseur s'engage à prévenir et maîtriser les risques et les impacts environnementaux de ses activités en lien avec le contrat passé avec SNCF, en prenant toute initiative utile notamment en matière d'économie circulaire, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de protection de l'environnement et de la préservation de la biodiversité. » D'autre part SNCF Réseau a diffusé auprès des entreprises de travaux les principes de mise en œuvre de la sécurité environnementale. Celle-ci vient renforcer le management environnemental dans les établissements (démarche "PACTE") et celui déployé pour les travaux.

7.2.2.3. Cibles en matière de pollution [ESRS-E2-3]

Absence d'objectif [ESRS2-81]

SNCF Réseau n'a pas défini de cible chiffrée sur la pollution de l'eau et du sol. Il s'agit de les éviter, et en cas de survenu, de les traiter le plus rapidement possible et d'en tirer les enseignements pour limiter les impacts immédiats et à venir.

7.2.2.4. Pollution de l'eau et des sols [ESRS-E2-4]

SNCF Réseau suit la réglementation en vigueur (ICPE/IOTA). Du fait de son infrastructure linéaire, la consolidation des données n'est pas pertinente sur un périmètre national global. Toutefois, comme indiqué précédemment, SNCF Réseau a localement mis en place un suivi au travers de son système de management de l'environnement et de sa politique de sécurité environnementale. Voir [ESRS-E2-1] et [ESRS-E2-2].

7.2.2.5. Substances préoccupantes et substances extrêmement préoccupantes [ESRS-E2-5]

Les problématiques associées aux substances préoccupantes ne sont pas considérées comme matérielles pour SNCF Réseau

7.2.3. Biodiversité et écosystèmes [ESRS-E4]

7.2.3.1. Plan de transition et prise en considération de la biodiversité et des écosystèmes dans la stratégie et le modèle économique [ESRS-E4-1]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions n'ont pas encore élaboré de plan de transition sur le sujet biodiversité et écosystème. Néanmoins, SNCF Réseau a intégré son engagement de protection de la biodiversité dans sa stratégie d'entreprise dès 2021. Les programmes qui en découlent ont été repris comme « mesures pour les voies ferrées » dans la stratégie nationale biodiversité de la France, en 2023.

7.2.3.2. Politiques liées à la biodiversité et aux écosystèmes [ESRS-E4-2]

Politiques de gestion des impacts, des risques, des dépendances et des opportunités importants liés à la biodiversité et aux écosystèmes [voir ESRS 2 - MDR-P] [ESRS-E4-2-22] [ESRS-E4-2-23-b] [ESRS-E4-2-24-a]

Description des principaux éléments de la politique

La politique environnement SNCF Réseau, validée par son Comex en 2022, reprend notamment :

- L'engagement « d'Améliorer notre empreinte environnementale », et notamment de « Protéger la biodiversité ».

Cet engagement couvre les deux impacts matériels suivants :

- L'impact positif : « Contribution du patrimoine SNCF Réseau à la préservation de la biodiversité »
- L'impact négatif : Les activités de SNCF Réseau et/ ou de sa chaîne de valeur affectent la fonctionnalité des écosystèmes, créant un danger (potentiel ou avéré) pour l'ensemble des espèces vivantes (animales, végétales, etc.).

Par ailleurs, la politique de Sécurité Globale de SNCF Réseau intègre la sécurité environnementale, à savoir la gestion des incidents survenus et les actions de prévention qui en découlent. Elle englobe notamment les risques d'atteinte à la biodiversité. Et couvre ainsi l'impact négatif mentionné ci-dessus.

Pour SNCF Gares & Connexions il existe un référentiel de management de l'environnement qui est une déclinaison du management environnemental du Groupe SNCF détaillé dans le référentiel RG0033.

Procédures de surveillance

La surveillance est assurée à travers des systèmes de management de l'environnement mis en place dans les entités opérationnelles, et plus globalement par la sécurité environnementale qui couvre à la fois les opérations, les projets.

Les engagements environnementaux de SNCF Réseau sont suivis à travers son projet d'entreprise « Tous SNCF Réseau ». En complément, SNCF Réseau rend des comptes à sa maison mère SNCF SA, notamment à travers la revue de direction environnement annuelle et le suivi du plan de Vigilance.

Cadre d'application de la politique et attention portée aux intérêts des parties intéressée lors de l'élaboration de la politique

La politique environnement de SNCF Réseau, couvre l'ensemble de ses activités hors filiales et formalise les leviers suivants :

- Une dynamique d'amélioration continue guidant nos actions.
- Les processus de nos projets impliquants :
- Une intégration de l'éco-conception en phase amont
- Le respect des prescriptions en phase de réalisation.
- Notre politique d'achats responsables intégrant des critères environnementaux.
- Les systèmes de management de l'environnement de nos établissements.
- L'implication :
    - De chaque collaborateur, toutes les lignes métiers, leur ligne hiérarchique
    - De nos parties prenantes externes - clients, fournisseurs, investisseurs, associations, riverains, représentants de l'État et des collectivités locales. Cf [ESRS2-SBM-2]

Sans que cela soit formellement inscrit, cette politique visant l'ensemble des activités de SNCF Réseau couvre la totalité du territoire national

Niveau de responsabilité de la mise en œuvre

La politique environnement a été validé par le Comité exécutif de SNCF Réseau. Elle est sous la responsabilité du directeur général exécutif Stratégie et Affaires Corporate.

La politique Sécurité Globale est sous la responsabilité du Directeur général adjoint Sécurité, membre du Comité exécutif.

Informations indiquant si et comment les politiques relatives à la biodiversité et aux écosystèmes se rapportent aux questions visées dans l'E4 AR4 [ESRS-E4-2-23-a]

Lors de l'établissement de son engagement sur la biodiversité, SNCF Réseau a bien pris en compte les 5 pressions responsables de l'effondrement de la biodiversité tel que définis par la Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES).

Informations indiquant si et comment les politiques relatives à la biodiversité et aux écosystèmes facilitent la traçabilité des produits, des composants et des matières premières ayant des impacts réels ou potentiels importantes sur la biodiversité et les écosystèmes tout au long de la chaîne de valeur [ESRS-E4-2-23-d]

Le Groupe SNCF a identifié sa politique d'achats comme levier pour mobiliser sa chaine de valeur autour des enjeux liés à la biodiversité. Elle s'appuie ainsi sur 3 leviers :

- Dans le cadre de leurs marchés publics SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions intègrent des critères extra-financiers. Le poids de ces critères est fixé à 20% de la note finale. Ces critères sont définis et ajustés en fonction de la nature du marché et des enjeux de durabilité, notamment les enjeux de biodiversité.

- Dans le cadre du dossier technique des marchés de travaux, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions intègrent leurs exigences en matière de respect de l'environnement à travers un document répertoriant l'ensemble des prescriptions que l'entreprise de travaux se doit de mettre en œuvre. Pour les chantiers à faibles enjeux environnementaux il s'agit d'un document standardisé : « la charte chantier verts ». Pour les chantiers à plus forts enjeux il s'agit d'un document adapté spécifiquement au contexte du chantier : la notice de l'environnement. Au regard de celle-ci les entreprises candidates doivent joindre à leur dossier technique un Schéma Organisationnel du Plan d'Assurance Environnement qui fait l'objet d'une évaluation au moment de la sélection du candidat. Enfin une fois désignée l'entreprise retenue rédige un Plan d'Assurance Qualité soumise à validation du maitre d'ouvrage. Ces documents prennent en compte les enjeux environnementaux dont la biodiversité.

- Dans le cadre de l'animation de son panel de fournisseurs SNCF Réseau s'assure que chaque fournisseur a fait l'objet d'une évaluation extra-financière par un organisme tiers indépendant de moins de 3 ans. En l'absence ou en cas de résultat de l'évaluation insatisfaisant SNCF Réseau est en mesure de demander la mise en œuvre de plans d'actions par le fournisseur concerné. Des audits (intégrant la dimension environnementale) peuvent être déclenchés.

Pratiques ou politiques de gestion durable des terres ou de l'agriculture adoptées [ESRS-E4-2-24-b]

Des réflexions ont débuté récemment sur l'analyse du potentiel environnemental du foncier placé sous la responsabilité de SNCF Réseau et confié en gestion à SNCF Immobilier.

Au titre de l'article Article L2111-20 du code des transports la société SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares & Connexions exercent tous pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui leur sont attribués par l'Etat ou qu'elles acquièrent au nom de l'Etat.

Politiques de lutte contre la déforestation adoptées [ESRS-E4-2-24-d]

SNCF Réseau s'approvisionne en bois à travers des filières labellisées pour les traverses bois.

Dans le cadre de ses activités SNCF Réseau est amenée à utiliser le bois comme ressource biologique pour réaliser des traverses. Si la majorité des traverses en bois sur les lignes les plus fortement circulées sont remplacées par des traverses en béton, la technologie ferroviaire nécessite de maintenir sur certaines installations particulières des traverses en bois qui présentent des caractéristiques mécaniques moins rigides que le béton.

SNCF Réseau utilise du bois de deux provenances distinctes au sein de filières certifiées qui prennent en compte les communautés locales :
- Traverses en chêne de provenance française certifiés PEFC ou FSC (40 000 m3 / an)
- Traverses en bois exotique certifiés FSC (4 000 m3 / an)

SNCF Réseau ne s'approvisionne qu'à travers des filières labellisées garantissant une gestion durable de la ressource ainsi qu'une prise en compte des communautés locales.

7.2.3.3. Actions et ressources liées à la biodiversité et aux écosystèmes [ESRS-E4-3]

Actions et ressources relatives à la biodiversité et aux écosystèmes [voir ESRS 2 - MDR-A] [ESRS-E4-3-27]

Actions	Maintenance et modernisation	Développement	Exploitation	Commercialisation
Activités de SNCF Réseau concernées				
Programme d'adaptation de maitrise de la végétation	X	X		
Programme de restauration des continuité écologiques des cours d'eau	X	X		
Programme de restauration des continuité écologiques terrestres	X	X		
Activités de SNCF Gares & Connexions concernées				
Désimperméabilisation et végétalisation des espaces	X	X		
Conception du bâti et des agencements	X	X		
Gestion différenciée et 0 phyto des espaces verts	X	X		

Les actions de protection de la biodiversité menées par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions visent à réduire les effets négatifs de leurs activités. Elles ont par ailleurs d'autres effets positifs sur la biodiversité.

Au-delà des nombreuses mesures environnementales mises en œuvre dans le cadre de ses projets, SNCF Réseau met en œuvre des programmes d'actions écologiques spécifiques ou ayant un impact direct ou indirect en faveur de la biodiversité. Sont plus particulièrement à souligner :

- L'arrêt de l'utilisation du glyphosate par SNCF Réseau, effectif depuis fin 2021 associé à la mise en place de solutions alternatives basées notamment sur des produits de biocontrôle et le déploiement des nouveaux trains désherbeurs sélectifs. Cette transformation industrielle a permis de franchir un cap majeur et de réduire fortement l'usage de produits phytopharmaceutiques de synthèse, moyennant une augmentation significative des coûts d'entretien (+17%). Les effets de cette transformation industrielle sont en cours d'évaluation. D'autre part SNCF Réseau poursuit ses efforts dans la recherche et le déploiement d'actions alternatives chaque fois que possible à l'utilisation des produits phytosanitaires (telles que le déploiement de l'ensemencement choisi sur les voies de service ou la pose de géotextile sous les voies et les pistes lors des renouvellements de voies visant à ralentir et réduire l'implantation de la végétation). Par ailleurs, SNCF Gares & Connexions applique le zéro phyto depuis de nombreuses années.

- Le programme de restauration des continuités écologiques et sédimentaires des cours d'eau au droit des ouvrages franchissant des cours d'eau prioritaires (classés sur la liste nationale dite « n°2 » selon la réglementation Française). Sur un patrimoine de plus de 1644 ouvrages franchissant ces cours d'eau, 860 ouvrages ont déjà été diagnostiqués. 74 ouvrages ont été déclarés non conformes. Parmi ceux-

ci, 10 sont désormais mis en conformité après travaux et 12 projets sont en cours (en études préalables ou en travaux).

- Le programme de restauration des continuités écologiques terrestres de SNCF Réseau conduit des études et élabore des plans d'actions pour réduire la fragmentation des milieux en améliorant les continuités écologiques terrestres. Ces actions conduites à l'échelle des régions visent à diminuer les risques de heurts avec la faune sauvage qui génèrent chaque année de nombreuses heures de retard voire suppressions de train. Ces aménagements localisés sont pensés en priorité pour les sangliers et les chevreuils mais bénéficient pour la plupart à une faune plus large et permet d'accroitre la transparence écologique des ouvrages ferroviaires.

En plus de décliner les programmes nationaux, les équipes régionales mettent en place des initiatives locales en faveur de la biodiversité. A titre d'illustration peuvent être mentionnées les actions suivantes :

- En Occitanie SNCF Réseau a fait réaliser une modélisation des mouvements de la grande faune sauvage sur plusieurs axes prioritaires de son réseau ferré en vue d'identifier des points potentiels de collisions entre la grande faune (sangliers et chevreuils principalement) et les trains. 44 « points chauds » ont ainsi été identifiés dont 12 prioritaires. 5 points chauds sont d'ores et déjà aménagés, c'est-à-dire que la continuité écologique terrestre est rétablie. Les autres points chauds sont en cours d'étude ou en recherche de budgets en vue de les rendre franchissables par la grande faune terrestre en toute sécurité.

- En Bourgogne-Franche-Comté la coexistence de l'infrastructure ferroviaire avec des sites particulièrement sensibles a conduit les équipes SNCF Réseau à engager un travail avec les administrations et les associations locales de défense de l'environnement visant à améliorer la connaissance des enjeux écologiques au droit de l'infrastructure ferroviaire au sein de ces sites, conduisant à concilier les objectifs poursuivis par les réglementations environnementales et les impératifs de l'exploitation ferroviaire, notamment sa sécurité. Cette démarche est en cours de déploiement.

- En Provence Alpes Côte d'Azur, SNCF Réseau conduit une expérimentation sur les lignes de desserte de Port-St-Louis-du-Rhône et de Fos-Graveleau pour améliorer la transparence de l'infrastructure pour les amphibiens. Une expérimentation est ainsi conduite mettant en œuvre des traverses creuses spécifiquement conçues pour faciliter la traversée des voies ferrées par les amphibiens. »

- Enfin au niveau national des projets de recherche sont conduits :

- Lutte contre les espèces exotiques envahissantes (projet REEVES, programme de lutte contre la renouée du Japon avec l'INRAE). Le projet REEVES est prolongé sur la période 2024-2026 pour poursuivre le suivi des stations expérimentales et élargir les expérimentations dans le cadre d'un partenariat avec le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire belge Infrabel. Les espèces exotiques envahissantes sont remplacées par des espèces endémiques, plus propices à la biodiversité locale.

- Projet SESAME : effarouchement acoustique des grands mammifères terrestres : développement d'un outil applicable aux réseaux ferroviaires. Cette thèse copilotée par SNCF, SNCF Voyageurs et SNCF Réseau, en lien avec l'ENES et le MNHN (Réserve de la Haute Touche) a été soutenue en octobre 2024. Les sons produits par la doctorante, visant à limiter le phénomène d'habituation, vont être testés dans des dispositifs installés en bord de voie et sur les trains régionaux. Le suivi se poursuit pendant une année supplémentaire afin de valider leur efficacité en vue de déployer ces dispositifs le long de la voie ferrée dans les zones accidentogènes.

- Thèse sur la Transparence écologique du réseau ferroviaire : continuités écologiques et mesures d'atténuation du risque de collision avec les ongulés sauvages. Cette thèse, réalisée en partenariat avec le laboratoire LADYSS de l'Université Paris 1, s'achève en novembre 2025 : elle vise à déterminer les facteurs explicatifs des collisions, les facteurs qui conduisent les animaux à utiliser les passages à faune existants, afin de déterminer une méthode d'amélioration des ouvrages existants.

Dans le cadre de sa mission d'exploitation des gares, SNCF Gares & Connexions est amenée à déployer des actions visant :

- La désimperméabilisation et végétalisation des espaces (parvis, parking…)
- La conception du bâti et des agencements (refuges de la faune, végétalisation…)
- La gestion différenciée et 0 phyto des espaces verts

Ainsi en novembre 2024, SNCF Gares & Connexions a finalisé un guide de végétalisation des parvis de gare à destination de sa maitrise d'ouvrage. Ce guide apporte ainsi une approche globale et systémique favorable au développement de la biodiversité. Ce guide de végétalisation :

- Présente le potentiel écologique et les enjeux et contraintes spécifiques des parvis de gare.
- Dresse un état des lieux des parvis existants et met en avant les enjeux de leur réaménagement. Pour chaque typologie de pôle d'échange multimodal (PEM) une vision ambitieuse de parvis végétalisé est définie.
- Décline les ambitions de végétalisation des parvis en objectifs généraux et propose des sources d'inspiration et des premières indications de mise en œuvre.
- Comprend des fiches techniques détaillées sur chacun des éléments à déployer.
- Conseille les essences adaptées à chaque écorégion en tenant compte du réchauffement climatique à horizon 10 ans.

Compensations pour la biodiversité utilisées dans le plan d'action [ESRS-E4-3-28-b]

Les travaux de maintenance et de régénération sont pour l'immense majorité conduits sur des infrastructures existantes avec des impacts nuls ou restreints qui ne nécessitent que peu l'application et la mise en œuvre de mesures de compensation.

Les projets d'infrastructures nouvelles peuvent nécessiter des programmes de mesures compensatoires environnementales en conformité avec la réglementation française et en fonction des prescriptions des autorités administratives en charge de l'instruction des demandes d'autorisation environnementales. Le recours aux mesures compensatoires reste toutefois marginal au regard de la volumétrie de travaux de toute nature effectuée sur le réseau ferroviaire existant.

Description de l'intégration ou non des connaissances locales et autochtones et des solutions basées sur la nature dans les actions liées à la biodiversité et aux écosystèmes, et de la manière dont ces connaissances et solutions ont été incorporées [ESRS-E4-3-28-c]

Voir [ESRS-E4-IRO-1-19-b]

7.2.3.4. Cibles liées à la biodiversité et aux écosystèmes [ESRS-E4-4]

Suivi de l'efficacité des politiques et des actions au moyen de cibles [voir ESRS 2 MDR-T] [ESRS-E4-4-31]

Les engagements de SNCF Réseau sont intégrés dans la Stratégie Nationale biodiversité portée par l'Etat et sur lesquels SNCF Réseau rend compte régulièrement.

Les engagements de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont alimentés les engagements Act4Nature du Groupe SNCF. Ces engagements sont publics. Ils portent sur les impacts directs et sur sa chaine de valeur et contribuent à réduire les impacts négatifs identifiés et à préserver les impacts positifs.

Cibles s'appuyant sur un aspect pertinent de la stratégie de l'UE en faveur de la biodiversité à l'horizon 2030 [ESRS-E4-4-32-b]

Les plans d'actions de SNCF Réseau en matière de biodiversité s'appuient, alimentent et sont cohérents avec la Stratégie Nationale pour la Biodiversité de la France en déclinaison de la stratégie européenne en matière de préservation et de restauration des écosystèmes

Description de la manière dont les cibles sont liées aux impacts sur la biodiversité et les écosystèmes, aux dépendances, aux risques et aux opportunités identifiés dans le cadre de ses propres activités et de la chaîne de valeur en amont et en aval [ESRS-E4-4-32-c]

Dans le cadre de ses activités en matière de travaux, il n'y a pas d'objectifs chiffrés. En effet l'évaluation des impacts potentiels et l'objectif de réduction de ces impacts se fait projet par projet ce qui rend complexe la définition de cibles globalisées et leur suivi. Toutefois, SNCF Réseau s'attache à évaluer les enjeux biodiversité en présence et à mettre en œuvre les mesures environnementales et organisationnelles adaptées à leur niveau de sensibilité pour éviter et limiter ses impacts. Cette démarche d'évaluation environnementale et de mise en œuvre dite « Eviter – Réduire – Compenser » est appliquée par les concepteurs et les entreprises de travaux.

D'autre part les trois programmes nationaux (rétablissement des continuités écologiques des cours d'eau, amélioration de la transparence écologique terrestre de l'infrastructure et amélioration de l'intégration des enjeux de biodiversité dans les travaux d'entretien de la végétation) ont bien été élaborés au regard de l'impact négatif matériel.

Description de la portée géographique des cibles [ESRS-E4-4-32-d]

Les cibles portent sur tous les secteurs sur lesquels SNCF Réseau intervient c'est-à-dire sur l'ensemble des emprises ferroviaires nationales (28000 km de lignes) où il y a des interventions de maintenance ou des chantiers de régénération et de modernisation.

Compensations en matière de biodiversité utilisées pour fixer les cibles [ESRS-E4-4-32-e]

Les compensations en matière de biodiversité n'ont pas été utilisées pour fixer les cibles.

Niveau de la hiérarchie d'atténuation à laquelle les cibles peuvent être attribuées (biodiversité et écosystèmes) [ESRS-E4-4-32-f]

La hiérarchie d'atténuation à laquelle les cibles peuvent être attribués relève de la réglementation française au travers de la démarche Eviter – Réduire – Compenser que SNCF Réseau applique dans le cadre de ses activités. Les compensations sont envisagées en dernier recours. Si certaines ont dû être mises en place, dans le cadre de certains grands projets, SNCF Réseau n'envisage pas d'objectif à l'échelle nationale.

7.2.3.5. Indicateurs d'impact concernant l'altération de la biodiversité et des écosystèmes [ESRS-E4-5]

Une analyse est en cours pour identifier les sites des sociétés ferroviaires (ateliers de maintenance, gares, etc.) qui sont à l'intérieur ou à proximité de zones. Par conséquent, SNCF Réseau ne dispose pas à date de données quantitatives permettant de publier des informations sur les métriques d'impacts par site.

7.2.4. Utilisation des ressources et économie circulaire [ESRS-E5]

7.2.4.1. Politiques en matière d'utilisation des ressources et d'économie circulaire [ESRS-E5-1]

Politiques de gestion des impacts, des risques et des opportunités importants liés à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire [voir ESRS 2 MDR-P] [ESRS-E5 -1-14]

Description des principaux éléments de la politique

SNCF Réseau, en tant que gestionnaire d'infrastructure, cherche à prolonger au maximum la durée de vie de ses actifs en voie. Depuis de longue date par exemple il existe un établissement industriel ferroviaire spécialisé dans l'anticipation des risques d'obsolescence de certains composants stratégiques de signalisation ferroviaire et ayant notamment développé une activité de maintenance et de réparation de ces composants (EIV Les Laumes (21)).

La politique environnement SNCF Réseau, validée par son Comex en 2022, reprend notamment :

- L'engagement « d'Améliorer notre empreinte environnementale », et notamment de « Développer l'économie circulaire ».

Cet engagement a alimenté la politique économie circulaire du Groupe, déclinée comme suit :

- Préserver les ressources par une utilisation sobre et efficace,
- Agir pour créer, pour conserver, pour redonner de la valeur financière et extra-financière aux ressources que nous mobilisons,
- Concevoir nos projets, nos opérations, nos services dans une approche intégrant le court, le moyen et le long terme pour réduire les impacts environnementaux et sociaux à toutes les étapes de leur cycle de vie.

Cet engagement couvre ainsi les deux impacts matériels suivants :

- L'impact positif : « réduction de la pression sur les écosystèmes localement et à l'international par le développement de la circularité »
- L'impact négatif : « Surconsommation de ressources naturelles non renouvelables à grande échelle »

Par ailleurs, la politique de Sécurité Globale de SNCF Réseau intègre la sécurité environnementale, à savoir la gestion des incidents survenus et les actions de prévention qui en découlent.

Cet engagement contribue également à l'objectif de décarbonation de SNCF Réseau.

De plus, la politique achats de SNCF Réseau entraine la filière industrielle dans un cycle vertueux en introduisant dans les processus achats une incitation à l'économie circulaire.

SNCF Gares & Connexions répond aux enjeux spécifiques de l'exploitation et de la conception des gares à travers 3 axes :

- Orientation de 100% des déchets recyclables vers une filière de valorisation dans les gares
- Orientation de 100% des déchets recyclables vers une filière de valorisation dans les chantiers
- Généralisation de l'éco-conception dans les projets de rénovation ou de construction de gare

Les projets de construction, rénovation et démolition de bâtiments et gares intègrent des pratiques d'économie circulaire, telles que le réemploi des matériaux de construction et la minimisation des déchets. Les principes d'économie circulaire sont également intégrés aux règles d'exploitation via le déploiement d'équipements de tri à destination des clients et la poursuite et la mise en qualité des processus.

Procédures de surveillance

La surveillance est assurée à travers des systèmes de management de l'environnement mis en place dans les entités opérationnelles, et plus globalement par la sécurité

environnementale qui couvre à la fois les opérations, les projets voire les pollutions historiques.

Les engagements environnementaux de SNCF Réseau sont suivis à travers son projet d'entreprise « Tous SNCF Réseau ». En complément, SNCF Réseau rend des comptés à sa maison mère SNCF SA, notamment à travers la revue de direction environnement annuelle et le suivi du plan de Vigilance.

Cadre d'application de la politique et attention portée aux intérêts des parties intéressée lors de l'élaboration de la politique

- La politique environnement de SNCF Réseau, couvre l'ensemble de ses activités hors filiales et formalise les leviers suivants :
- Une dynamique d'amélioration continue guidant nos actions.
- Les processus de nos projets impliquants :
- Une intégration de l'éco-conception en phase amont
- Le respect des prescriptions en phase de réalisation.
- Notre politique d'achats responsables intégrant des critères environnementaux.
- Les systèmes de management de l'environnement de nos établissements.
- L'implication :
  - De chaque collaborateur, toutes les lignes métiers, leur ligne hiérarchique
  - De nos parties prenantes externes - clients, fournisseurs, investisseurs, associations, riverains, représentants de l'État et des collectivités locales. Cf [ESRS2-SBM-2]

Sans que cela soit formellement inscrit, cette politique visant l'ensemble des activités de SNCF Réseau couvre la totalité du territoire national

Niveau de responsabilité de la mise en œuvre

La politique environnement a été validée par le Comité exécutif de SNCF Réseau. Elle est sous la responsabilité du directeur général exécutif Stratégie et Affaires Corporate

La politique Sécurité Globale est sous la responsabilité du Directeur général adjoint Sécurité, membre du Comité exécutif.

Informations indiquant si et comment la politique aborde la transition vers l'abandon de l'utilisation de ressources vierges, y compris l'augmentation relative de l'utilisation de ressources secondaires (recyclées) [ESRS-E5-1-15-a]

Conformément à la réglementation en vigueur, et en cohérence avec l'objectif de neutralité carbone en 2050 pris par la France, SNCF Réseau s'est engagée dans une démarche de transition réduisant l'utilisation de ressources vierges. Cette démarche visant à développer et accélérer l'économie circulaire repose sur les orientations suivantes :

- Appliquer la hiérarchie « réemploi, réutilisation et en dernier lieur recyclage et/ou incinération avec récupération d'énergie en fonction des matériaux ».
- Collecter soigneusement et trier 100% des matériaux structurant de la voie (rails, traverses, ballast, fil de contact caténaire) en vue de leur réemploi ou de leur valorisation.
- Améliorer la traçabilité des flux matières et des stocks.
- Allonger la durée de vie d'usage des actifs ferroviaires. A titre d'illustration la durée de vie d'une traverse bois de l'ordre de 35 à 40 ans. Celle-ci peut initialement être mise sur des voies circulées à vitesse commerciale puis plusieurs dizaines d'années après, si elle présente encore des caractéristiques mécaniques satisfaisantes, être récupérée aux grés d'un chantier de renouvellement de la voie pour être remployée sur une ligne circulée à plus faible vitesse ou sur une voie de stationnement. Le rail initialement utilisé sur des lignes à grande vitesse est remployé, après contrôle, sur des lignes circulées à plus faible vitesse. Il en est de même pour le ballast et les traverses.
- Augmenter la part de matières recyclées dans la fabrication de nouveaux matériaux pour le réseau. Par exemple SNCF Réseau utilise désormais pour ces nouveaux rails des rails fabriqués à partir d'une proportion importante d'acier recyclé. Ainsi dans le cadre du renouvellement du marché d'approvisionnement en rails neufs pour la période 2024-2028, l'application de critères extra-financiers ambitieux (20% de la note finale) a conduit SNCF Réseau à sélectionner l'offre avec les rails les moins carbonés. Toutefois, SNCF Réseau vérifie pour chaque produit si l'intégration d'une fraction de matière recyclée a un impact positif ou négatif sur les caractéristiques de ce produit avant son intégration au dispositif ferroviaire à l'échelle industrielle. Ce type d'étude est par exemple en cours sur le cuivre des fils caténaires.
- Développer des « boucles courtes » industrielles. Par exemple dans le cadre d'un chantier induisant la dépose d'un volume de ballast trouver dans le cadre de ce chantier un usage alternatif de ce ballast usagé.

SNCF Réseau est amené à faire évoluer ses référentiels techniques, ses méthodes de conception, son outil industriel et ses modes d'intervention, d'approvisionnement et de gestion des stocks pour réduire son usage de ressources vierges et accroitre le recours à des ressources secondaires.

Informations indiquant si et comment la politique traite de l'approvisionnement durable et de l'utilisation des ressources renouvelables [ESRS-E5-1-15-b]

Le Groupe SNCF s'attache à ce que sa politique d'achats contribue à ses objectifs d'approvisionnement durable. Il est récompensé depuis 2012 par le label « relations fournisseurs responsables ». Il a été renouvelé en 2023.

De fait, SNCF Réseau, encourage de manière générale un approvisionnement durable. SNCF Réseau exige désormais que ses fournisseurs puissent justifier d'une évaluation extra-financière par un organisme indépendant datant de moins de 3 ans et que cette évaluation soit satisfaisante.

De plus, le Groupe SNCF fixe depuis 2019 des critères extra-financiers pour ses principaux marchés dont le poids représente jusqu'à 20% de la note finale.

A travers ces critères SNCF Réseau accroit ses exigences et ses attendus en matière de propositions techniques intégrant des taux de réemploi des matériaux et d'utilisation de matériaux recyclés. Le niveau de ses exigences vis-à-vis de ses fournisseurs est renforcé au fur et à mesure du renouvellement de ses marchés et de ses accords cadre.

A titre d'illustration, dans le cadre de sa démarche d'économie circulaire SNCF Réseau a contribué à l'impulsion d'une filière de rail « vert » : approvisionnement en boucle courte de rails fabriqués à partir de rails recyclés et fondus dans des fourneaux électriques moins émissifs en carbone que les hauts fourneaux utilisés majoritairement par la profession. D'ici 6 ans au plus SNCF Réseau souhaite pouvoir très fortement réduire l'empreinte carbone des rails neufs achetés en achetant des rails issus de technologie moins émissives.

Après les rails, les traverses béton constituent un important volume de matière à forte empreinte carbone. A travers ses actions sur les marchés SNCF Réseau souhaite s'orienter dans les prochaines années vers des solutions de traverses intégrant des bétons moins émissifs dans leur processus de fabrication.

7.2.4.2. Actions et ressources relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire [ESRS-E5-2]

Actions et ressources relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire [voir ESRS 2 MDR-A] [ESRS-E5-2-19]

		SNCF Réseau		SNCF Gares & Connexions	
Actions	Infrastructure et bâtiment	Circularité du ballast : 1er gisement de Matière de SNCF R	Circularité des rails : boucle courte rails pour rails	Modernisation de la Gare du Nord (Horizon 2024)	Modernisation de la gare de Saint-Denis
Cadre de référence de l'économie circulaire **5 principes d'action du Groupe SNCF**	Ecoconcevoir nos projets opérations services			X	X
	Acheter mieux et au juste besoin	X	X	X	X
	Agir pour utiliser plus longtemps	X	X	X	X
	Permettre de redonner de la valeur à ce dont nous n'avons plus besoin	X	X	X	X
	Valoriser notre savoir-faire dans notre offre de service				
Contribution à l'IRO	Sur-consommation de ressources naturelles non renouvelables à grande échelle	X	X	X	X
	Réduction de la pression sur les écosystèmes localement et à l'international par le développement de la circularité des écosystèmes	X	X		
	Autres impacts positifs		Diminution des GES	Emploi local	Coopération territoriale

Description du champ d'action

Les résultats attendus sont :

- La mutation des pratiques industrielles vers le développement de l'économie circulaire dans les travaux de modernisation et régénération de l'infrastructure, pour les matériaux dimensionnants de la voie, et la modernisation des bâtiments
- Le passage à l'échelle industrielle et systématique de ces pratiques

Ecoconcevoir nos projets opérations services	Acheter mieux et au juste besoin	Agir pour utiliser plus longtemps	Permettre de redonner de la valeur à ce dont nous n'avons plus besoin	Valoriser notre savoir-faire dans notre offre de service
	X	X	X	

Portée géographique : ces actions s'appliquent sur l'ensemble des zones géographiques dans lesquelles SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions opèrent en France

Horizon temporel : cette démarche a vocation à être pérenne. Pour SNCF Réseau, des points de passage ont été définis pour 2025 :

- 100% de collecte des matériaux sur les 5 segments structurants de la voie - ballast, rail, traverse bois, traverse béton, fil de contact caténaire - en vue de leur réemploi ou valorisation
- Réemploi de 25% de ballast, 7% de rails et 7% de traverses bois

Exemple 1 : La circularité du ballast, premier gisement de matière de SNCF Réseau

Description : opération de criblage et de lavage du ballast retiré des voies et activités de « carrière artificielle » en vue d'un réemploi du ballast sur voie ferrée et des co-produits pour d'autres usages (génie civil). Ces opérations se déroulent sur les plateformes temporaires ou définitives aménagées pour les travaux appelées « bases travaux » ou « bases arrière ».

Principes d'action se rapportant à cette démarche :

Bénéfices pour l'environnement et la société :
Ces actions permettent notamment :

- L'atténuation de la pression sur l'extraction minérale pour tendre vers une sobriété de la matière
- La diminution des impacts sur l'extraction et sur la logistique d'un produit de forte densité (produit pondéreux)
- La valorisation des co-produits dans le génie civil ferroviaire

Bénéfices pour SNCF Réseau :

- Maîtrise du risque d'approvisionnement en ballast dans un contexte de limitations d'extension des carrières en France
- Amélioration de la performance des opérations de modernisation, régénération et maintenance du réseau ferré (opportunité économique majeure)

Périmètre : cette démarche concerne les travaux de modernisation, régénération et de maintenance des voies ferrées en France

Parties prenantes : cette démarche porte sur les activités propres du SNCF Réseau ainsi que sur celles de la chaine de valeur amont (approvisionnement des chantiers en ballast) et aval (gestion du ballast déposé), et implique notamment des partenaires industriels sur le criblage lavage

Cible et horizon temporel :

- Atteindre d'ici fin 2025, 25% de réemploi sur les besoins de matières annuels en granulats ballast sur nos travaux de modernisation, régénération et de maintenance de la voie, soient environ 400 000 tonnes annuelles

- Une amélioration continue du processus est envisagée jusqu'en 2030

Avancement et perspectives :

- 2024 : **375 000** tonnes de ballast ont été criblées et lavées en vue de leur réemploi.

- 2025 et au-delà : passage à l'échelle industrielle avec maximisation du réemploi de ballast, l'approvisionnement en ballast « neuf » (issu directement d'une carrière) ne devenant que secondaire et intervenant en second recours.

Exemple 2 : La circularité des rails, boucle courte rails pour rails, SNCF Réseau

Description :
Développement d'une « boucle courte » de recyclage du rail (recyclage de rails pour fabriquer de nouveaux rails), en partenariat avec une aciérie électrique dans le nord de la France. Pour contexte, le rail est une pièce d'usure de la voie, ce qui ne permet qu'un faible taux de réemploi direct. Les rails issus d'une dépose sont donc très majoritairement orientés vers une filière de valorisation de la matière. La création d'une « boucle courte » de recyclage pour le rail constitue une première industrielle pour SNCF Réseau.

Principes d'action se rapportant à cette démarche :

Ecoconcevoir nos projets opérations services	Acheter mieux et au juste besoin	Agir pour utiliser plus longtemps	Permettre de redonner de la valeur à ce dont nous n'avons plus besoin	Valoriser notre savoir-faire dans notre offre de service
	X	X	X	

Bénéfices pour l'environnement et la société :
Cette action permet :
- L'atténuation de la pression sur les écosystèmes dans le cadre d'une démarche vertueuse de sobriété de la matière
- Le soutien de l'évolution de la filière de production des rails, de la filière fonte vers la filière électrique, davantage décarbonée
- Le maintien, sur le territoire ou à proximité, d'une activité et d'un savoir-faire industriels indispensables, via le soutien à l'activité industrielle d'aciéries en France et en Europe
- La contribution à la décarbonation de la filière d'approvisionnement de SNCF Réseau

Bénéfices pour SNCF Réseau :
- La limitation de la dépendance à la disponibilité des ferrailles de qualité sur le marché
- La sécurisation de l'approvisionnement en acier de haute qualité
- L'amélioration de la performance économique
- L'opportunité de maitriser la filière rails recyclés

Périmètre : cette démarche concerne les travaux de modernisation, de régénération et de maintenance des voies ferrées, en particulier la gestion des rails déposés, en France

Parties prenantes : elle porte sur les activités propres de SNCF Réseau ainsi que sur celles de la chaine de valeur amont (approvisionnement des chantiers) et aval (recyclage rails déposés), et implique Ascoval Saarsthal, partenaire industriel

Cible et horizon temporel :
- D'ici fin 2025 : pose de 7% de rail de réemploi sur les chantiers de régénération ou modernisation et orientation de 93% des rails déposés vers une filière de valorisation matière, dont 40% minimum orienté vers la boucle courte industrielle. Cela représente 50 000 tonnes annuel en « boucle courte » industrielle « Rails pour rails ».
- Une amélioration continue de l'opération est envisagée jusque 2030

Avancement et perspectives :
- Cette action est mise en œuvre depuis 2020. Après une phase de montée en puissance, la démarche a atteint un rythme cible et constant depuis 2022.
- En 2023, 4.7% (7 180 t) du rail posé en voie était issu du réemploi, 44% du rail valorisé a été adressé vers la boucle courte (55 kt/124 kt).
- En 2024 :
  - Le rail de réemploi remis en voie représente un volume de 9 590 tonnes selon une estimation approvisionnement neuf 2024 à 169 430 tonnes, soient 5,4% de réemploi attendu
  - Le rail de dépose orientés en « boucle courte » représente 50 535t à fin décembre.

Exemple 3 : Modernisation de la gare du Nord (Horizon 2024), SNCF Gares & Connexions

Description :
- Modernisation de la gare du Nord, notamment dans le but de fluidifier les parcours et repenser l'intermodalité autour et dans la gare.
- « Horizon 2024 » est le nom de la première phase des travaux qui ont permis à Paris Gare du Nord d'être prête en mai 2024 pour les Jeux Olympiques et Paralympiques 2024. Le projet se décompose en 21 « sous-projets » répartis à tous les niveaux de la gare, dont certains sont en interface avec la ville de Paris.
- Parmi eux, de nouveaux passages vers le RER, d'une nouvelle éco-station de bus, et de la création d'une grande halle à vélos (le plus grand parking vélos sécurisés d'Ile-de-France) dont la toiture est composée de 567 panneaux photovoltaïques et dont la verrière a été construite en partie grâce au réemploi.
- Le projet de modernisation de Paris Gare du Nord contribue aux objectifs de SNCF Gares & Connexions, déclinés de la politique économie circulaire Groupe :
  - Orienter 100% des déchets recyclables vers une filière de valorisation dans nos chantiers d'ici 2030
  - Généraliser l'éco-conception dans les projets de rénovation ou de construction de gare

Principes d'action se rapportant à ce projet :

Ecoconcevoir nos projets opérations services	Acheter mieux et au juste besoin	Agir pour utiliser plus longtemps	Permettre de redonner de la valeur à ce dont nous n'avons plus besoin	Valoriser notre savoir-faire dans notre offre de service
X	X	X	X	

Bénéfices pour l'environnement et la société : démarche d'éco-conception permettant la réduction de l'empreinte environnementale du projet, notamment par le réemploi de matériaux, l'utilisation de matériaux biosourcés et la valorisation des déchets de chantiers

Bénéfices pour SNCF Gares & Connexions :
- Opportunité économique via la gestion sobre des ressources (cf. réemploi des matériaux, utilisation de matériaux biosourcés et valorisation des déchets)
- Participation à la création d'emplois en Ile-de-France *Exemple : pour les luminaires Sammode-Proclus, le coût du réemploi d'équipements électriques vaut 55% du prix du neuf et le reconditionnement de ces équipements se fait en Ile-de-France.*

Périmètre : ce projet concerne les travaux de modernisation de la Gare du Nord à Paris

Parties prenantes : ce projet porte sur les activités propres de SNCF Gares & Connexions ainsi que sur celles de la chaine de valeur amont (conception, fournisseurs) et aval (gestion et valorisation des déchets), et implique ou affecte différentes parties prenantes (ex. : territoire, voyageurs, visiteurs, exploitants, fournisseurs, collectivité, associations)

Cible et horizon temporel : le projet de modernisation de Paris Gare du Nord contribue aux objectifs de SNCF Gares & Connexions, déclinés de la politique économie circulaire Groupe : orienter 100% des déchets recyclables vers une filière de valorisation dans nos chantiers et généraliser l'éco-conception dans les projets de rénovation ou de construction. Il vise l'horizon 2024.

Avancement et perspectives : la première phase du projet qui était la modernisation de la gare, s'est achevée avant les jeux de Paris en mai 2024

- 70% des déchets de chantier ont été valorisés
- 241 tonnes de déchets ont été évités grâce au réemploi dans ce projet, soit 178td'équivalent CO2 et environ 9500m3 de consommation d'eau ont aussi été évitées. Des matériaux biosourcés ont été utilisés : 680m2 de murs et 190 m2 de planchers sont en bois biosourcé

Informations financières : le projet a été financé en fonds propres et avec des subventions d'Île-de-France Mobilités, de l'Etat et de l'Union Européenne

Exemple 4 : Modernisation de la gare de Saint-Denis, SNCF Gares & Connexions

Description :

- Modernisation de la gare de Saint-Denis dans le but de mettre en accessibilité la gare, moderniser et désaturer les espaces, améliorer le confort, la sécurité et l'intermodalité. Les travaux sont destinés à anticiper la hausse de fréquentation de la gare prévue (90 000 voyageurs/jour en 2018, 150 000 voyageurs/jours prévus pour 2030).
- Le projet intègre des actions liées à l'économie circulaire notamment :
  - Le déploiement du réemploi pour l'accès provisoire Est de la gare : dépose soignée des pavés en granit pour un réemploi in situ ; utilisation de dalles du parvis dans les petites serres de la ZAC Gagarine Truillot ; récupération des rideaux métalliques issus d'un ancien hangar SNCF ; dépose et déconstruction soigneuse de l'ancien Véligo pour réinstallation in situ ; utilisation de palissades de chantier de portes palières récupérés d'un immeuble de logements de la Régie Immobilière de la Ville de Paris.
  - L'aménagement d'une toiture végétalisée de 264 m² avec un substrat d'une épaisseur de 30 à 50 cm.
- Le projet de modernisation de la gare de Saint-Denis contribue à l'un des objectifs de SNCF Gares & Connexions, déclinés de la politique économie circulaire Groupe : généraliser l'éco-conception dans les projets de rénovation ou de construction de gare. Sur le volet matière, cela se traduit notamment par une conception au juste besoin et un recours favorisé au réemploi.

Principes d'action se rapportant à ce projet :

Ecoconcevoir nos projets opérations services	Acheter mieux et au juste besoin	Agir pour utiliser plus longtemps	Permettre de redonner de la valeur à ce dont nous n'avons plus besoin	Valoriser notre savoir-faire dans notre offre de service
X	X	X	X	

Bénéfices pour l'environnement et la société : par le réemploi des matériaux du parvis et de la terrasse, réduction de l'impact environnemental du projet lié à l'usage de ressources naturelles non renouvelables (cf. atténuation de la pression sur les ressources et réduction des déchets)

Bénéfices pour SNCF Gares & Connexions : opportunité économique via la gestion sobre des ressources (cf. réemploi des matériaux du parvis et de la terrasse)

Périmètre : ce projet concerne les travaux de régénération et de modernisation des bâtiments et des abords de la gare de Saint-Denis.

Parties prenantes : ce projet porte sur les activités propres de SNCF Gares & Connexions ainsi que sur celles de la chaine de valeur amont (conception, fournisseurs) et aval (gestion des produits de dépose et des déchets), et implique ou affecte différentes parties prenantes (ex. : fournisseurs, voyageurs, visiteurs, collectivités)

Cible et horizon temporel : les cibles du projet à horizon 2027 de parvis sont : 6% de réemploi in situ, 21% de réemploi ex situ et 73% des matériaux à recycler.

Avancement et perspectives :

- 2022 et 2023 : livraison d'un nouveau passage souterrain et rehaussement des quais et des abris
- 2024 : réception des travaux d'abaissement du parvis Est, création d'une toiture végétalisée du nouveau Bâtiment Voyageurs, les accès Est et Ouest sont devenus définitifs, création nouveau bâtiment pour les voyageurs à l'Ouest, parking vélo Place des Confluence :
  - Pour la toiture végétalisée, 92% du substrat est issu du réemploi de terres inertes.
  - Une partie des dalles du parvis, non réutilisées pour le nouveau parvis, ont été cédées aux petites serres de la ZAC Gagarine Truillot à Ivry-sur-Seine. Ce projet s'inscrit lui aussi dans une démarche d'économie circulaire.

7.2.4.3. Cibles relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire [ESRS-E5-3]

Suivi de l'efficacité des politiques et des actions par le biais de cibles [voir ESRS 2 MDR-T] [ESRS-E5-3-23]

La démarche d'économie circulaire de SNCF Réseau se concentre prioritairement sur les matériaux dimensionnants de la voie (Rails, traverses, ballast et à partir de 2025 fil caténaire).

Les cibles portent d'une part sur le processus de dépose de ces matériaux au moment des travaux de régénération et de maintenance des voies puis sur les modalités de réemploi et de valorisation.

Ainsi SNCF Réseau s'est donnée pour cible d'améliorer la gestion, le tri et la traçabilité des produits de dépose avec un objectif de collecte de 100% des matériaux structurant de la voie en vue de leur valorisation à fin 2025.

Pour ce qui est des modalités de réemploi et de valorisation, SNCF Réseau a pour cibles :

- 25% de réemploi sur les besoins annuels en granulats ballast pour les travaux de régénération et de maintenance de la voie.
- 7% de réemploi des rails sur les chantiers de régénération ou de modernisation principalement sur des lignes de dessertes fines du territoire et les voies de service.
- 93% des rails déposés orientés vers de la valorisation, avec interdiction d'export hors Europe dont 40% minimum orienté vers la boucle courte industrielle « rails pour rails »

Pour SNCF Gares et Connexions :

- Les cibles pour l'économie circulaire sont alignées avec celles de la politique économie circulaire Groupe :
- L'orientation de 100% des déchets recyclables vers une filière de valorisation dans les gares d'ici 2030 et d'ici 2035 dans les chantiers
- Généraliser l'éco-conception dans les projets

Les cibles de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions contribuent aux deux objectifs de la politique économie circulaire du Groupe SNCF : pour les flux entrants, augmenter la part de produits issus du réemploi et de matières recyclées dans notre consommation de ressources, et pour les flux sortants, cible du « 0 déchet non valorisé » pour les produits et matières valorisables à l'horizon 2030.

Description de la manière dont les cibles sont liées aux ressources entrantes et sortantes (utilisation des ressources et économie circulaire) [ESRS-E5-3-24]

La démarche d'économie circulaire de SNCF Réseau cherche un niveau de traitement de la matière le plus élevé. Les cibles définies s'attachent en premier lieu au réemploi des matières. Dans ce cas les ressources sortantes deviennent directement des ressources entrantes sans passer par le statut de déchet et sont utilisées pour le même usage.

S'agissant de la valorisation (autre cible de la démarche économie circulaire de SNCF Réseau), le bien envoyé en valorisation est une ressource sortante. C'est pourquoi SNCF Réseau a constitué la première « boucle courte » de recyclage industriel du rail « rail pour rail » qui permet de valoriser une ressource sortante en l'utilisant pour fabriquer une nouvelle ressource de même usage entrante.

A noter que la réutilisation (exemple réutilisation de traverses béton pour réaliser des aménagements autres que ferroviaires), encore marginal, permet en changeant l'usage de la ressource d'éviter qu'elle ne devienne une ressource sortante.

Description de la manière dont les cibles sont liées à l'augmentation de la circularité dans la conception des produits et à l'augmentation du taux d'utilisation circulaire des matières [ESRS-E5-3-24-a] [ESRS-E5-3-24-b]

SNCF Réseau a une activité industrielle de régénération et de maintenance des voies ferrées. La démarche et les objectifs de réemploi et de valorisation des matériaux dimensionnant de la voie participent à l'augmentation de la circularité au sein de SNCF Réseau dans la conception des produits.

Pour les rails :

- En externe en valorisation : création d'une filière spécifique pour concevoir des rails à partir d'anciens rails en boucle courte en aciérie électrique (Rail « vert »)
- En interne en réemploi sur le site industriel dédié à Saulon (21) : récupération de rails sur les chantiers de dépose ou surplus de chantier, contrôle et vérification, puis approvisionnement de nouveaux chantiers avec ces rails contrôlés et reconditionnés

Pour le ballast :
Le ballast est un produit qui doit répondre à des critères spécifiques (mécaniques / granulométrie…). Les contraintes auxquelles il est soumis en voies (contraintes mécaniques au passage des trains / intempéries, …) en altère ses caractéristiques. Par conséquent il ne peut être réutilisé en l'état lorsqu'il est déposé. Les objectifs d'économie circulaire portés par SNCF Réseau sur cette ressource ont nécessité de développer des méthodes de conception du granulat-ballast recyclé et d'en vérifier la correspondance avec les caractéristiques attendues du granulat ballast. Actuellement en démonstrateurs mais avec un objectif de s'étendre à une échelle industrielle, les produits issus des traitements par criblage et lavage provenant de carrières « artificielles » de ballast, comme celles de Miramas et Lille, répondent à ces caractéristiques et permettent la conception de produits de haute valeur. D'autre part la fraction des granulats obtenus par criblage et ne pouvant être utilisé en tant que ballast reste toutefois un produit de qualité pour d'autres usages de génie-civil. Cette démarche contribue à la durabilité des matériaux utilisés dans les voies et à l'augmentation de la circularité dans la conception de ces produits.

Il est aussi important de mentionner la recyclerie des matériels ferroviaires de Beaune (21), véritable laboratoire de l'économie circulaire ferroviaire hors matériaux dimensionnants de la voie. Au sein de cette recyclerie sont évalués la circularité d'éléments, de composants et de produits ferroviaires afin d'identifier et de faire évoluer les matières utilisées.

Description de la manière dont les cibles sont liées à la minimisation des matières premières primaires [ESRS-E5-3-24-c]

Dans le cadre de sa démarche d'économie circulaire SNCF Réseau s'attache à respecter la gestion des matières et notamment à prioriser le réemploi en premier lieu, la réutilisation et seulement en dernier la valorisation. L'ensemble de ces objectifs et démarches concerne prioritairement les matériaux dimensionnants de la voie dont la fabrication à neuf nécessite des matières premières primaires en quantité (matériaux de carrière, minerai…).

Pour les rails en particulier, SNCF Réseau inclut dans ses contrats une interdiction de vente hors union européenne de l'acier. SNCF Réseau a acheté en 2024, 84,62 % de rails recyclés issus de la filière électrique (143 418 t de rails verts sur 169 430 t acheté au total).

Les objectifs que s'est fixé SNCF Réseau en matière d'économie circulaire contribuent donc à la minimisation du recours à des matières premières primaires.

Description de la manière dont les cibles sont liées à l'approvisionnement durable et à l'utilisation de ressources renouvelables [ESRS-E5-3-24-d]

SNCF Réseau en tant que gestionnaire d'une infrastructure porte de manière générale une réflexion sur l'allongement de la durée de vie de actifs placés sous sa responsabilité. L'objectif de SNCF Réseau est donc d'assurer la plus grande durée de vie en voie des matériaux. A ce titre la durée de vie moyenne des matériaux sur l'infrastructure ferroviaire est de 35 à 45 ans. Certains matériaux comme les traverses bois peuvent aller au-delà (jusqu'à 100 ans sur les voies de service).

D'autre part SNCF Réseau cherche à optimiser en premier lieu l'utilisation des matières qu'elle possède déjà. Pour les grands chantiers de renouvellement de voie (chantiers dits en « suite rapide »), le ballast utilisé provient déjà pour ¼ de l'auto-approvisionnement grâce au réemploi du ballast déposé du chantier par le chantier lui-même (après traitement sur une base arrière) mais aussi, pour certains d'entre eux, grâce aux carrières artificielles situées à des endroits stratégiques. Pour les rails l'établissement industriel de Saulon (21) contribue à optimiser le taux de réemploi et d'usage des rails à l'échelle nationale.

Cibles liées à la gestion des déchets [ESRS-E5-3-24-e]

La démarche d'économie circulaire portée par le groupe et déclinée par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions contribue à la réduction des matériaux passant au statut « déchet ». D'autre part cette politique s'est donnée comme cible « 0 déchet non valorisé » pour les produits et matières valorisables à l'horizon 2030.

Description de la manière dont les cibles sont liées à la gestion des déchets [ESRS-E5-3-24-e]

Les actions d'économies circulaire servent notamment à limiter la production de déchets pour les matériaux dimensionnants de la voie (rail, ballast, traverses et fil de contact). Les produits qui ne seraient pas réemployés directement sont triés et valorisés dans les filières de traitement adaptées conformément à la réglementation de gestion des déchets, mais aussi, pour certains, recyclés en « boucle courte » à destination de nos fournisseurs (cas du rail refondu pour refaire du rail).

Description de la manière dont les cibles sont liées à d'autres questions relatives à l'utilisation des ressources ou à l'économie circulaire [ESRS-E5-3-24-f]

A travers sa démarche d'économie circulaire, SNCF Réseau contribue au développement économique d'autres partenaires industriels :

- SNCF Réseau assure l'animation de la filière ferroviaire sur l'économie circulaire à travers des groupes de travail thématiques avec la Fédération des Industries ferroviaires (FIF), le Syndicat des entrepreneurs de travaux des voies ferrées de France (SETVF) ou encore Syntec – Ingénierie (regroupement pour l'ingénierie ferroviaire)
- De plus en tant que membre de l'OREE (Organisation pour le Respect de l'Environnement dans l'Entreprise et de RECORD (association qui regroupe plusieurs grandes entreprises afin de mutualiser des études liées à l'environnement) SNCF Réseau s'est plus particulièrement impliquée sur le volet économie circulaire.

Cette animation de la filière commence à porter ses fruits. En effet des fournisseurs commencent à répondre dans leurs propositions à la volonté de SNCF Réseau d'intégrer l'économie circulaire aux demandes de matières et dans le cadre des

chantiers (propositions en termes d'écoconception, de réemploi de composants particuliers à forte valeur (appareils de voies), d'utilisation des matériaux de dépose par le chantier lui-même).

En ce qui concerne plus particulièrement la « boucle courte rail pour rail », la mise en place de cette filière de rail « vert » a permis de pérenniser 400 emplois directs et de maintenir une compétence et un savoir-faire sur un territoire impacté par la désindustrialisation.

Niveau de la hiérarchie des déchets auquel les cibles se rapportent [ESRS-E5-3-25]

SNCF Réseau respecte en priorité la hiérarchie d'usage des matières à savoir priorité à l'allongement de la durée de vie, sobriété dans l'usage de matières nouvelles, réemploi ou réutilisation des matières existantes, valorisation et en dernier lieu élimination.

Cibles fixées et présentées obligatoires (requises par la législation) [ESRS-E5-3-27]

La réglementation applicable oblige les professionnels à trier plus particulièrement 5 flux de déchets (papier-carton, plastique, bois, métal, verre). SNCF Réseau trie aussi les déchets minéraux (ballast, traverses béton…). Il est à noter que, dans le cadre de leur réemploi sur le Réseau Ferré National, les traverses bois, les traverses béton, les rails et le ballast ne prennent pas le statut de déchets.

7.2.4.4. Ressources entrantes [ESRS-E5-4]

Informations sur les ressources entrantes importantes [ESRS-E5-4-30]

Les ressources entrantes importantes au sein de SNCF Réseau sont principalement constituées des matériaux dimensionnant de la voie à savoir les granulats (ballast), les rails, les traverses béton, les ébauches de bois utilisée pour la fabrication des traverses en bois et les fils caténaires.

Les ressources entrantes importantes au sein de SNCF Gares & Connexions sont principalement liées aux matériaux utilisés dans le cadre des chantiers de rénovation/construction des gares, à savoir le béton, les enrobés pour les quais (graviers, sables et liant hydrocarbonés), remblais tout venant pour le rehaussement des quais, acier pour les passerelles et les élévatiques, verre pour les menuiseries et façades vitrées.

En revanche les données quantitatives sur les flux de ressources entrants ne sont pas publiées.

7.2.4.5. Ressources sortantes [ESRS-E5-5]

Total des déchets produits [ESRS-E5-5-37-a]

Dans le cadre de son activité industrielle SNCF Réseau traite de l'ordre de 80% de la masse de matériaux pouvant relever du statut de « déchets » au travers de la gestion des matériaux dimensionnants de la voie (rails, traverses, ballast). Le ballast représentant une part très importante de ce quantitatif.

En 2024 SNCF Réseau a produit **316 387 tonnes** de déchets.

En 2024 SNCF Gares & Connexions a produit **4 196 tonnes** de déchets.

Déchets détournés de l'élimination, répartition par déchets dangereux et non dangereux et par type de traitement [ESRS-E5-5-37-b]

Tableau Quantité totale de déchets non éliminés – Périmètre SNCF Réseau & SNCF Gares & Connexions

En tonnes	2024		
	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	TOTAL
Déchets dangereux			
Préparation en vue du réemploi	-	-	**-**
Recyclage	38 638	118	**38 756**
Autres opérations	2 301	4	**2 305**
Déchets non dangereux			
Préparation en vue du réemploi	-	-	**-**
Recyclage	262 827	1 072	**263 899**
Autres opérations	301	1 925	**2 226**

Déchets dirigés vers l'élimination, répartition par déchets dangereux et non dangereux et par type de traitement [ESRS-E5-5-37-c]

Tableau Quantité de déchets éliminés - Périmètre SNCF Réseau & SNCF Gares & Connexions

En tonnes	2024		
	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	TOTAL
Déchets dangereux			
Incinération	109	6	**115**
Mise en décharge	11 059	839	**11 897**
Autres opérations d'élimination	107	9	**115**
Déchets non dangereux			
Incinération	44	2	**46**
Mise en décharge	972	219	**1 191**
Autres opérations d'élimination	30	1	**31**

Total et Pourcentage de déchets non recyclés [ESRS-E5-5-37-d]

Tableau Quantité totale et Pourcentage de déchets non recyclés - Périmètre SNCF Réseau & SNCF Gares & Connexions

Déchets non recyclés	2024		
	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	TOTAL
Quantité totale de déchets non recyclés (tonnes)	**14 922**	**3 006**	**17 929**
Pourcentage de déchets non recyclés (%)	**4,72%**	**71,64%**	**5,59%**

Description de la composition des déchets [ESRS-E5-5-38]

A travers son activité industrielle de gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau génère une diversité de déchets. Les déchets prépondérants (volume, poids) restent toutefois ceux constitués des composants principaux de la voie (rails, traverses bois, traverses bétons, ballast, fils de contact caténaires). Ces déchets sont principalement générés lors des travaux de construction, de maintenance et de renouvellement des voies ferrées. Ils sont toutefois constitués de matériaux de haute valeur. C'est pourquoi SNCF Réseau s'attache à en prolonger au maximum la durée de vie de ces matériaux en voie ou pour un usage dans le cadre des activités ferroviaires.

Ils ne sont traités en déchets qu'une fois tous les usages possibles épuisés.

D'autres déchets peuvent être générés dans le cadre des chantiers ferroviaires tels que béton, bois, métal et autres matériaux de construction.

D'autre part SNCF Réseau est amené à gérer des déchets dangereux (traverses en bois usagées, matériaux historiques amiantés ou contenant du plomb.)

S'agissant de SNCF Gares & Connexions les déchets produits sont des déchets issus des travaux de démolition, de rénovation ou de construction dans les gares d'une part et des pour l'essentiel des déchets ménagers et des emballages (papiers, cartons, métaux et plastiques) provenant des activités des passagers et des services de restauration.

Enfin d'autres déchets sont produits que ce soit par SNCF Réseau ou par SNCF Gares & Connexions : petits équipements informatiques, consommables, équipements professionnels de sécurité.

Description des flux de déchets pertinents pour le secteur ou les activités de l'entreprise [ESRS-E5-5-38-a]

S'agissant des flux de déchets :

- Les rails sont soit valorisés en ferraille (avec interdiction d'export hors Europe) soit envoyés en recyclage dans la filière « rails verts » pour être fondus et intégrés à la fabrication de nouveaux rails.
- Les granulats issus du criblage et lavage du ballast, et ne pouvant pas être remployés en tant que ballast, sont réutilisés en génie-civil ferroviaire
- Les traverses en béton qui ne seraient ni remployées en voie ni réutilisées pour d'autres usages (exemple création de surfaces de parkings désimperméabilisés), sont envoyées en filières de recyclage où concassées elles permettent de produire du granulat recyclé.
- Le métal des caténaires (cuivre) est valorisé pour recyclage.

Les autres matériaux de construction déposés sont systématiquement triés sur site pour être envoyés dans des filières appropriées conformes à la réglementation en vigueur.
D'autre part la gestion des déchets dangereux respecte des protocoles stricts pour l'identification, le confinement et l'élimination de ces substances, en conformité avec les réglementations environnementales en vigueur. Ils sont envoyés en filière de traitement spécialisés.

Les déchets produits par les activités de SNCF Gares & Connexions sont collectés dans des poubelles de collecte sélective placées dans les gares. Une fois collectés, ces déchets sont triés dans des centres de traitement pour être recyclés ou détruits selon les normes en vigueur.

Les restes de nourriture et autres biodéchets provenant des services de restauration dans les gares sont collectés séparément. Ces biodéchets sont ensuite traités dans des installations de compostage ou de méthanisation pour être transformés en compost ou en biogaz, contribuant ainsi à la valorisation organique des déchets.

A fin 2024, 648 gares sont équipées de corbeilles tri-flux.

Pour les petits équipements informatiques, consommables, équipements professionnels de sécurité, SNCF Réseau ainsi que SNCF Gares & Connexions s'appuient sur des filières de valorisations identifiées et référencées par le Groupe SNCF ou bien à défaut travaillent avec des éco-organismes et des prestataires spécialisés.

Enfin les uniformes de SNCF Gares & Connexions et les autres vêtements de travail (Equipements de Protection Individuelle) usagés sont collectés pour être valorisés, que ce soit par le recyclage des textiles ou l'incinération énergétique. Les textiles recyclés peuvent être transformés en de nouveaux produits textiles ou utilisés dans d'autres industries, contribuant ainsi à la réduction des déchets et à la promotion d'une économie circulaire.

Description des matières présentes dans les déchets [ESRS-E5-5-38-b]

Les matières présentes dans les déchets produits par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexion sont diverses :

- Métaux ferreux : Les rails usagés sont constitués de matériaux ferreux (Acier) ainsi que les attaches, les boulons et autres composants métalliques. Il peut y avoir aussi des éléments structurels d'anciens équipements ferroviaires (poutrelles métalliques d'ouvrages d'art.…)
- Autres métaux : Certains composants dont les composants électroniques peuvent contenir des métaux rares ou précieux.
- Bois : Il s'agit principalement pour SNCF Réseau du matériau constitutif des traverses en bois. Pour SNCF Gares & Connexions il peut s'agir du mobilier en gare ou d'éléments de structure ou décoratifs.
- Béton : Le béton rentre dans la composition des traverses béton. Il se retrouve aussi dans les déchets de démolition de bâtiments ou d'ouvrages ferroviaires
- Matériaux de carrières : C'est le matériau prépondérant des produits de dépose de SNCF Réseau. En effet le ballast issu de produits de carrière est très nettement le produit le plus utilisé en volume et en poids par SNCF Réseau.
- Papier, cartons : Ce type de déchet provient principalement des espaces tertiaires et de l'activité de gare et des déchets produits par les voyageurs et les commerces en gare.
- Matière organique : Il en est de même pour la matière organique présente dans les déchets de restes alimentaires que gère SNCF Gares & Connexions.
- Plastique : Non présents dans les déchets prépondérants générés par SNCF Réseau le plastique est toutefois présent dans les déchets numériques (ordinateurs portables, les téléphones mobiles, et autres dispositifs électroniques) ainsi que dans les déchets des voyageurs en gare et gérés par SNCF Gares & Connexions.
- Textile : C'est le matériau prépondérant pour les déchets liés aux vêtements de travail (Uniformes, Equipement de protection individuelle.)

Quantité totale de déchets dangereux [ESRS-E5-5-39]

Tableau Quantité totale de déchets produits en tonne - Périmètre SNCF Réseau & SNCF Gares & Connexions

Type de déchets (en tonnes)	2024		
	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	TOTAL
Déchets non dangereux	264 174	3 220	**267 394**
Déchets dangereux	52 213	976	**53 189**
Dont déchets radioactifs	-	-	**-**
Quantité totale	**316 387**	**4 196**	**320 584**

Description des méthodes utilisées pour calculer les données (déchets produits) [ESRS-E5-5-40]

La gestion des déchets produits par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'effectue à travers des contrats cadres ou via le service public de gestion des déchets dans certaines gares. Ces contrats prévoient la mise en place de registres chronologiques des déchets tel que prévu par la réglementation. S'agissant des déchets dangereux, ils font l'objet d'un suivi et d'un bilan spécifique via une plateforme gouvernementale (Track déchet). Le Groupe SNCF a mis à disposition des sociétés anonymes une plateforme pour le suivi de l'ensemble des flux de déchets (HSE Perform). Les prestataires titulaires de contrats cadres en charge de la gestion des déchets fournissent un bilan régulier précisant les volumes et les modalités de traitement. Ces

données sont enregistrées automatiquement dans HSE Perform. A noté, pour SNCF Réseau, le cas de déchets dit « à valeur ajoutée », c'est-à-dire faisant l'objet de contrats de vente (exemple : la ferraille des rails), qui font aussi l'objet d'une gestion par contrats cadres mais dont la volumétrie et les flux sont placés sous le contrôle d'une entité spécifique appelée Valora.

Les données sur les déchets générés par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions proviennent principalement de mesures directes. Ces mesures sont fournies par les prestataires de services de gestion des déchets, qui sont des partenaires contractuels spécialisés dans la collecte, le traitement et la valorisation des déchets.

7.2.5. Taxonomie

7.2.5.1. Enjeux de la réglementation Taxonomie pour le Groupe SNCF Réseau

Le règlement Taxonomie UE 2020/852 du 18 juin 2020 s'inscrit dans le prolongement des accords de Paris de 2015 et du Green Deal européen. Il répond aux besoins des acteurs financiers, investisseurs et assureurs notamment, d'une définition commune et partagée de la durabilité, ainsi que d'une information standardisée et comparable sur les enjeux environnementaux et sociaux. Issu de trois ans de travaux de la Plateforme européenne sur la finance durable, il est applicable sans transposition en droit national depuis l'exercice 2021 pour les entreprises d'intérêt public. Les critères d'application du règlement Taxonomie ont été précisées par actes délégués en 2021 et 2023.

Le règlement Taxonomie vise à valoriser les activités considérées comme durables afin de réorienter les capitaux vers celles-ci. Ceci passe par l'identification des secteurs économiques contributifs aux six objectifs environnementaux du règlement :

- CCM | Atténuation du changement climatique
- ACC | Adaptation au changement climatique
- WTR | Utilisation durable et protection des ressources aquatiques et marines
- CE | Transition vers une économie circulaire
- PPC | Prévention et réduction de la pollution
- BIO | Protection et restauration de la biodiversité et des écosystèmes.

Une activité peut contribuer aux objectifs du règlement, soit par sa performance propre, soit en permettant l'exercice d'autres activités durables (activité habilitante), soit en favorisant la transition vers une économie neutre en carbone (activité transitoire), une activité éligible sera alignée si elle respecte les trois critères définis dans les actes délégués :

- Contribution substantielle à l'un des six objectifs environnementaux,
- Absence de préjudice important sur les cinq autres objectifs
- Respect de garanties minimales.

Conformément à l'article 8 de l'acte délégué de juillet 2021, l'alignement est évalué sur trois indicateurs financiers : Chiffre d'affaires (CA), investissements (CAPEX) et charges d'exploitation (OPEX).

L'application du règlement taxonomie a été progressive. L'exercice 2024 est marqué par l'obligation de publier les données d'alignement à l'ensemble des 6 objectifs environnementaux du règlement. Les précédents exercices comportant en revanche des obligations de publication partielle :

- 2021 : Eligibilité aux 2 objectifs climat
- 2022 : Alignement aux 2 objectifs climat
- 2023 : Alignement aux 2 objectifs climat et éligibilité aux 4 autres objectifs

Cet exercice est également marqué par la première publication du rapport de durabilité en application de la directive CSRD. Les informations relatives à l'application du règlement taxonomie s'insèrent dans le chapitre Environnement de ce rapport.

L'application du règlement taxonomie est également une opportunité de donner une représentation financière et synthétique des engagements de la SNCF en faveur d'un mode de transport faiblement émissif en C02eq.

Le projet stratégique d'entreprise « TOUS SNCF Ambition Réseau » sert pleinement la vision du Groupe SNCF de doubler la part modale du ferroviaire dans le transport des voyageurs et des marchandises d'ici 2030 et de participer à la décarbonation des transports.

Les effets de ces stratégies se retrouvent intégrés de manière globale dans les indicateurs alignés aux critères du règlement qui représentent des indicateurs de performance. Le suivi détaillé de ces stratégies et leurs impacts sur les indicateurs de pilotage extra financiers est quant à lui décrit dans les parties concernées du rapport de durabilité.

Par ailleurs, d'autres actions en lien avec la stratégie d'atténuation du changement climatique sont engagées par le Groupe SNCF et notamment :

- La réduction des consommations d'énergie primaire et d'électricité.
- L'accroissement des achats d'énergie de sources renouvelables.
- Le réemploi des matériaux pour les besoins propres du réseau ferré sans flux financier en vision consolidée du Groupe Réseau.
- L'augmentation de la part de matières recyclées dans la fabrication de nouveaux matériaux pour le réseau.
- L'intégration des critères liés à la décarbonation dans la consultation de fourniture de rails décarbonés.

Cependant ces actions ne sont pas reprises dans les critères d'alignement des activités éligibles du groupe, elles sont donc sans incidence sur les KPI alignés.

Ce chapitre Taxonomie présente dans un premier temps le périmètre éligible du Groupe. Il présente ensuite les trois indicateurs de durabilité prévus au règlement : Chiffre d'affaires, CAPEX et OPEX alignés en décrivant les activités et actions associées. Une dernière partie est consacrée à la présentation de la méthodologie appliquée pour déterminer ces indicateurs.

7.2.5.2. Le périmètre éligible du Groupe SNCF Réseau

L'analyse d'éligibilité a été déterminée par la mise en correspondance des entités du Groupe SNCF Réseau avec les secteurs d'activités décrits par le règlement taxonomie dans l'Annexe de l'Acte Délégué Climat de 2021 et dans l'acte délégué de juin 2023 décrivant les quatre objectifs complémentaires.

Pour l'exercice 2024, les activités du Groupe SNCF Réseau sont éligibles dans les proportions suivantes :

- Chiffre d'affaires : 91% d'éligibilité
- CAPEX : 100 % d'éligibilité
- OPEX : 100% d'éligibilité

L'éligibilité générale des activités du Groupe est conséquente. Elle représente plus de 91% de son chiffre d'affaires et 100% de ses CAPEX. Ce haut niveau d'éligibilité s'explique par la correspondance forte entre les activités du groupe et les activités taxonomie du secteur transport décrites dans le règlement.

Les activités du Groupe sont essentiellement éligibles à l'objectif d'atténuation du changement climatique. Une part mineure d'entre elles est éligible aux objectifs d'économie circulaire, de prévention de la pollution et de protection des ressources marines. Enfin, l'éligibilité à l'objectif d'adaptation au changement climatique est soit mineure, quand des actions dédiées à l'adaptation sont identifiables, soit communes à l'objectif d'atténuation du changement climatique.

Éligibilité aux objectifs Climat

Atténuation du changement climatique

Sur l'objectif d'atténuation du changement climatique, le CA éligible est essentiellement constitué des redevances facturées par les activités d'infrastructure : péages pour l'accès au réseau ferroviaire et aux gares

Les CAPEX et OPEX éligibles à l'objectif d'atténuation du changement climatique sont essentiellement portés par les activités d'infrastructure (SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions)

Adaptation au changement climatique

L'éligibilité à l'objectif d'adaptation concerne les CAPEX et OPEX pour les activités adaptées. Elle est le plus souvent incorporée aux CAPEX et OPEX éligibles à l'atténuation à travers des spécifications techniques intégrant les contraintes de résilience au changement climatique :

- Peinture en blanc des éléments de signalisation
- Anticipation de la saison chaude par les équipes de maintenance au début de chaque année afin de préparer les installations à une éventuelle vague de chaleur
- Suppression progressive du meulage pendant l'été pour éviter les étincelles pouvant provoquer des feux
- Adaptation des conditions de travail aux variations extrêmes de température

Et de manière plus générale, dès à présent toutes les actions de renouvellement et de modernisation des voies et de régénération des ouvrages d'art et hydrauliques intègrent des spécifications permettant des d'accroitre la résilience du réseau ferroviaire vis-à-vis du changement climatique.

Les actions et ressources en rapport avec les politiques d'adaptation au changement climatique sont décrites dans le Chapitre E1 du Rapport de Durabilité.

De ce fait, l'éligibilité à l'adaptation au changement climatique est soit peu significative, soit est indissociable de l'objectif d'atténuation du changement climatique et relève dès lors de l'approche multi objectifs détaillée dans les tableaux figurant en annexe de ce chapitre.

Éligibilité aux quatre autres objectifs environnementaux

L'analyse d'éligibilité aux quatre autres objectifs environnementaux a conduit à identifier quelques activités spécifiques :

- CA et OPEX éligible à l'objectif d'économie circulaire qui correspondent à des activités liées à la vente de vieilles matières.
- CAPEX éligibles à la protection des ressources marines et associés aux projets de remise en état des réseaux d'eaux utilisés dans le Groupe.

Les investigations menées n'ont pas conduit à identifier d'activités éligibles aux objectifs de protection de la biodiversité ni à la prévention de la pollution.

En synthèse de ces points, le tableau ci-après donne une représentation synthétique du fléchage entre les activités du groupe et les principaux objectifs et activités du règlement de taxonomie environnementale :

Obj	Code	Activité taxonomie	Description de l'activité SNCF Réseau
CCM	6.14	Infrastructure de transport ferroviaire	Activités de Gares et connexions et SNCF Réseau
CCM	7.7	Acquisition et propriété de bâtiments	Activités de gestion immobilière
CE	5.4	Vente de matériel de seconde main	Activités de ventes de produits en fin de vie

Contributions à plusieurs objectifs

Dans le cadre de la publication de l'acte délégué de juin 2023 portant sur les quatre objectifs complémentaires, des analyses sont également requises sur les activités pouvant contribuer simultanément à plusieurs objectifs. La contribution à plusieurs objectifs concerne essentiellement les actions ayant à la fois un effet sur l'atténuation et l'adaptation au changement climatique. En effet, les actions relatives à l'adaptation au changement climatique relèvent de l'organisation des activités courantes et sont donc disséminées dans les coûts d'exploitation. Elles ne peuvent donc être individualisées. Elles peuvent également faire partie des comptes non inclus dans les OPEX (surcoûts d'énergie par exemple). Ces éléments sont précisés dans les tableaux multi objectifs présentés en annexe de ce chapitre taxonomie.

Les décisions d'investissement intègrent désormais systématiquement des critères de résilience climatique. Par exemple, les projets de régénération et de modernisation des infrastructures sont conçus pour être autant que possible résistants aux futurs aléas climatiques, assurant ainsi leur durabilité et leur efficacité à long terme. Ces initiatives visent à renforcer la résilience globale du réseau ferroviaire, tout en améliorant la performance opérationnelle et la durabilité de l'entreprise. En intégrant ces mesures, le Groupe SNCF s'assure non seulement de pouvoir continuer à offrir des services fiables et sécurisés, mais aussi de contribuer positivement à l'économie et au bien-être des territoires desservis.

Activités non éligibles

Les activités non éligibles de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions portent sur les périmètres suivants : redevances de concessions commerciales de l'activité de gestion de SNCF Gares & Connexions.

Évolution de l'éligibilité

L'éligibilité est conséquente et reste stable dans toutes les activités du Groupe CA, CAPEX et OPEX. Au-delà de la seule correspondance technique, ce haut niveau d'éligibilité traduit le potentiel contributif important du mode ferroviaire à la décarbonation des transports.

L'éligibilité est majoritairement portée sur les activités d'infrastructure 6.14, et de manière peu significative sur les activités immobilières (7.7). L'évolution est marginale sur les activités associées aux objectifs de prévention de la pollution, de prévention des ressources marines et d'économie circulaire.

en millions d'euros	2024			2023		
	CA	CAPEX	OPEX	CA	CAPEX	OPEX
Total groupe	**9 533**	**6 715**	**1 778**	**8 879**	**6 699**	**1 369**
objectifs climat	8 566	6 495	1 628	8 038	6 560	1 093
autres objectifs	153	216	150	69	137	103
Total éligibilité	**8 719**	**6 711**	**1 778**	**8 107**	**6 697**	**1 196**
%	**91%**	**100%**	**100%**	**91%**	**100%**	**87%**

7.2.5.3. L'alignement du Groupe SNCF Réseau

Le CA aligné aux critères techniques du règlement de taxonomie environnementale s'élève à 76% du CA du Groupe et les CAPEX alignés à 39%. Le tableau ci-après présente le récapitulatif des données sur les KPI 2024 et 2023. Les données détaillées sur les différents KPI et par activités figurent dans les tableaux règlementaires en annexe de ce chapitre taxonomie

	2024			2023		
	CA	CAPEX	OPEX	CA	CAPEX	OPEX
Activités alignées	76%	39%	40%	76%	40%	39%
Activités éligibles non alignées	15%	61%	60%	16%	60%	48%
Activités non éligibles	9%	0%	0%	9%	0%	13%

Chiffre d'affaires aligné

Le chiffre d'affaires aligné s'élève à 7.3 Md€ représentant plus de 76% des activités du Groupe SNCF Réseau. Cet alignement est porté par l'activité 6.14 infrastructures de transport ferroviaire. Le taux d'alignement est stable par rapport à 2023.

Le chiffre d'affaires aligné de l'activité 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire correspond essentiellement à la redevance d'accès sur le périmètre électrifié du réseau ferroviaire ainsi qu'aux redevances facturées par SNCF Gares & Connexions aux opérateurs ferroviaires.

Les redevances ou « péages » correspondent à l'utilisation d'une infrastructure que ce soit le réseau ou les gares. Leur facturation relève d'un chiffre d'affaires associé à l'activité taxonomie 6.14.

Le chiffre d'affaires aligné intègre également l'activité issue de la vente de vieilles matières correspondant à l'activité taxonomie 5.4 Vente de biens d'occasion.

Le tableau ci-après récapitule en synthèse ces différents éléments :

en millions d'euros			2024		2023	
A.1 - Activités durables sur le plan environnemental (alignées)			**7 263**		**6 705**	
Infrastructure de transport ferroviaire	6.14	CCM	7 173	75%	6 705	76%
Vente de matériel de seconde main	5.4	CE	91	1%		
A.2 - Activités éligibles mais non alignées			**1 456**		**1 402**	
Activités éligibles à l'objectif climat		CCM	1 456	15%	1 402	16%
A3 - Activités non éligibles			**814**		**772**	
Total			**9 533**		**8 879**	

Le chiffre d'affaires figurant au pied du tableau correspond au chiffre d'affaires externe du Groupe SNCF Réseau figurant dans les états financiers. Le chiffre d'affaires consolidé du Groupe SNCF Réseau s'élève à 9 533 M€ à fin décembre 2024, soit une augmentation de 654 M€ (+7.4%) par rapport à 2023.

L'analyse sur le CA a également été menée sur les autres objectifs. Elle a conduit à identifier du CA aligné sur l'objectif économie circulaire. Il correspond à de la vente de matériau de voies en fin de vie.

Le tableau règlementaire complet sur le CA aligné figure en annexe du rapport de durabilité.

Évolution de l'alignement

Le chiffre d'affaires aligné reste stable par rapport à 2023. L'activité de vente de vieilles matières a été isolée dans les systèmes d'information traduisant l'amélioration de l'identification des pratiques d'économie circulaire pouvant être alignées.

Ce niveau d'alignement aux critères de la taxonomie environnementale européenne traduit et confirme l'engagement de longue date du groupe en faveur de la mobilité durable et de l'économie circulaire. Il continue à valoriser les effets des investissements de décarbonation engagés cette année et précédemment pour maintenir à la fois le réseau et le périmètre immobilier.

CAPEX alignés

Les CAPEX alignés ont été déterminés à partir des investissements réalisés en propre par le Groupe, complétés des droits d'utilisation en application de la norme IFRS 16.

Pour le Groupe SNCF Réseau, engagé de longue date dans la mobilité durable, les CAPEX alignés correspondent soit à des opérations permettant de maintenir l'appareil de production en l'état (régénération du réseau ferroviaire) soit d'opérer des transformations industrielles (acquisition de nouveaux types de matériaux de voies, construction ou électrification de nouvelles voies). Parfois, les investissements de rénovation sont combinés à des transformations industrielles.

Les CAPEX alignés correspondent à des investissements issus de ce périmètre, et contribuant substantiellement à un objectif environnemental, sans effet collatéral sur les autres objectifs environnementaux et en respectant des garanties minimales, tel que décrit dans l'Article 3 du règlement Taxonomie. C'est le cas par exemple des projets de suite rapide du lot2 Chartres - Le Theil-la-Rouge ou encore de Renouvellement de voie et ballast sur l'axe Cahors – Caussade.

Les CAPEX alignés s'élèvent à près de 2.6 Md€ représentant 39 % de l'ensemble des investissements du Groupe SNCF Réseau.

Cet alignement est essentiellement porté par l'activité 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire comme détaillé dans le tableau ci-après :

en millions d'euros			2024		2023	
A.1 - Activités durables sur le plan environnemental (alignées)			**2 620**		**2 658**	
Infrastructure de transport ferroviaire	CCM	6.14	2 615	39%	2 624	39%
Instal. maint. & répar. équipements efficacité énergétique	CCM	7.3	5	0,10%	0	0%
Instal. maint. & répar. stations de recharges électriques	CCM	7.4	0	0	0	0%
Instal. maint. & répar. d'instruments et de dispositifs de mesure, de régulation et de contrôle de la performance énergétique des bâtiments	CCM	7.5	0	0	0	0%
Instal. Maint. & répar. Techn. énergies renouvelables	CCM	7.6	0	0	0	0%
A.2 - Activités éligibles mais non alignées			**4 091**		**4 039**	
Activité éligible à l'objectif climat	CCM		4 056	60%	4 039	60%
Activités éligibles aux autres objectifs	CE / WTR		35	1%	0	0%
A3 - Activités non éligibles			**4**		**2**	
Activités non éligibles			4	0%	2	0%
Total			**6 715**		**6 699**	

Le dénominateur des CAPEX de 6.72 Md€ comprend :

- Les investissements sur les immobilisations corporelles et incorporelles, d'un total de 6 531 M€ (cf. rapport de gestion)
- Les CAPEX issus des loyers en application de la norme IFRS 16 (Droits d'utilisation) ainsi que leur actualisation, pour 160 M€
- Les entrées de périmètre retraitées de l'écart d'acquisition, amortissements et dépréciations (24 M€)

Ce cadrage constituant le dénominateur des CAPEX est repris dans le tableau ci-après :

en millions d'euros	2024
1 - Investissements corporels et incorporels bruts	6 531
2 - Droits d'utilisation (DU)	49
3 - Actualisation des DU	111
4 - Entrées de périmètre	24
Total des CAPEX (dénominateur)	**6 715**

Les CAPEX alignés de l'activité 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire correspondent à une partie des investissements réalisés sur le périmètre électrifié du réseau ferroviaire ainsi que dans les gares. Ils incluent notamment les opérations de régénération du réseau électrifié réalisées par les établissements de rénovation des infrastructures et les projets sur lesquels un système de management environnemental (SME) est déployé ou associé à la maitrise d'ouvrage travaux. A cela s'ajoutent les phases études des projets (ingénierie, études préalables, homologations) portant sur le réseau électrique. Les CAPEX alignés incluent également les projets menés par SNCF Gares & Connexions et associés à une notice de respect de l'environnement (NRE) ou à une charte chantier vert, comme le projet de rénovation de la gare Paris Austerlitz, de la gare de Lyon Part-Dieu ou encore de la gare de Pont Cardinet.

Des CAPEX alignés ont été identifiés sur les activités de nature immobilière (7.1 à 7.7) par vérification du respect des critères sur les seuils d'émission et l'absence de préjudice importants (activité 7.3 pour la réalisation de travaux énergétiques de chauffage ou d'isolation) ou par typologie (activités 7.4 pour l'installation de bornes électriques, 7.5 pour le pilotage d'installations techniques et 7.6 pour l'installation d'équipements photovoltaïques).

Parmi les activités éligibles mais non alignées, figure des activités respectant les critères de contribution substantielle au travers des investissements électriques mais pas l'ensemble des critères d'absence de préjudices importants suite par exemple à l'application du SME sur les projets.

L'écart concerne essentiellement les activités d'infrastructure de transport ferroviaire (6.14) : les investissements réalisés sur le réseau électrifié contribuant substantiellement à l'objectif d'atténuation du changement climatique et sont partiellement alignés au vu du respect des critères d'absence de préjudice important.

L'écart global représente un enjeu de l'ordre de 2.5 Md€, soit 45% des CAPEX

Les analyses menées sur les autres objectifs n'ont pas conduit à identifier de CAPEX alignés.

Le tableau règlementaire sur les CAPEX alignés figure en annexe du rapport de durabilité.

Financement par obligations durables et CAPEX ajustés

Les CAPEX financés par obligations durables sont constitués d'investissements de renouvellement et de modernisation sur le réseau électrifié respectant les critères d'absence de préjudice important, ainsi que ceux de la Climate Bond Initiative.

En 2024, les obligations durables ont permis de financer environ 1.3 Md€ de CAPEX alignés de Réseau, représentant 51 % des CAPEX alignés 2024 du Groupe Réseau.

Les CAPEX ajustés, correspondant au reliquat des CAPEX alignés non financés par obligations durables, s'élèvent à près de 1.3 Md€, soit près de 19% des CAPEX totaux 2024 du Groupe SNCF Réseau.

La règlementation impose également de déclarer le lien entre chiffres d'affaires et financement par obligations durables. Ce lien ne peut être réalisé de la même manière car le CA ne peut être mis en lien calculatoire avec le financement. En revanche, et compte tenu de la temporalité du cycle d'investissement, il peut être établi que le financement par obligations durables, via le fléchage vers des investissements alignés concourt directement à la réalisation d'un CA durable tant dans le transport de passagers que de marchandises

Pour les mêmes motifs, il n'est pas possible d'établir un lien entre le financement par Green Bonds et les OPEX.

Évolution du pourcentage d'alignement

Le taux d'alignement des CAPEX est stable comparé à 2023. Cette stabilité au global découle d'une évolution différente entre SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions :

- Le taux d'alignement sur l'activité 6.14 de SNCF Réseau passe de 40 à 38 points. Cela s'explique par une légère diminution des CAPEX sur le réseau électrifié, due à l'importance donnée aux investissements sur les lignes de dessertes fines du territoire, généralement non électrifiées
- Le taux d'alignement sur l'activité 6.14 de SNCF Gares et Connexions passe de 40% à 58%. Cela s'explique par une identification plus fine des catégories de CAPEX alignés grâce à une évolution des outils SI (GEREMI) permettant une amélioration de la remontée des informations.

L'évolution de cet alignement aux critères de la taxonomie environnementale européenne traduit et confirme l'engagement de longue date du Groupe en faveur de la mobilité durable à travers sa politique d'investissements sur l'infrastructure et les effets du déploiement du système de Management de l'environnement et des meilleures pratiques environnementales.

OPEX alignés

Selon l'article 8, du règlement taxonomie, les OPEX correspondent aux charges associées à la maintenance des actifs. Ces charges peuvent également inclure des frais de recherche et développement. Cette analyse a conduit à rechercher les charges associées à cette définition.

La typologie détaillée des comptes constituant les OPEX figure dans le volet méthodologie.

Les OPEX alignés représentent près de 40% de l'ensemble des OPEX du Groupe SNCF Réseau.

Cet alignement est porté sur l'activité 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire comme détaillé dans le tableau ci-après :

			2024		2023	
A.1 - Activités durables sur le plan environnemental (alignées)			**703**		**535**	
Infrastructure de transport ferroviaire	CCM	6.14	703	40%	535	39%
A.2 - Activités éligibles mais non alignées			**1076**		**661**	
A3 - Activités non éligibles			**0**		**173**	
Total			**1 778**		**1 369**	

Le tableau règlementaire sur les OPEX alignés ainsi que ceux qui contribuent à des objectifs multiples figure quant à lui en annexe du rapport de durabilité.

Le total des OPEX de 1.8 Md€ correspond aux charges associées à la maintenance des actifs. Il peut également inclure des frais de recherche et développement. Ce premier niveau d'analyse a conduit à rechercher les charges associées à cette définition et à exclure notamment les charges associées aux achats, sous-traitance et charges de personnel, en application de l'article 8 de l'Acte délégué. La typologie détaillée des comptes constituant les OPEX figure dans le volet méthodologie.

Les OPEX alignés de l'activité 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire correspondent aux opérations d'entretien réalisées sur le périmètre électrifié du réseau ferroviaire ainsi qu'à celles réalisées dans les gares en lien avec la présence d'une NRE et/ou d'une charte chantier vert. Ils incluent également les études associées aux projets sur le périmètre électrifié du réseau

Évolution du pourcentage d'alignement des OPEX

L'évolution des OPEX alignés suit dans l'ensemble la tendance des CAPEX alignés et s'explique par des facteurs similaires :

- Poursuite et accentuation du déploiement des dispositifs de SME sur le périmètre de l'infrastructure
- Identification plus fine des catégories d'OPEX alignés : études sur les projets de rénovation du réseau électrifié, documentation systématique des critères RSE des marchés de travaux.

Activités nucléaire et Gaz & fossiles

Le Groupe SNCF Réseau n'exerce pas d'activités en lien avec la production ou le financement d'énergie d'origine nucléaire ou issus de la combustion du gaz naturel. Les détails de cette absence d'exposition figurent dans le tableau en annexe du rapport de durabilité.

Perspectives d'évolution des KPI alignés

L'alignement du chiffre d'affaires et des CAPEX traduisent les effets d'actions à temporalité différente.

La part de 76% de chiffre d'affaires aligné reflète l'activité actuelle. Elle est marquée par l'engagement de longue date de SNCF Réseau dans la fourniture d'une offre de mobilité à émission directe nulle de CO2e ou faiblement carbonée reposant sur la maintenance d'une infrastructure électrifiée.

Les CAPEX reflètent quant à eux l'effort d'investissement du Groupe tant pour maintenir le niveau d'alignement du chiffre d'affaires, issu des capacités actuelles de production, que pour opérer des transformations industrielles.

Le taux d'alignement actuel est représentatif du poids important des investissements sur le réseau ferroviaire. Le potentiel maximal d'alignement, contraint par l'étendue du réseau électrifié n'est pas encore atteint.

Le plan de CAPEX proposé par le Règlement n'est pas disponible au niveau du Groupe, néanmoins les évolutions sur les CAPEX alignés tiendront compte de l'évolution des différentes catégories d'investissements respectant les critères du règlement.

Ainsi, la poursuite de la politique de déploiement d'un SME sur 100% des établissements à l'horizon 2025 ainsi que la documentation systématique des pratiques de management environnementale sur l'ensemble des chantiers de travaux devrait permettre de poursuivre la croissance du taux d'alignement des CAPEX.

La croissance de programmes de rénovation des gares certifiés zéro déchet devrait également favoriser le développement de la part alignée des CAPEX.

Les investissements dans le domaine immobilier : construction ou rénovation labellisées HQE, la poursuite de la souscription de baux sur des bâtiments répondant aux meilleures performances énergétiques, ainsi que les programmes de changement de chaudière, mesures d'isolation thermique qui devraient poursuivre leur montée en charge, favoriseront également la croissance de l'alignement.

Enfin, et de manière transversale, les critères d'alignement à la taxonomie sont de plus en plus pris en compte dans les stratégies des investisseurs. Cette évolution devrait favoriser l'identification individuelle des projets alignés et leur association en tant qu'actifs sous-jacents à des financements verts (Green Bonds et UE GBS).

7.2.6. Méthodologie

Analyse des critères de contribution substantielle

L'analyse de la contribution substantielle a été réalisée en déclinant la notion d'activité mentionnée dans les actes délégués sur les ratios de chiffre d'affaires, CAPEX et OPEX.

Pour le chiffre d'affaires, le niveau d'activité a été apprécié au regard d'indicateurs extra-financiers homogènes (train-kilomètres électrique versus train-kilomètres) correspondant à la définition taxonomie, croisés avec les flux financiers de cet indicateur. Il correspond à la part électrique des différentes redevances (péages) dont la définition figure en annexe.

Pour les CAPEX et les OPEX, le niveau d'activité a été analysé à la source dans les outils SI, à partir des catégories UIC électriques (UIC 1 à 4 et tronçons électrifiés des UIC 5 à 6) et sur la base des flux financiers associés à ces indicateurs. Ce choix a été privilégié pour permettre une analyse unifiée des investissements. Ils se caractérisent par une très grande hétérogénéité qui en font des éléments non additionnables.

Par défaut, l'ensemble des éléments précisés concerne l'objectif d'atténuation au changement climatique. Une précision au cas par cas est apportée pour les autres objectifs.

Chiffre d'affaires contribuant substantiellement

Le dénominateur pris en compte pour le chiffre d'affaires est celui du périmètre consolidé du Groupe Réseau.

Pour le numérateur, l'analyse a été réalisée par activités éligibles, selon les critères définis dans les actes délégués.

Pour l'activité 6.14, la contribution substantielle a été mesurée en isolant le chiffre d'affaires associé aux péages et redevances sur le réseau électrifié à partir du nombre de kilomètres parcourus. Les données d'appui ont été les classifications UIC du réseau ferroviaire. Le chiffre d'affaires réalisé par l'activité Gares a quant à lui été déterminé à partir des péages facturés aux opérateurs ferroviaires.

Concernant l'objectif économie circulaire associé à l'activité 5.4, la contribution a été identifiée en isolant le CA associée à la vente de produits en fin de vie : matériel roulant et matériau de voie. Il a également été confirmé que ces ventes étaient bien associées à des contrats et ne nécessitaient pas l'emballage des produits.

CAPEX contribuant substantiellement

Le dénominateur des CAPEX a été déterminé en réunissant les flux associés aux investissements traditionnels dits « en propriété » et ceux associés aux loyers qualifiables d'investissements (DU) en application de la norme IFRS16.

Pour le numérateur, l'analyse a été réalisée par activités éligibles, selon les critères définis dans les actes délégués.

Pour l'activité 6.14, la contribution substantielle a été mesurée en s'appuyant à la fois sur la catégorisation UIC, correspondant à une classification des segments de voies et des analyses complémentaires. Les investissements retenus correspondent à ceux sur les voies de type UIC 1 à 4 réputées électrifiées, ainsi que ceux sur les segments de voies électrifiées des UIC 5 et 6. Pour les UIC 5 à 6, un référentiel des lignes électrifiées est appliqué afin de déterminer la part électrique à la maille projets.

Pour les activités 7.3, 7.4, 7.5, 7.6 les travaux pour déterminer la part des CAPEX contribuant substantiellement ont consisté à remonter les informations par nature par identification de projets dans les bases de données.

Pour les activités 7.1 et 7.2, l'analyse a été réalisée en confrontant des projets avec les critères de performance énergétique du règlement.

Pour les activités 7.7, l'analyse s'est faite par rapprochement entre les bases de données financières et les baux associés et par vérification du respect des critères de performance énergétique.

Opex contribuant substantiellement

Le dénominateur des OPEX est issu d'un cadrage par les comptes de charges associés à la maintenance et à la recherche et développement conformément à l'article 8 du règlement. Ce caractère composite en fait un indicateur moins signifiant que le chiffre d'affaires ou les CAPEX.

La sélection de comptes associés aux OPEX s'est portée sur les catégories de charges suivantes :

- Entretien et maintenance sur biens immobiliers
- Entretien et maintenance sur le réseau ferroviaire
- Études et recherche

Et en neutralisant les éventuels flux de production immobilisée à partir des informations fournies par les SI spécifiques.

Pour le numérateur, l'analyse a conduit à détourer les flux d'OPEX associés aux critères définis par activité taxonomie. Ce détourage a été réalisé, soit de manière additive quand les données financières associées permettaient une identification à la source, soit selon un proxy basé sur le niveau d'activité quand cette identification à la source n'était pas possible. Ce proxy a été déterminé selon les effets d'induction les plus pertinents : investissements pour les activités d'infrastructure.

Pour les activités 6.14, le détourage des OPEX contribuant substantiellement a pu être réalisé sur des systèmes source en couplant les charges de maintenance et de recherche et développement avec les indicateurs sur le type de voies maintenues en s'appuyant sur la catégorisation UIC décrites ci-dessus. Concernant l'activité Gares, le détourage a été réalisé en appliquant une clé basée sur le niveau d'alignement des CAPEX.

7.2.6.1. Analyse des critères d'absence de préjudice importants

L'analyse de l'absence de préjudice important (DNSH) a reposé sur plusieurs travaux :

- Une analyse technique préalable permettant d'identifier les données qualitatives et quantitatives requises pour vérifier le respect des critères
- Une analyse complémentaire sur les critères à partir des données disponibles
- Une analyse thématique, à partir des retours de la FAQ pour identifier les cas de non-applicabilité des DNSH (cf. description par activité). La FAQ du 19 décembre 2022 portant sur l'Acte Délégué Climat a confirmé qu'une activité peut être qualifiée d'alignée sans respecter un critère spécifique qui ne lui serait pas applicable.

Ces travaux ont donné lieu à des « raccords » entre les analyses techniques et les données financières pour réaliser un nouveau fléchage à partir des données contribuantes substantiellement. Ce fléchage a été réalisé en s'appuyant autant que possible sur les indicateurs permettant de faire le lien entre contributions substantielles et éléments de preuve de l'absence de préjudice important, en particulier via les comptes analytiques.

Analyse du critère d'adaptation au changement climatique

L'activité ferroviaire est par nature confrontée aux aléas climatiques. Les situations extrêmes sont bien connues et documentées par le Groupe depuis des dizaines d'années et traitées dans le cadre des plans de continuité d'activité (PCA) qui permettent d'assurer la poursuite du service en cas de survenance.

L'enjeu de l'adaptation au changement climatique prolonge la sensibilité opérationnelle à ces questions. L'adaptation et la résilience au changement climatique des activités du Groupe SNCF Réseau constitue ainsi l'un des six axes de la stratégie RSE 2020 - 2030 validée en conseil d'administration.

Le pilotage de l'adaptation au changement climatique repose sur différentes instances mises en place depuis 2021 au niveau central et progressivement étendues aux différentes Sociétés Anonymes du groupe. Le réseau de référents du groupe est désormais structuré et la sensibilisation/formation des salariés au plus près du terrain aux diagnostics de résilience et à la gestion des risques physiques se poursuit : formation à la méthode OCARA. En termes de sensibilisation, des fresques du climat ont été organisées au sein des SA. Des détails complets sur l'organisation mise en place au sein du Groupe figurent dans le rapport de durabilité.

Par ailleurs, au cours de l'exercice 2024, différentes instances publiques (DGTIM, DGEC et DG Trésor) ont demandé au Groupe de produire une étude de vulnérabilité sur ses différents sites, ainsi que de décrire et d'évaluer financièrement le plan de prévention envisagé.

L'analyse du DNSH Adaptation au changement Climatique du règlement taxonomie s'est donc appuyée sur une organisation structurée et responsable au sein du Groupe dont les travaux sont également attendus à haut niveau des autorités françaises. Elle a donné lieu à la réalisation d'une analyse instruite selon les attendus de l'appendice A de l'Annexe 1 de l'Acte Délégué Climat.

Identification et analyse des risques

Les risques climatiques physiques significatifs pour les activités du Groupe SNCF Réseau ont été identifiés parmi ceux énumérés dans le tableau de la section II de l'appendice A du règlement taxonomie. Pour chacun des aléas climatiques, l'impact et la fréquence du risque associé ont été étudiés.

L'évaluation de l'impact a intégré les dimensions financières, réputationnelle, santé au travail, sécurité, sûreté et clients/salariés.

L'évaluation de la fréquence du risque s'est appuyée sur les sinistres qui se sont déjà produits dans le Groupe et sur les études dans le domaine.

Les risques auxquels le Groupe est particulièrement sensible sont les suivants :

- Modification des températures
- Stress thermique
- Variabilité des températures
- Vagues de chaleur
- Feux de végétation
- Sècheresse
- Inondations
- Précipitations extrêmes
- Cyclones. Tempête
- Retrait et gonflement d'argiles.
- Glissement de terrain

Évaluation des risques

Le Groupe a mené des analyses de vulnérabilité de ses activités en France comme à l'international, souvent en collaboration avec des prestataires compétents disposant de l'expertise nécessaire.

Pour réaliser ces études, le Groupe a choisi deux scénarios du GIEC : le RCP 4.5 à (scénario d'émissions modérées) et le RCP 8.5 (scénario d'émissions élevées) en raison leur alignement avec les données scientifiques et leur capacité à couvrir des risques et des incertitudes plausibles.

Les études utilisent des données climatiques géospatiales spécifiques aux localisations des actifs du Groupe SNCF, ainsi que des données à l'échelle nationale et régionale.

Les contraintes des scénarios incluent la variabilité intrinsèque des modèles climatiques et les incertitudes associées aux projections à long terme.

Le groupe a également défini les horizons temporels couverts par les études, à savoir le court (2030), le moyen (2050), et le long terme (2100), permettant ainsi une vision prospective des effets du changement climatique sur les activités et actifs du Groupe, y compris sur ceux ayant une durée de vie longue (> 50 ans).

Le groupe a analysé l'impact sur ses actifs et activités des aléas liés à la température, au vent, à l'eau et aux masses solides, qu'ils soient chroniques ou aigus. Les analyses de vulnérabilité menées par le Groupe ont permis d'identifier les principaux aléas liés au changement climatique auxquels sont et pourront être exposés ses actifs et activités et ce, dans différentes zones

géographiques, sur plusieurs horizons temporels et avec à deux scénarios climatiques, dont un à émissions élevées.

Activité 6.14 – infrastructures de transport ferroviaire

Fin 2023, SNCF Gares & Connexions a réalisé une première analyse macroscopique, basée sur la méthodologie du CEREMA et les données DRIAS, sur le périmètre des 3000 gares françaises catégorisées selon la segmentation marketing (gares Hub, LGV, ville, proximité, halte avec et sans bâtiment voyageur). Cette analyse a permis d'identifier les 30 gares les plus critiques et vulnérables sur lesquelles prioriser les investissements d'adaptation.

SNCF Réseau a réalisé une cartographie macro globale du réseau ferroviaire. A cela s'ajoutent les études spécifiques de vulnérabilité menées par SNCF Réseau sur l'axe Seine (Paris – Le Havre), sur l'axe Languedocien et sur la ligne Paris-Clermont ont alimenté une étude nationale qui sert aujourd'hui de base à d'autres travaux par axe ou par zone ainsi qu'à construire la stratégie de SNCF Réseau.

Solutions d'adaptation

L'analyse des risques a été complétée de l'identification et de l'évaluation des solutions d'adaptation. Ces solutions sont constituées de celles déjà mises en œuvre, et d'autres de nature plus profonde à mettre en œuvre sur le long terme.

Solutions déjà mises en œuvre

Activité 6.14 :

- Risques liés aux masses solides : ils conduisent à sélectionner er à gérer de manière appropriée la végétation sur les abords des voies et à favoriser, en lien avec les propriétaires, des solutions d'hydraulique douce et de végétalisation adaptée sur les parcelles riveraines pour limiter notamment les effets de ruissellement
- Gestion anticipée de la végétation, entretien et travaux des différents ouvrages,
- Risques liés au cycle de l'eau : démarche de sévérisation initiée en 2024, de la maintenance des ouvrages hydrauliques, associée à un budget en augmentation, afin de garantir le fonctionnement nominal de ces dispositifs qui protègent l'infrastructure des inondations de toute nature. La démarche sera prolongée par un effort de régénération de ces ouvrages à l'occasion de travaux sur les voies, dans le cadre de l'augmentation de la trajectoire de régénération.
- Intégration systématique de l'analyse de l'exposition aux risques climatiques dans les études d'impact pour les lignes nouvelles

  - Étude et mis en œuvre de solutions de transformation de la structure et des matériaux des bâtiments

Solutions de long terme

Pour le plus long terme, et au-delà de l'identification des risques physiques pouvant survenir, le Groupe s'attache à investir dans l'innovation et la recherche en faveur de l'adaptation et de la résilience des activités

Pour l'activité 6.14, les efforts d'identification des risques physiques à climat actuel et futur à l'échelle du réseau ferré national (RFN) se poursuivent.

Pour l'ensemble des activités, la direction Technologies, innovation & projets groupe (DTIPG) travaille sur la production de méthodologies et d'outils d'analyse de risque et d'aide à la décision.

En outre, le réseau Synapses d'experts du développement durable de la SNCF a été missionné pour mieux cerner le concept de SafN (Solution d'adaptation fondées sur le nature) et identifier les solutions applicables à la SNCF sur un premier cas d'étude : les extrêmes de température. L'objectif est d'obtenir une vision macroscopique des effets du changement climatique sur ce réseau pour un panel d'aléas climatiques.

Les éléments résumés dans cette note :

- Identification et évaluation des risques selon les scenarii GIEC et des méthodologies éprouvées,
- Solutions d'adaptation déjà mises en place
- Solutions d'adaptation à l'étude

Ils sont conformes aux attendus du critère d'absence de préjudice important sur l'adaptation au changement climatique. Ils permettent de conclure que l'ensemble des activités du Groupe sont conformes aux critères décrits dans l'appendice A du règlement Taxonomie.

Analyse du respect des autres critères d'absence de préjudice important

Par défaut, l'ensemble des éléments précisés concerne l'objectif d'atténuation au changement climatique. Une précision au cas par cas est apportée quand l'analyse concerne d'autres objectifs.

La vérification du respect des autres critères d'absence de préjudice important s'est appuyée sur les pratiques du Groupe et le respect des réglementations en vigueur

DNSH liés à l'économie circulaire

- Référentiels du groupe (RA00274) sur les grands principes de gestion des déchets conformément à la hiérarchie des modes de traitement des déchets
- Dispositif et suivi du taux de collecte et de réemploi du matériau de voies
- Engagements zéro déchet non orientés vers une filière de valorisation adaptée sur les chantiers de rénovation des gares

DNSH liés à la prévention des ressources marines, prévention de la pollution et respect de la biodiversité :

- Déploiement de système de management environnemental (SME) sur les infrapôles (entités de maintenance et rénovation de l'infrastructure ferroviaire) dont les exigences en matière de biodiversité, prévention de la pollution et en particulier la gestion des « Points Noirs Bruits », déchets et prévention des ressources marines sont décrites dans le référentiel RG033
- Pratiques de management environnemental sur les projets de rénovation de l'infrastructure ferroviaire : Chartes Chantier verts, Notices de respect de l'environnement en phase d'appel d'offres, Diagnostic environnemental en phase d'études, Plan d'assurance environnement en phase réalisation
- Certification ISO 14001 des établissements industriels voies (EIV)

Ces dispositifs prolongent les actions déjà engagées par le Groupe et décrites de manière thématique dans le rapport de durabilité en sections E2 à E5 :

- Politique environnement,
- Politique de gestion des ressources en eau,
- Politique biodiversité à travers les engagements du Groupe avec Act4Nature,
- Politique économie circulaire

En outre, une analyse ad hoc a été menée concernant l'application des critères d'absence de préjudice important sur le CA de l'activité 6.14 associé au Réseau. Les éléments apportés pour justifier du respect du critère circulation des trains sur le réseau linéaire ont été les suivants :

- Prévention des ressources marines validée par la règlementation et les pratiques associées à la préservation écologique des cours d'eau
- Protection de la biodiversité validée par le respect de l'interdiction du glyphosate depuis sa mise en œuvre en 2021 et remplacé par la mise en œuvre de mesures alternatives comme les trains dés herbeux

Concernant l'objectif économie circulaire, le respect de l'absence de préjudice important de l'activité de vente de produits en fin de vie (activité 5.4) a été vérifié par les points suivants :

- L'activité n'implique pas la production de chaleur ou de froid

- L'activité est sans enjeux sur la prévention des ressources marines

L'activité ne conduit pas à fabriquer ou mettre sur le marché des substances visées à l'appendice C de l'acte délégué de juin 23 portant sur les 4 objectifs

Respect de garanties minimales

L'analyse du critère des garanties minimales repose d'une part sur les dispositions de l'article 18 du règlement Taxonomie, et d'autre part sur les recommandations de la Plateforme pour la finance durable dans son Rapport final sur les garanties minimales du 11 octobre 2022 ainsi que sur la FAQ 2023/C 211/01 du 16 juin 2023 de la commission Européenne.

L'article 18 requiert que les entreprises vérifient la mise en œuvre de procédures visant à s'aligner sur les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales et les principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits humains, y compris les principes et les droits fixés par les huit conventions fondamentales citées dans la Déclaration de l'Organisation internationale du travail relative aux principes et droits fondamentaux au travail et par la Charte internationale des droits humains. De plus, le rapport de la Plateforme recommande de renforcer la vérification aux thématiques de la lutte anti-corruption, de la fiscalité, et du droit de la concurrence en proposant des critères de non-alignement à ne pas atteindre.

La vérification des garanties minimales sur les critères de non-alignement a donc reposé sur les lignes directrices du règlement Taxonomie et leur interprétation par la Plateforme pour la Finance Durable en portant sur les quatre thématiques suivantes :

- Droits humains
- Corruption
- Fiscalité
- Droit de la concurrence

Pour ces quatre thèmes, l'analyse du critère repose sur la mise en place de diligences ou de processus spécifiques et l'absence de condamnation majeure.

Mise en place de diligences ou processus spécifiques

Concernant les droits humains, le Groupe SNCF s'est doté en 2023 d'une politique Droits humains et depuis l'exercice 2022 publie annuellement dans son rapport de gestion un plan de vigilance, en conformité avec la loi n°2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre. Celui-ci comprend :

- Une cartographie des risques destinée à leur identification, leur analyse et leur hiérarchisation
- Des procédures d'évaluation régulière de la situation des filiales, des sous-traitants ou fournisseurs avec lesquels est entretenue une relation commerciale établie, au regard de la cartographie des risques
- Des actions adaptées d'atténuation des risques ou de prévention des atteintes graves
- Un mécanisme d'alerte et de recueil des signalements relatifs à l'existence ou à la réalisation des risques, établi en concertation avec les organisations syndicales représentatives dans ladite société
- Un dispositif de suivi des mesures mises en œuvre et d'évaluation de leur efficacité. Celui-ci comprend également les engagements en matière de droits humains dans les processus de l'entité.

Ainsi, les six étapes-clés en matière de processus de diligence raisonnable en matière de droits humains sont couvertes.

Ces dispositions sont décrites plus largement dans le Rapport Durabilité § Plan de vigilance (suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité)

Concernant la lutte anti-corruption, le Groupe SNCF a adopté un programme de prévention et de lutte contre la corruption, conformément aux exigences de la loi dite « Sapin II ». Il vise à prévenir les risques juridiques, financiers et d'image que fait peser la corruption sur le Groupe. Dans ce but, plusieurs actions concrètes ont été mises en place comme prévu dans la loi, dont la diffusion d'un Code de conduite de prévention et de lutte contre la corruption, et une formation obligatoire aux managers du groupe.

Le dispositif de lutte contre la corruption repose notamment sur 3 piliers : engagement de l'instance dirigeante, cartographie des risques et gestion des risques. En matière de gestion et prévention des risques, un code de conduite est consultable sur le site sncf.com. De même un guide sur les conflits d'intérêt et des fiches pratiques sont disponibles sur l'intranet. Au sein du périmètre ferroviaire, un avenant au contrat de travail portant sur la déclaration de non- conflit d'intérêts a été diffusé pour signature par les cadres dirigeants et les cadres supérieurs. Les éléments plus détaillés sur les mesures et process mis en place en matière de lutte contre la corruption figurent en §G1 du rapport de durabilité (conduite des affaires, prévention et détection de la corruption et des pots de vin).

En matière de fiscalité, le Groupe a mis en place des processus adaptés pour identifier, évaluer et contrôler tout risque fiscal afin de veiller à sécuriser l'ensemble de ses opérations. En cas de litige fiscal, la Direction Fiscale du Groupe est saisie et accompagne l'entité concernée. En cas d'incertitude ou de complexité dont le degré peut présenter un risque fiscal, l'avis d'un conseil externe est sollicité, notamment en matière de fiscalité internationale. (Cf. Rapport de gestion)

En matière de droit de la concurrence, l'entreprise sensibilise ses employés à l'importance du respect de toutes les lois et réglementations applicables en matière de concurrence. Certaines entités du Groupe ont mis en place depuis 2019 un code de conduite pour une concurrence libre et loyale. A cela s'ajoute la mise à disposition d'un e-learning sur le respect du droit de la concurrence pour les équipes d'encadrement ainsi que la mise en place et diffusion depuis 2016 de la charte éthique comportant un volet spécifique au respect du droit de la concurrence. Les éléments plus détaillés sur les mesures et process mis en place en matière de droit de la concurrence figurent en § Conduite des affaires du rapport de durabilité.

Absence de condamnations

Sur ces 4 différentes thématiques, le Groupe n'a pas fait l'objet de condamnation de nature à remettre en cause le respect du critère.

Ces analyses sur les process et l'absence de condamnations permettent de conclure que les activités du Groupe respectent les critères de garanties minimales du Règlement taxonomie.

7.3. INFORMATIONS SOCIALES

7.3.1. Effectifs de l'entreprise [ESRS-S1]

7.3.1.1. Politiques liées aux effectifs de l'entreprise [ESRS-S1-1]

Politiques de gestion des impacts, des risques et des opportunités importants liés à ses effectifs [voir ESRS 2 MDR-P] [ESRS-S1-1-19]

Description des principaux éléments de la politique

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont signataires de la politique Droits humains et de la politique Sécurité du Groupe SNCF. Ces deux politiques couvrent les impacts matériels suivants :

Santé & Sécurité :
- Effets négatifs graves et irrémédiables sur les collaborateurs, clients, riverains, leurs familles et usagers des passages à niveaux et intrus en cas d'accident grave
- Un accident menant à l'interruption des activités de l'entreprise peut en cascade affecter l'économie globale ou locale
- Contribution positive à la santé humaine (prévention…) et à la réduction des coûts de santé publique
- Accident grave de chantier agent ou salariés sous-traitants (y compris coactivité)
- Risques psychosociaux
- Terrorisme ou acte de malveillance avec conséquences graves pour les personnes
- Crise sanitaire durable ou récurrente

Evolution de carrière (formation et employabilité) :
- Amélioration des conditions de vie des salariés grâce à la mise en place d'un dispositif de gestion des talents et développement des compétences

Diversité & Inclusion, Egalité professionnelle :
- Les pratiques discriminatoires et/ou de harcèlement peuvent en cascade affecter les conditions de vie des collaborateurs et de leurs proches
- Aggravation des disparités économiques sur critère de discrimination
- Mauvaise gestion de la diversité et de l'inclusion affectant les coûts de finance publique
- Contribution à une société plus inclusive et équitable
- Qualité du dialogue social
- Conflits sociaux affectant la fluidité des transports, les conditions de vie et l'économie des territoires
- Forte culture du dialogue social contribuant à l'engagement des salariés

Procédures de surveillance

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions rendent des comptes à leur maison mère SNCF SA par le suivi du plan de Vigilance.

Par ailleurs, des audits sécurité sont menés.

Cadre d'application de la politique et attention portée aux intérêts des parties intéressée lors de l'élaboration de la politique

La politique Droits humains du Groupe SNCF vise l'ensemble des activités de l'entreprise et s'applique à tous les niveaux géographiques d'intervention. Elle se conforme aux normes internationales.

La politique Sécurité globale de SNCF Réseau vise l'ensemble de ses salariés et sous-traitants.

Niveau de responsabilité de la mise en œuvre

La politique Droits humains du Groupe SNCF est signée notamment par le Président Directeur Général de SNCF Réseau et la Directrice Générale de SNCF Gares & Connexions.

La responsabilité est déclinée dans les délégations de leurs lignes hiérarchiques.

Engagements pertinents en matière de politique des droits humains concernant les effectifs de l'entreprise [ESRS-S1-1-20]

Le Groupe SNCF s'est doté en 2023 d'une politique droits humain, signée notamment par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Elle reprend les engagements du Groupe vis-à-vis des salariés et des sous-traitants. En effet, le respect des droits humains et des libertés fondamentales sont inhérents à la raison d'être du Groupe SNCF, entreprise d'utilité publique au service des mobilités durables. Depuis 2003, le Groupe SNCF est signataire du Pacte Mondial des Nations Unies et contribue ainsi directement à l'atteinte des Objectifs de développement durable. Le groupe rend compte de l'ensemble de ces dispositions dans son plan de vigilance, conformément à la loi française sur le devoir de vigilance du 27 mars 20217 (n°2017-399). Ces engagements concernent toutes ses activités, quel que soit le pays où elles s'exercent. Ils recouvrent les principes fondamentaux définis par : la charte internationale des droits de l'Homme, les principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'Homme des Nations unies, la déclaration sur les principes et droits fondamentaux au travail, les conventions fondamentales de l'Organisation Internationale du Travail.

Par la formalisation de sa politique Droits humains, le Groupe, entreprise responsable, citoyenne et engagée, réaffirme ses engagements dans tous les pays où il est implanté. C'est pour la SNCF l'occasion de conforter ses pratiques en plaçant tous ses salariés au centre de ses attentions et en leur garantissant : un environnement de travail sûr et sain, une rémunération juste et équitable, l'exercice de la liberté d'association et le droit à la négociation collective de ses collaborateur pour rejoindre ou non une organisation syndicale, le maintien de l'employabilité et l'évolution professionnelle, l'accès à des dispositifs de médiation et d'accompagnement psychologique en situation de conflit ou de fragilité au travail.

Approche générale en matière de respect des droits humains, y compris des droits du travail, de ses effectifs [ESRS-S1-1-20-a]

Depuis plusieurs années SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont chacun mis en place une équipe dédiée à l'engagement des salariés en s'appuyant sur une politique de la qualité de vie et des conditions de travail et de prévention des risques psychosociaux. Son objectif est de participer au pilotage de la performance sociale de l'entreprise et d'améliorer en continu l'organisation du travail, les modes de fonctionnement pour plus d'efficacité collective en cohérence avec les valeurs du Groupe SNCF : sécurité, engagement, efficacité, ouverture. Ainsi, en 2024 le programme Excellence Opérationnelle & Relationnelle a notamment développé un dispositif de coaching individuel. Il a été suivi par plus de 600 managers.

Approche générale en matière d'interaction avec ses effectifs [ESRS-S1-1-20-b]

Dans le cadre du plan de vigilance, il existe un dispositif d'alerte Groupe accessible aux salariés. Il s'agit d'une plateforme unique de réception des alertes. Dans le cadre de son engagement éthique, le Groupe SNCF, s'est doté dès 2011 d'un dispositif permettant à tous les salariés de signaler des faits ou des comportements contraires à la loi, à la règlementation, à la charte éthique et au code de conduite de prévention et de lutte contre la corruption, y compris les atteintes graves relevant du devoir de vigilance. Pour encourager et faciliter le dépôt d'un signalement par tout collaborateur SNCF ou une partie prenante externe, le Groupe a mis à disposition en 2022 une plateforme d'alter en ligne : www.alterethiquesncf.com accessible 7j/7 et 24h/24. Cette plateforme couvre l'ensemble des entités du Groupe. Cette procédure d'alerte a fait l'objet d'une révision en 2023 pour intégrer les évolutions législatives et réglementaires récentes, mais également expliciter les évolutions internes de gouvernance et de management des alertes liées au déploiement de la nouvelle plateforme en ligne. La direction de l'Ethique Groupe, rend compte annuellement de la globalité des

signalements reçus et traités via tous les canaux ouverts aux salariés et aux tiers dans le cadre de la publication de son bilan annuel sur le site corporate SNCF.

Approche générale en ce qui concerne les mesures visant à remédier et (ou) permettre de remédier aux impacts sur les droits humains [ESRS-S1-1-20-c]

Concernant les droits humains, le Groupe SNCF publie annuellement, dans son rapport de gestion, depuis l'année 2022, un plan de vigilance, en conformité avec la loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre. Celui-ci comprend :

- Une cartographie des atteintes graves (potentielles ou réelles) destinée à leur identification, leur analyse et leur hiérarchisation
- Des procédures d'évaluation régulière de la situation des filiales, des sous-traitants ou fournisseurs avec lesquels est entretenue une relation commerciale établie, au regard de la cartographie des atteintes graves ;
- Des actions adaptées d'atténuation ou de prévention des atteintes graves ;
- Un mécanisme d'alerte et de recueil des signalements relatifs à l'existence ou à la réalisation des atteintes graves, établi en concertation avec les organisations syndicales représentatives ;
- Un dispositif de suivi des mesures mises en œuvre et d'évaluation de leur efficacité.

Celui-ci comprend également les engagements en matière de droits humains dans les processus de l'entité.

Politiques traitant explicitement de la traite des êtres humains, du travail forcé ou obligatoire et du travail des enfants [ESRS-S1-1-22]

Le Groupe SNCF s'oppose catégoriquement au recours au travail des enfants, au travail forcé et à toute autre forme de travail illégal ou d'esclavage moderne, au sein de ses propres activités comme dans ses chaînes d'approvisionnement. Cette exigence s'applique à tous ses partenaires commerciaux, afin de ne jamais promouvoir ou bénéficier indirectement de ces pratiques illégales.

Cet engagement est repris dans la politique Droits humains du Groupe SNCF et les chartes éthiques des sociétés ferroviaires, y compris SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Politique ou système de prévention des accidents du travail [ESRS-S1-1-23]

La Politique Santé et Sécurité au Travail du Groupe contribue aux feuilles de route de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions.

A partir de 2015, la SNCF a remodelé en profondeur son Système de Management de la Sécurité et ses pratiques à travers une nouvelle politique globale associée à un programme national de transformation baptisé « PRISME ». L'objectif est de faire progresser de façon cohérente toutes « les sécurités » : sécurité de l'exploitation, sécurité et santé au travail, sécurité incendie, sécurité environnementale, sûreté et cybersécurité. La politique sécurité de Groupe, actualisé en 2023, se veut encore plus proche du terrain, au profit des entités opérationnelles, des sociétés et de tout le secteur ferroviaire. La version signée en 2023 notamment par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, prévoit de rendre les salariés à la fois bénéficiaires et acteurs de la sécurité de l'entreprise.

Les orientations de la politique de sécurité du Groupe SNCF et du programme PRISME pour la période 2023-2025 repose sur trois piliers déclinés en sept orientations :

- Créer les conditions managériales pour responsabiliser les salariés.
    - Intégrer l'ensemble des personnels et les Instances Représentatives du Personnel dans la démarche de transformation de la culture de sécurité et la partager avec les partenaires.
    - Libérer la parole pour que chaque agent soit acteur de l'amélioration continue de la sécurité (diffusion d'une charte de libération de la parole).
- Maîtriser les interfaces entre les entités (y compris prestataires et sous-traitants) pour garantir la sécurité dans le travail collectif.
    - Développer une approche proactive par les risques pour prioriser et recentrer les actions.
    - Rendre systématique le « produire en sécurité », dépassant les antagonismes apparents entre production et sécurité grâce à un partage d'informations entre managers et salariés.
    - Simplifier les procédures et la documentation sécurité pour tous les acteurs de la sécurité, en les associant à leur conception, et en développant l'usage des outils digitaux.
- Contribuer à un haut niveau de sécurité du système ferroviaire.
    - Poser les principes communs de sécurité dans chaque société, chaque entité et chaque filiale, par la mise en œuvre de standards et pratiques partagés, en nombre limité.
    - Faire de la sécurité un bien commun.

Concernant SNCF Réseau, les grands principes du management de la sécurité de l'exploitation ferroviaire sont définis dans la politique générale de sécurité. Ils sont déclinés dans le manuel du Système de Gestion de la Sécurité soumis à l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire qui délivre l'agrément de sécurité nécessaire pour les activités de gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national. En 2021, l'agrément de SNCF Réseau a été renouvelé pour une durée de cinq ans.

La prévention des risques psychosociaux est également prioritaire, avec des diagnostics Risques Psychosociaux, des formations pour les managers, un dispositif de médiation et un soutien psychologique.

Politiques spécifiques visant à éliminer la discrimination [ESRS-S1-1-24-a]

Pour éliminer la discrimination, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'appuient sur la politique Droits Humains du Groupe SNCF, sur le Guide pratiques unifiées 2022 en cohérence avec l'Accord Egalité Professionnelle & Mixité de 2021 (signé depuis 2006) et sur le livret diversité et inclusion du Groupe. Au travers de ces documents, sont notamment traités les sujets d'égalité professionnelle et mixité, l'accueil des personnes en situation de handicap, la prévention des LGBTphobies, l'aide à l'insertion des jeunes, les séniors, l'accompagnement des athlètes de haut niveau.

La politique de Droits Humains du Groupe SNCF, signée par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, prend vis-à-vis de tous ses salariés, toutes dispositions ayant vocation à promouvoir un environnement de travail sûr et sain, en vue d'assurer leur santé et leur sécurité dans le cadre de leur activité professionnelle. Dans leur relation contractuelle avec leurs salariés, les sociétés du Groupe veillent à assurer des conditions de travail décentes, ainsi qu'une rémunération juste et équitable au regard des conditions locales ou régionales dans lesquelles s'exercent ses activités. Le Groupe SNCF respecte par ailleurs la liberté d'association, le droit à la négociation collective de tous ses salariés ainsi que leur droit de rejoindre ou non une organisation syndicale. Des informations régulières sont données aux salariés du Groupe sur ses activités et résultats. Le Groupe s'engage à promouvoir l'égalité des chances dans les processus de recrutement, et à favoriser la diversité et l'inclusion (au travers de chartes, d'accords collectifs), en ne tolérant aucune forme de discrimination. Entreprise responsable, citoyenne et engagée, SNCF a ainsi à cœur de prendre soin de tous ses salariés au quotidien et de veiller au respect de leur dignité.

Engagements stratégiques spécifiques liés à l'inclusion et (ou) à l'action positive en faveur des personnes appartenant à des groupes particulièrement exposés au risque de vulnérabilité au sein de ses effectifs [ESRS-S1-1-24-c]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont une politique engagée d'inclusion et de diversité qui s'inscrit dans le cadre des accords du Groupe SNCF.

Le dernier accord « en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité », signé en 2021, définit des engagements ambitieux en matière de :

- Recrutement de femmes,
- Équité dans les parcours professionnels et de rémunération,
- Lutte contre toute forme de violences sexistes et sexuelles.

L'accord collectif 2022-2024 en faveur des personnes en situation de handicap confirme la politique volontariste des filiales :

- Engagements en faveur de l'inclusion des travailleurs handicapés (cf accord) :
- Favoriser les accès à l'emploi et recruter des personnes en situation de handicap
- Agir en faveur de la formation et des parcours professionnels des travailleurs handicapés
- Créer les conditions du retour à l'emploi et du maintien en emploi
- Mieux prendre en compte les questions du handicap dans la vie personnelle et professionnelle
- Soutenir l'emploi externe de travailleurs handicapés via la politique achat
- Faire des engagements et du plan d'action un objectif partagé

Par ailleurs, avec le Groupe SNCF, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent sur la sensibilisation aux enjeux LGBT+ via par exemple la signature de la charte d'engagement de l'association l'Autre cercle en 2023, qui a pour objet d'assurer un environnement de travail inclusif, veiller à une égalité de droit et de traitement entre toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs quelles que soient leur orientation sexuelle et identité de genre, soutenir les collaboratrices et collaborateurs victimes de propos ou d'actes discriminatoires, mesurer les avancées et partager les bonnes pratiques pour faire évoluer l'environnement professionnel général.

Informations indiquant si et comment les politiques sont mises en œuvre au moyen de procédures spécifiques visant à prévenir, atténuer et à corriger les discriminations, ainsi qu'à promouvoir la diversité et l'inclusion [ESRS-S1-1-24-d]

Conformément aux recommandations émises par l'OIT, le Groupe déploie dans toutes ses sociétés des politiques de formation et d'orientation professionnelle pour garantir l'employabilité et l'évolution professionnelle de ses salariés. Des dispositifs de médiation, d'accompagnement psychologique, de conseil éthique et d'alerte éthique sont mis à disposition des salariés du groupe confrontés à des situations de relations interpersonnelles dégradées dans le cadre de leur travail. Enfin, comme pour toutes ses parties prenantes, le Groupe s'engage à protéger les informations confidentielles et les données à caractère personnel de l'ensemble de ses salariés.

7.3.1.2. Processus d'interaction au sujet des impacts avec les travailleurs de l'entreprise et leurs représentants [ESRS-S1-2]

Existence et manière dont les perspectives du personnel éclairent les décisions ou les activités visant à gérer les impacts réels et potentiels [ESRS-S1-2]

Dès 2019, la Direction Générale des Ressources Humaines de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont mis en place un programme d'amélioration du dialogue social de proximité et de prévention des Risques Psychosociaux qui s'est poursuivi jusqu'en 2023, pour accompagner les managers à construire leur plan d'actions.

Interaction avec les effectifs de l'entreprise ou leurs représentants et communication [ESRS-S1-2-27-a] [ESRS-S1-2-27-b]

SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions disposent d'une architecture dense d'instances représentatives du personnel, intégrant leur périmètre dans un maillage complet d'organisation du dialogue social.

Les CSE

Les Comités sociaux et économiques, dont les membres sont élus par les salariés du périmètre qu'ils représentent, couvrent ainsi l'ensemble des personnels. Ces instances de consultation et d'information sont systématiquement saisies des projets économiques, organisationnels et sociaux. Depuis 2021, la loi française a étendu leurs compétences aux enjeux environnementaux.

Les CSE sont réunis au moins une fois par mois. Ces instances peuvent également organiser des concertations spécifiques de projet, lorsque des transformations particulièrement impactantes pour les conditions de travail des salariés nécessitent d'en débattre plus longuement avec leurs représentants syndicaux, en amont de la consultation.

Les CSE, auxquels participent également des représentants des organisations syndicales, disposent de commissions spécialisées dans les problématiques de santé et de sécurité au travail.

Instance commune

Pour matérialiser l'unité économique et sociale des sociétés ferroviaires, et tel que prévu par la loi de 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, la SNCF a mis en place par accord collectif de groupe une instance de représentation du personnel, supra légale, appelée Instance commune, composée de 34 représentants élus du personnel, désignés par chacun des 34 CSE, y compris ceux de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions.

Cette instance est présidée par le Directeur des Ressources Humaines du Groupe SNCF et la réunit plusieurs fois par an. Elle est informée ou consultée sur la marche générale de la SNCF. Elle est notamment consultée sur les orientations stratégiques de la SNCF et peut formuler des contre-propositions soumises au Conseil d'administration de SNCF SA.

Échanges directs en proximité

Des représentants de proximité sont mis en place dans les établissements de production, au plus près des salariés et de leur travail. Ils portent les réclamations des salariés relevant de leur périmètre.

Au cœur des établissements, des spécialistes des relations sociales, formés et animés par la Direction des Relations sociales, gèrent le dialogue social au quotidien.

Les organisations syndicales, qui sont l'un des piliers de l'édifice du dialogue social, disposent de moyens concrets (locaux à disposition, autorisations d'absence, heures de délégation, etc.) pour tenir leur rôle, conformément au droit syndical fixé dans le statut des relations entre les sociétés SNCF, y compris SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, et leurs personnels.

Fonction et rôle le plus élevé au sein de l'entreprise qui a la responsabilité opérationnelle de veiller à ce que l'interaction ait lieu et que les résultats étayent l'approche de l'entreprise [ESRS-S1-2-27-c]

La directrice générale adjointe des Ressources humaines et le directeur général adjoint de la Sécurité de SNCF Réseau sont responsables de la mise en œuvre des politiques Droits humains et Sécurité. Ils sont directement rattachés au Président Directeur Général de SNCF Réseau et membres du comité exécutif SNCF Réseau.

Chez SNCF Gares & Connexions, le directeur des Ressources humaines du management et des risques, rattaché à la Directrice Générale et membre du comité exécutif, porte également ces missions.

Accord-cadre global ou d'autres accords relatifs au respect des droits humains des travailleurs [ESRS-S1-2-27-d]

La loi du 4 août 2014 a permis la réforme ferroviaire en garantissant aux agents transférés de SNCF Mobilités la conservation de leurs droits acquis. Ces droits ont été progressivement étendus aux agents de l'ex-Réseau Ferré de France à partir du 1er janvier 2016.

Les négociations pour la création d'une Convention Collective Nationale (CCN) ont débuté en décembre 2013, conformément à la loi. Cinq accords de branche ont déjà été conclus portant sur les sujets essentiels d'une CCN :

- Le champ d'application de la CCN (23 avril 2015)
- Les dispositions générales de la CCN (31 mai 2016)
- Le contrat de travail et l'organisation du travail (31 mai 2016)
- La formation professionnelle (6 juin 2017)
- Les classifications et rémunérations (6 décembre 2021)

Ces accords ont été étendus par arrêté ministériel et sont désormais applicables à toutes les entreprises de la branche. En particulier, l'accord sur l'organisation du travail s'applique également aux entreprises titulaires d'un certificat ou d'un agrément de sécurité, depuis le 1er janvier 2017.

- En 2024, le dynamisme du dialogue social a conduit à la signature de plusieurs accords, qui renforcent le socle social :
- Un accord sur les mesures d'accompagnement RH pour les salariés mobilisés pendant les Jeux de Paris 2024
- Un accord sur le pilotage de l'emploi et développement des parcours professionnels
- Une série de trois accords sur la protection sociale complémentaire
- Un accord portant sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière, créateur de nouveaux droits

Manière dont l'efficacité de l'interaction avec ses effectifs est évaluée [ESRS-S1-2-27-e]

Dans un objectif de fidélisation, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont à l'écoute continue de leurs salariés à travers en particulier le baromètre de satisfaction « C'est A Vous ». Ses résultats sont exploités finement afin de traiter rapidement et de manière ciblée les potentiels motifs identifiés d'insatisfaction et de désengagement.

Mesures prises pour mieux connaître les points de vue de ses effectifs qui peuvent être particulièrement vulnérables aux impacts et (ou) marginalisés [ESRS-S1-2-28]

Les salariés sont interrogés chaque année, via le baromètre interne d'entreprise « C'est à vous », Il contient des questions spécifiques aux différents types possibles de discriminations (liées à l'âge, au sexe, à l'orientation sexuelle, à l'origine ethnique, à la conviction religieuse, au handicap…). Les réponses des salariés permettent de consolider une évaluation de l'efficacité des politiques d'entreprise en matière de lutte contre les discriminations.

Les salariés témoins ou victimes d'actes discriminatoires ou plus largement problématiques en termes d'égalité de traitement ou de bien-être au travail, ont accès à un dispositif d'alerte éthique. Ils peuvent par ce biais signaler des situations qu'ils pensent anormales, et faire diligenter une enquête permettant d'établir la réalité des faits, et de les traités le cas échéant. Les salariés handicapés bénéficient également d'un rendez-vous par an avec un correspondant de la mission Handicap & emploi du Groupe SNCF.

7.3.1.3. Procédures de réparation des impacts négatifs et canaux permettant aux travailleurs de l'entreprise de faire part de leurs préoccupations [ESRS-S1-3]

Approche générale et procédures permettant d'apporter ou de contribuer à apporter une solution lorsque l'entreprise a causé ou contribué à causer un impact négatif important sur les personnes de ses effectifs [ESRS-S1-3-32-a]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont engagés à garantir un environnement de travail où les droits humains sont scrupuleusement respectés. Les procédures de remédiation des potentiels impacts négatifs sur les effectifs s'appuient sur les mécanismes de signalement et de réclamation via

- Le dispositif d'alerte éthique
- Le dialogue social
- Le suivi des indicateurs relatifs aux accidents et incidents de sécurité

Ces processus permettent de mener les vérifications nécessaires et d'apporter des solutions, des mesures de compensations adéquates afin de réparer les impacts négatifs.

Les suites de ces signalements et de ces réclamations sont analysées et partagées avec différentes instances de l'entreprise afin de contribuer à des mises à jour des évaluations, et participer à une démarche d'amélioration et d'apprentissage continu.

Canaux spécifiques mis en place pour permettre aux effectifs de l'entreprise de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins directement à l'entreprise et d'y répondre [ESRS-S1-3-32-b]

Plusieurs canaux sont à disposition des salariés pour faire part des potentiels impacts négatifs :

- Le canal managérial est encouragé et mis en place par l'entreprise : écoute directe, expression des salariés.
- Le canal des représentants du personnel, dont des référents thématiques, est mis en place par l'entreprise conformément aux exigences du code du travail : risques psychosociaux, harcèlement sexuel.
- Le réseau de prévention pluridisciplinaire (médecins du travail, préventeurs, pôle de soutien psychologique) : l'entreprise dispose de ses propres médecins du travail et gère directement le suivi des visites médicales obligatoires, à l'initiative de l'employeur et à celle du salarié.
- Le canal d'alerte, via la plateforme d'alerte, est mis en place par l'entreprise via des outils digitaux accessibles à tous les salariés.

Toutes ces remontées font l'objet d'un traitement par l'entreprise.

Mécanismes de traitement des griefs ou des plaintes concernant les questions relatives aux travailleurs [ESRS-S1-3-32-c]

La plateforme d'alerte et de recueil des signalements en ligne est hébergée et gérée par un prestataire externe européen spécialisé dans le recueil des alertes, dont les serveurs sont situés dans l'Union européenne. Le prestataire est soumis à des obligations strictes de confidentialité et de sécurité. Son niveau élevé de protection des données est certifié par un organisme indépendant. La plateforme offre des garanties renforcées de confidentialité des échanges avec un membre de la direction de l'Ethique Groupe via une boîte de dialogue protégée par un mot de passe unique, et externe à l'environnement informatique de la SNCF. Elle permet de déposer des alertes anonymes.

Au sein de la SNCF, la direction de l'Ethique Groupe a été mandatée pour gérer cette plateforme d'alerte en ligne. C'est elle qui reçoit et traite les alertes reçues par ce canal pour le compte de la SNCF, y compris SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

La procédure d'alerte éthique précise les conditions de recevabilité des alertes et de protection renforcée des lanceurs d'alertes. Elle a fait l'objet d'une information et consultation des Conseils Sociaux Economiques centraux de SNCF SA et des sociétés du périmètre ferroviaire, y compris SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

La Direction de l'Ethique Groupe assure l'animation de réseaux de référents éthique et de référents alertes, en proposant un partage de ressources documentaires, une boîte à outils, des formations, des sensibilisations, ou encore des conférences.

Processus par lesquels l'entreprise soutient ou exige la disponibilité des voies de communication [ESRS-S1-3-32-d]

Le dispositif d'alerte et sa documentation sont ainsi accessibles via les canaux suivants :

- Le site internet du Groupe SNCF accessible en interne et aux parties prenantes externes.
- Des canaux spécifiques mis à disposition des salariés des sociétés ferroviaires
- L'application My Ethic déployée à grande échelle sur les tablettes et téléphones professionnels
- L'intranet dédié à l'éthique
- L'intranet « mes avantages sociaux », mis en place en novembre 2024.

Des campagnes d'information sur le dispositif sont également relayées chaque année dans les différentes communications du Groupe SNCF à destination des salariés : les newsletters, les affichages et les réunions d'information. En 2024, dans le cadre de l'Ethics Day, une table ronde était dédiée au dispositif d'alerte et accessible à tous les salariés du Groupe SNCF, et des extraits sont accessibles en replay sur l'intranet.

La plateforme d'alerte éthique est accessible aux salariés et parties prenantes externes sur le site internet du Groupe www.groupe-sncf.com 24h/24 et 7j/7. Elle couvre l'ensemble des entités du Groupe SNCF.

Manière dont les questions soulevées et traitées sont suivies et contrôlées et dont l'efficacité des canaux est assurée [ESRS-S1-3-32-e]

Les signalements transmis via le dispositif d'alerte font l'objet d'un traitement et d'un suivi. Au sein de la SNCF, la Direction de l'Ethique Groupe a été mandatée pour recevoir et traiter les alertes reçues. Depuis 2023, elle s'appuie également sur un réseau de référents Alertes désignés notamment par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pour le recueil, la consolidation et le traitement des signalements.

La direction de l'Ethique Groupe communique annuellement la totalité des signalements éthiques reçus et traités. Elle s'appuie sur :

- Les données de la plateforme d'alerte éthique, qui permet d'obtenir une vision consolidée aux bornes du Groupe SNCF
- Un rapport quadrimestriel des alertes recueillies notamment par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

La direction de l'Ethique Groupe partage l'évolution du management des alertes et le bilan consolidé des alertes auprès des instances dirigeantes et des partenaires sociaux. L'efficacité du dispositif d'alerte est assurée par divers moyens :

- Des procédures formalisées et actualisée : loi et décret Waserman **[ESRS-S4-3-26]**
- La mesure de confiance dans le dispositif **[ESRS-S1-3-33]**

Informations indiquant si et comment est évalué le fait que les effectifs de l'entreprise connaissent les structures ou les processus et leur font confiance comme moyen de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins et d'y répondre [ESRS-S1-3-33] et politiques de protection contre les représailles pour les personnes qui utilisent les canaux pour faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins [ESRS-S1-3-33]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions appliquent les politiques strictes du Groupe SNCF visant à protéger les individus contre les représailles pour l'utilisation de ces canaux de signalement. Ces mesures sont décrites dans la procédure d'alerte éthique Groupe et intégrées dans les règlements intérieurs de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Une totale confidentialité est garantie dans le cadre du dispositif d'alerte éthique concernant l'identité du lanceur d'alerte, des personnes visées par celui-ci et des tiers mentionnés dans le signalement. Toute violation de l'obligation de confidentialité à laquelle sont tenues les personnes en charge du recueil ou traitement des alertes peut entraîner des sanctions disciplinaires.

7.3.1.4. Actions concernant les impacts matériels sur les effectifs de l'entreprise, approches visant à gérer les risques importants et à saisir les opportunités importantes concernant les effectifs de l'entreprise, et efficacité de ces actions [ESRS-S1-4]

Plans d'action et ressources pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés à son propre personnel [voir ESRS 2 - MDR-A] [ESRS-S1-4-37]

Santé et sécurité au travail

Le plan d'action comprend trois orientations prioritaires pour les salariés de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions en France pour l'année 2025 :

- Développer et ancrer la culture sécurité
  - Intégrer les sept caractéristiques de la culture de sécurité
  - Amplifier et consolider la transformation de la culture sécurité
  - S'approprier et ancrer les « Règles qui sauvent »
  - Standards et routines managériales
- Poursuivre les actions de prévention vis-à-vis des principaux risques transverses
  - Les passages à niveau, les intrusions dans les emprises ferroviaires
  - Les accidents d'exploitation

Les actions en déclinaison de ces orientations générales sont suivies par les porteurs de risques de la Direction Sécurité de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions avec l'aide des acteurs d'un large réseau pluridisciplinaire, notamment : experts, personnels et médecins du Service de Prévention et de Santé au Travail, Pôle de Soutien Psychologique (PSP), membres des CSSCT.

Evolution de carrière

Le Groupe SNCF offre une multiplicité de parcours professionnels, avec 150 métiers, permettant tout au long de la carrière de changer de poste, de métier, de société. Le plan d'action sur l'évolution des carrières comprend les actions suivantes :

- Mise en œuvre de l'accord signé en 2024 d'un accord « Pilotage de l'emploi et développement des parcours professionnels »
- Mécénat de compétences, pour des missions courte ou longue durée

Les objectifs :

- Offrir un cadre commun aux sociétés pour assurer la fluidité et l'équité des parcours professionnels des salariés et pour faciliter leur accès à la formation et leur mobilité interne, quels que soient leur métier
- Améliorer les conditions de vie des salariés grâce à la mise en place d'un dispositif de gestion des talents et développement des compétences
- Engager et faire contribuer les salariés aux missions de cohésion sociale, territoriale et d'inclusion de la SNCF, reconnaître l'implication des salariés, valoriser l'expérience de mécénat de compétences.

Ces actions s'appliquent aux salariés de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions.

Les actions issues de l'accord signé en novembre 2024 se dérouleront sur la période de trois ans prévus à l'accord. Les actions de mécénat se sont déroulées en 2024 et se poursuivront courant 2025 et au-delà pour toutes celles qui le nécessitent et qui auront débuté courant 2025.

Dans le cadre de l'accord sur le pilotage de l'emploi et le développement des parcours professionnels, les missions de mécénat de compétences engendrent un impact fort auprès des associations et au sein de l'entreprise. Les répercussions sont visibles sur l'engagement des salariés sur leur propre emploi, en termes de développement des compétences, d'ouverture à l'autre, de fierté de ce qu'ils ont réalisé, accompli, de reconnaissance vis-à-vis de leur entreprise et cela infuse

progressivement auprès du collectif. Cette fierté d'appartenance à l'entreprise encourage la fidélisation des salariés. Ces conséquences ouvrent ainsi de nouvelles opportunités aux salariés qui se sont engagés auprès des associations partenaires. Par ailleurs, les liens développés localement entre les salariés engagés, les associations bénéficiaires du mécénat et leurs parties prenantes sur le territoire concerné contribuent également à renforcer l'ancrage territorial de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions et sa proximité avec les problématiques locales et les acteurs engagés et impactés. C'est particulièrement vrai pour le mécénat de longue durée qui se pratique de six mois à deux ans avec un renouvellement possible d'un an depuis la loi d'avril 2024. C'est également vrai pour certaines missions du mécénat de courte durée (d'un à dix jours par salariés des sociétés ferroviaires) comme les missions de mentorat pour lesquelles les salariés peuvent développer de nombreuses compétences.

Diversité et inclusion, égalité professionnelle

Le plan d'action en faveur de la diversité, de l'inclusion et de l'égalité professionnelle est déployé dans le cadre de :

- L'accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité 2021-2024
- L'accord collectif en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés 2022-2024
- La charte de l'Autre cercle signée en 2023
- La charte de la Diversité signée en 2004, avec 32 autres entreprises pionnières

Le plan d'action inclut les actions suivantes :

- Favoriser les recrutements de femmes, travailleurs handicapés et de jeunes issus de milieux défavorisés
- Former et sensibiliser en interne pour favoriser l'inclusion
- Améliorer les conditions de travail
- Garantir l'équité dans les parcours professionnels et de rémunération
- Animer des réseaux internes (comme SNCF Mixité) ou associations (comme Gare !).

Résultats attendus :

- Augmenter l'attractivité des métiers ferroviaires auprès des femmes, par la mise en visibilité de salariées SNCF. Les politiques de recrutement ciblées pour les femmes peuvent à moyen terme permettre de diminuer les tensions de salariés sur certains métiers.
- Permettre aux femmes salariées SNCF des chances d'évolutions de parcours et de rémunérations égales à celles des hommes.
- Accroître la mixité au travers d'actions visant à sensibiliser les responsables de l'entreprise, à disposer de données quantitatives permettant une prise en charge des enjeux mixité plus effective ainsi qu'à proposer des accompagnements ciblés.
- Réduire les discriminations à l'embauche par une politique volontariste visant à une égalité des chances pour les travailleurs en situation de handicap.
- Amélioration des conditions de vie des salariés grâce à la mise en place d'un dispositif de gestion des talents et développement des compétences
- Permettre de mieux comprendre les obstacles à une évolution professionnelle égale des salariés en situation de handicap. L'objectif est de disposer des données qui seront en mesure d'orienter plus efficacement nos politiques de lutte contre les discriminations.
- Décentraliser les processus de recrutements et mettre en place une politique de recrutement pro-active, permettant des embauches moins discriminatoires. Ces actions visent à un renforcement de la mixité sociale au sein de l'entreprise.
- Etendre de manière volontariste un droit à une population initialement non bénéficiaire pour un traitement égalitaire des familles homoparentales masculines.

Ces actions couvrent les salariés de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions.

Les horizons temporels couverts sont les suivants :

- Pour les actions liées à l'accord en faveur de l'égalité professionnelle entre es femmes et les hommes et de la mixité : 2021 à 2024
- Pour les actions liées à l'accord collectif en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés : 2022 à 2024
- La Charte de l'Autre Cercle a été signée en 2023 pour une durée de trois ans.

Les deux accords cités ci-dessus sont en cours de renégociation. Celle-ci a démarré en 2024, par la mise en place de bilatérales. La table ronde conclusive aura lieu en 2025 avec en cible une signature d'accord en 2025.

Dialogue social

Le plan d'action consiste à suivre les processus définis par le groupe SNCF avec les représentants du personnel :

- La négociation d'accords collectifs :
  - Ponctuels : : sur l'organisation du travail et les compensations pendant les Jeux de Paris 2024
  - Qui consolident le socle social, sur les thèmes de la pénibilité, des frais de santé, de la prévoyance, du maintien de salaire, du forfait mobilités durables, du pilotage de l'emploi et le développement des parcours professionnels, de la Négociation Annuelle Obligatoire.
- La tenue des instances à tous niveaux de l'entreprise
- La formation des managers pour faire vivre un dialogue social de qualité.

L'animation du dialogue social se fait selon les instances pour les salariés de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Elle se déroule selon les périodicités définies précédemment [Voir ESRS-S1-2].

Le Groupe SNCF alloue chaque année des crédits d'heures utilisés par les délégués et les représentants du personnel. Ces salariés peuvent également bénéficier d'un congé de formation économique, sociale et syndicale.

Droits humains

Concernant les droits humains, le plan d'action pour gérer les impacts négatifs et risque sur le personnel de l'entreprise est détaillé ci-dessus, sur les thématiques santé et sécurité du personnel et lutte contre les discriminations. Le plan d'action Droits humains est également détaillé dans le plan de vigilance.

Description des actions prises, prévues ou en cours pour prévenir ou atténuer les impacts négatifs importants sur ses effectifs [ESRS-S1-4-38-a] et informations indiquant si et comment des mesures ont été prises pour remédier ou permettre de remédier à une impact important réel [ESRS-S1-4-38-b]

Les actions relatives à la santé et sécurité, diversité et inclusion et droits humains mentionnées précédemment [ESRS-S1-4-37] s'appliquent également aux effectifs non-salariés.

Initiatives ou d'actions supplémentaires dont l'objectif principal est de produire des impacts positifs pour ses effectifs [ESRS-S1-4-38-c]

Les actions susmentionnées [ESRS-S1-4-38a] et [ESRS-S1-4-38-b] visent autant à réduire les impacts négatifs qu'à renforcer les impacts positifs.

Suivi et de l'évaluation de l'efficacité des actions et des initiatives en termes de résultats pour ses effectifs [ESRS-S1-4-38-d] et l'efficacité de la politique Sécurité et des actions de prévention [ESRS-S1-4-39]

Santé et sécurité

Les différentes évaluations et expositions aux impacts négatifs seront portées à la connaissance des salariés et des collectifs concernés. Cela favorise la vigilance partagée et l'intervention lorsqu'une situation négative est identifiée.

L'évaluation des risques professionnels (le terme « risque » est à comprendre au sens « impact négatif » pour le présent rapport) constitue une étape cruciale de la démarche de prévention en santé et sécurité au travail. L'identification, l'analyse et l'évaluation des risques permettent de définir les actions de prévention pertinentes les plus appropriées pour éviter l'accident. La démarche de prévention s'inscrit dans le cadre d'un processus dynamique. Les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et la protection de la santé des salariés sont réévaluées régulièrement et adaptées pour tenir compte des contextes opérationnels changeants. Le Document unique d'évaluation des risques professionnels (document réglementé par le code du travail français, le terme « risque » est donc à comprendre au sens « impact négatif ») est l'outil de référence pour retranscrire les éléments clés de cette démarche d'évaluation. Cette approche permet de mettre en œuvre des actions de prévention pour éviter que l'évènement redouté ne se produise, par la suppression ou l'atténuation des différents impacts négatifs identifiés puis évalués.

Combattre les impacts négatifs à la source dépend aussi directement de la connaissance des événements : il est demandé à l'ensemble des salariés de remonter toute situation potentiellement dangereuse ou fait sécurité. Les quasi-accidents du travail sont en particulier une source d'apprentissage précieuse. Depuis 2023, la démarche d'identification et de traitement des quasi-accidents du travail a été portée par l'ensemble des sociétés ferroviaires. En 2024, près de 10 000 quasi-accidents du travail ont été remontés et analysés par les sociétés. La remontée de ces précurseurs de toute situation à impacts négatifs et leur traitement rapide sont encouragés en « libérant la parole », en lien avec la démarche Juste & Équitable et les chartes de libération de la parole déployées au sein des sociétés ferroviaires.

Diversité et inclusion

L'accord Égalité professionnelle Femmes-Hommes fait l'objet d'un bilan annuel. Un comité de pilotage annuel est organisé avec les sociétés pour suivre l'avancement de la mise en œuvre de l'accord. Le bilan est présenté au comité stratégique Égalité Femmes-Hommes, qui réunit notamment les présidents et directeurs généraux de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions. La trajectoire Mixité est suivie deux fois par an par le conseil d'administration de SNCF SA.

L'accord Travailleurs Handicapés fait l'objet d'un bilan annuel par un comité de pilotage national, au sein duquel sont réunis notamment les représentants de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions et de chacune des organisations syndicales représentatives signataires de l'accord. En amont de ce comité de pilotage national, les comités de pilotage de chacun des périmètres des CSE dressent également un bilan. Un audit interne a été mené sur l'accord en 2024.

Pour assurer le pilotage des engagements pris dans le cadre des accords Égalité & Mixité et Travail & Handicap, des feuilles de route ont été élaborées pour chaque société.

Depuis 2019, les entreprises françaises de plus de 1 000 salariés doivent publier leur index d'égalité femmes - hommes.

Mesures transverses relatives aux effectifs

L'efficacité des actions et politiques engagées en matière de qualité de vie au travail, de politique sociale et d'engagement des salariés est mesurée chaque année par le baromètre d'engagement et de satisfaction des salariés « C'est à vous », administré à tous les salariés des sociétés ferroviaires. Deux indicateurs, Engagement et Qualité de vie au travail, permettent de réajuster ou de mettre en œuvre des actions préventives et correctives au niveau le plus local pour qu'elles soient les plus efficaces et les plus pertinentes pour les équipes. Des questions spécifiques portent sur :

- Les discriminations observées et/ou subies dans l'année, concernant l'âge, le genre, le handicap, l'orientation sexuelle, l'origine ethnique, les convictions religieuses ou autres discriminations
- La confiance dans le traitement des alertes relatives à des cas de discrimination
- La connaissance du dispositif d'alerte éthique
- La confiance dans le dispositif d'alerte éthique

Les résultats du baromètre annuel d'écoute des salariés « C'est A Vous » 2024 sont d'ailleurs significativement en hausse sur le périmètre SNCF Réseau : +4,0 points pour l'indice d'engagement, (73%, ce qui est identique au benchmark national français), +2,0 points pour l'indice Qualité de Vie au Travail (supérieur au benchmark).

L'engagement et la qualité de vie et des conditions de travail font également l'objet de démarches d'animation structurées chez SNCF Gares & Connexions avec des résultats en progression à la clé : 80% de taux d'engagement (+5 points vs 2023) et 82/100 pour l'indice QVT (+1 point vs 2023).

Actions planifiées ou en cours pour atténuer les risques importants découlant des impacts et des dépendances en matière d'effectifs et modalités de suivi de l'efficacité [ESRS-S1-4-40-a]

Qualité du dialogue social

En 2024, plusieurs accords ont pu être conclus sur le périmètre des sociétés ferroviaires, y compris SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions :

- Un accord sur les mesures d'accompagnement RH pour les 50 000 salariés mobilisés pendant les Jeux de Paris 2024 : versement d'indemnités lors des jours d'épreuves, règles de report de congés, mesures relatives à la garde d'enfant pour faciliter l'organisation personnelle des salariés, mobilisation d'un référent Qualité de vie travail dans chaque établissement concerné par la production des Jeux.
- Un accord Pilotage de l'emploi et développement des parcours professionnels, avec un socle de règles communes, des aides financières pour aider à se développer ou à se reconvertir, des mesures pour faciliter la mobilité interne, des informations facilement accessibles aux salariés pour les aider à choisir leur parcours, un accompagnement humain et personnalisé.
- Une série de trois accords sur la protection sociale complémentaire : un accord Frais de santé, un accord Prévoyance, un accord Maintien de salaire, couvrant l'ensemble des salariés des sociétés ferroviaires jusqu'à présent couverts par des dispositifs différents.
- Un accord portant sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière, créateur de nouveaux droits : aide à la préparation des dernières années d'activité, deux nouveaux dispositifs d'aménagement du temps de travail en fin de carrière, accompagnement du repositionnement des salariés occupant un poste à pénibilité élevée, l'amélioration de la rémunération en fin de carrière.

Au-delà de ces accords, des mesures de progrès social ont pu être mises en place à la suite de tables rondes avec les représentants du personnel :

- Aucun salarié désormais n'est payé en-dessous du SMIC + 10%. Il s'agit d'une rémunération systématiquement supérieure aux minima de la branche professionnelle ferroviaire.
- Versement en 2024 pour tous les salariés d'une prime de 400 euros sous forme de gratification exceptionnelle
- Évolution du montant mensuel de l'indemnité de résidence pour les personnels statutaires, touchant près de 70 000 salariés, pour mieux prendre en compte l'évolution du coût du logement
- 1 000 recrutements en CDI supplémentaires en 2024, en plus des 7 300 déjà prévus.

Droits humains

Les mesures prises pour atténuer le risque de non-respect des réglementations locales et normes internationales liées aux droits humains dans le cadre du travail tout au long de la chaine de valeur, en particulier les salariés, sont détaillées dans le plan de vigilance.

Description des actions planifiées ou en cours pour saisir les opportunités importantes concernant ses effectifs [ESRS-S1-4-40-b]

Aucune opportunité matérielle n'a été identifiée lors de l'exercice de la double matérialité de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions.

Informations indiquant si et comment il est garanti que les pratiques de l'entreprise ne causent pas ou ne contribuent pas à des impacts négatifs importants sur ses effectifs [ESRS-S1-4-41]

Dialogue social

L'implication des représentants des salariés dans les instances de décision, ainsi que l'exercice de leur droit à l'information assure la prise en compte des impacts négatifs importants potentiels sur les salariés :

- Quatre représentants des salariés siègent au conseil d'administration de SNCF Réseau
- La présentation obligatoire en CSE et au comité d'entreprise européen le cas échéant d'un bilan et d'une évaluation des impacts sur le personnel de l'entreprise.

Accompagnement social des transformations industrielles du Groupe SNCF

L'entreprise prend en compte le facteur humain en amont de tout projet de transformation impactant l'emploi ou les conditions de travail. Pour aider les managers et les chefs de projet sur le volet social de leurs projets de transformation, la SNCF met à leur disposition plusieurs outils : guide d'accompagnement des transformations, outil de bilan socio-économique, conseils spécialisés dans la prévention des risques psychosociaux, kit de traitement des irritants du quotidien ou encore numérisation de l'évaluation des risques psychosociaux. En complément, les projets majeurs de transformations industrielles de l'entreprise incluent systématiquement un lot « accompagnement humain ».

Processus d'achat

Le processus rigoureux de sélection des fournisseurs permet de s'assurer que les pratiques en matière d'achat ne contribuent pas à des impacts négatifs importants sur leurs salariés :

- Référencement des fournisseurs : s'assure de la qualité des prestataires
- Mises en concurrence régulières
- Inclusion de critères extra-financiers dans le processus de sélection.

Ressources allouées à la gestion des impacts matériels [ESRS-S1-4-43]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ne communiquent pas sur ces données sensibles [Voir ESRS-2-BP-1-5-d].

Mesures prises pour atténuer les impacts négatifs sur les effectifs de la transition vers une économie plus verte et neutre sur le plan climatique [ESRS-S1-4-AR-43]

La transition vers une économie plus verte et les plans climatiques de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ne génèrent pas d'impact négatif sur leurs effectifs.

La mise en œuvre du plan de transition introduit le nécessaire développement des compétences via de nouveaux gestes métiers (écoconduite et éco-stationnement) ou l'évolution de métiers (conduite d'engins à moteurs électriques plutôt que thermiques et maintenance de batteries).

7.3.1.5. Cibles liées à la gestion des impacts négatifs significatifs, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités significatifs [ESRS-S1-5]

Objectifs fixés pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux effectifs de l'entreprise [voir ESRS 2 - MDR-T] [ESRS-S1-5-46]

Santé et sécurité

L'objectif de SNCF Réseau est de diminuer de 35% le taux de fréquence des accidents du travail avec arrêt entre 2018 et 2026 et un objectif de zéro accident de travail mortel.

L'objectif de SNCF Gares & Connexions est de réduire de 40% (entre 2019 et 2025) le taux de fréquence des accidents du travail et de ne pas dépasser le taux de 5,8 en 2025.

Evolution de carrière

La cible est d'avoir les bonnes compétences en qualité et quantité, au bon moment et au bon endroit. En matière d'emploi, les projections se font sur les trois horizons de temps :

- Le court terme, jusqu'à un an
- Le moyen terme (trois à cinq ans) qui se base sur des hypothèses d'évolutions des familles professionnelles, croisées avec l'intégration d'une vision territoriale,
- Une projection à long terme, adossée au plan stratégique.

Une cible qualitative est définie :

- Mettre les salariés au cœur de l'attention au quotidien
- Faire progresser leur engagement et leur satisfaction
- Un taux d'emploi des travailleurs en situation de handicap en progression constante, malgré les fortes contraintes opérationnelles de certains métiers (sécurité, …)
- Un objectif de recrutement

SNCF Réseau établit chaque année un bilan social qui inclut les indicateurs suivants :

- Le pourcentage de la masse salariale consacrée à la formation continue
- Le montant consacré à la formation continue
- Le nombre de salariés formés
- Le nombre d'heures de stage
- Le nombre de salariés ayant bénéficié d'un congé de formation.

Diversité et inclusion

En 2021, le Comité stratégique Égalité femmes-hommes a acté la trajectoire mixité 2020-2030 des sociétés ferroviaires, y compris SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions :

- Garantir l'égalité salariale entre les femmes et les hommes : écart de rémunération entre femmes et hommes inférieur à 1%.
- Accroître la mixité dans les recrutements : 30% de femmes dans les recrutements en 2030
- Accroître la mixité dans l'encadrement : 40% de femmes dans l'encadrement en 2030
- Lutter contre le sexisme et le harcèlement sexuel, avec une tolérance zéro, et des mesures disciplinaires allant jusqu'au licenciement
- Veiller à l'équilibre de la parentalité : 100% des seconds parents qui utilisent leurs congés de parentalité et d'accueil de l'enfant.

D'autres cibles sont également fixées :

- À compter du 1er mars 2026 : au moins 30% de femmes parmi les cadres dirigeants
- Taux d'emploi des travailleurs handicapés : 6%, en conformité avec la loi du 11 février 2005.

Le taux de féminisation des recrutements chez SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions est respectivement de 15% et de 34%.

En 2024, SNCF Réseau a recruté 46 personnes en situation de handicap, soit 4,5% de plus qu'en 2023. La dynamique doit être ancrée en 2025 afin de garantir, comme en 2024, l'atteinte de l'objectif de 2,2% personnes RQTH parmi les recrutements réalisés. Les personnes en situation de handicap représentent 8,5% des effectifs de SNCF Gares & Connexions, ils sont accompagnés de bout en bout par les équipes RH depuis la déclaration de leur handicap jusqu'à l'aménagement de leur poste de travail.

Dialogue social

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions n'ont pas fixé de cibles chiffrées concernant la qualité du dialogue social. Les

sociétés ferroviaires suivent annuellement le nombre de journées perdues par salarié à la suite d'un mouvement social.

La qualité du dialogue social se mesure entre autres par le nombre d'accords signés avec les organisations représentatives des salariés : sept accords ont pu être signés en 2024 pour les sociétés ferroviaires. Voir [ESRS-S1-4].

Le baromètre annuel C'est à Vous mesure l'engagement et la satisfaction des salariés des sociétés ferroviaires – Voir [ESRS-S1-4].

Droits humains

Les cibles concernant un environnement de travail sûr et sain et exempt de discrimination sont détaillées ci-dessus, dans les paragraphes Santé et sécurité et Diversité et Inclusion.

Information indiquant si et comment le personnel de l'entreprise ou ses représentants ont été directement impliqués dans la définition des objectifs [ESRS-S1-5-47-a]

Santé et sécurité

Chaque année, les orientations nationales de la politique de prévention des risques transverses au sein de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions font l'objet d'une consultation en Instance Commune, en application de l'article 3.4 de l'accord relatif aux conditions d'exercice du dialogue social entre les entreprises ferroviaires signé en 2019.

Les orientations annuelles en matière de Santé et sécurité au travail, construites sur la base de l'actualisation de la cartographie des risques (au sens « impacts négatifs »), se nourrissent des actions déjà mises en œuvre dans l'ensemble du Groupe SNCF, de nos retours d'expérience, du contexte, ainsi que des résultats d'accidentologie, repris en annexe de cette politique de prévention.

Un suivi plus précis des quasi-accidents du travail, afin de mieux en analyser la typologie et permettre de compléter les données d'accidentologie du travail est réalisé depuis début 2024.

Combattre les risques à la source dépend aussi directement de la connaissance des événements : il est demandé à l'ensemble des salariés de remonter toute situation potentiellement dangereuse ou fait sécurité.

Evolution de carrière

Les objectifs et cibles en matière d'emploi sont définis par les processus de pilotage des emplois et des parcours professionnels. Ils reposent notamment sur la cartographie des compétences, sur les outils de gestion prévisionnelle des emplois et compétences et sur les processus budgétaires.

Information indiquant si et comment le personnel ou les représentants du personnel ont été directement impliqués dans le suivi de la performance par rapport aux objectifs [ESRS-S1-5-47-b] et dans l'identification des enseignements ou des améliorations résultant de la performance de l'entreprise [ESRS-S1-47-c]

Pour la réalisation de leurs cibles et objectifs, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'appuient sur :

- L'anticipation sur des temps longs : par exemple en 2024, les besoins supplémentaires d'emplois pour les JOP avaient été anticipés en lien avec les besoins supplémentaires de production et de service
- Les dispositifs pour favoriser les reconversions, avec des parcours de formation et des aides financières : « Dispositif d'aide pour les mobilités en Ile de France », prime à la reconversion sur les métiers en tension, mise en place en 2023 chez SNCF Gares & Connexions et étendue aux autres sociétés ferroviaires en 2024.

7.3.1.6. Caractéristiques des salariés de l'entreprise [ESRS-S1-6]

Caractéristiques des salariés de l'entreprise - nombre de salariés total et par sexe [ESRS-S1-6-50-a]

Effectif salarié - 2024	Nombre de femmes (total)	Nombre d'hommes (total)	TOTAL
SNCF Réseau	8 580	47 450	56 030
SNCF Gares & Connexions	1 527	3 251	4 778
SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions	**10 107**	**50 701**	**60 808**

Caractéristiques des salariés de l'entreprise - informations sur les salariés par type de contrat et par sexe [ESRS-S1-6-50-b]

Effectif salarié - 2024	Nombre de femmes (CDI)	Nombre d'hommes (CDI)	Nombre de femmes (CDD)	Nombre d'hommes (CDD)
SNCF Réseau	7 397	46 195	1 183	1 255
SNCF Gares & Connexions	1 351	3 067	176	184
SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions	**8 748**	**49 262**	**1 359**	**1 439**

Nombre et pourcentage de salariés ayant quitté l'entreprise [ESRS-S1-6-50-c]

Effectif salarié - 2024	Total départs au cours de l'année	Turnover
SNCF Réseau	2 164	3,8
SNCF Gares & Connexions	434	3,4
SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions	**2 598**	**4,27%**

Pour cette première année, le groupe SNCF a conservé ses méthodes de calcul internes qui diffèrent de la norme ESRS-S1. En effet, la méthode actuellement en vigueur intègre les intérimaires et les mobilités internes au groupe SNCF. La modification des formules sera paramétrée et mise en œuvre pour les exercices futurs.

Méthodes et hypothèses utilisées pour compiler les données (salariés) [ESRS-S1-6-50-d]

Les données sur les effectifs concernent l'ensemble des salariés de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions.

Nombre de salariés indiqué en nombre de personnes ou en équivalent temps plein [ESRS-S1-6-50-d-i]

Les chiffres communiqués dans les points de données publiés précédemment prennent en considération l'effectif total de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions. L'effectif total se compose des salariés liés aux deux filiales par un contrat de travail en cours d'exécution ou suspendu à l'occasion de congés ou de maladie, et ce, quelle que soit la nature de ce contrat. Il inclue les contrats aidés comme les contrats de professionnalisation, d'apprentissage ou les contrats unique d'insertion. Les stagiaires ne sont pas comptabilisés dans l'effectif total. Enfin, les salariés à temps partiel sont pris en compte au même titre que ceux à temps complet.

Effectifs déclarés à la fin de la période de référence/en tant que moyenne/autre méthode [ESRS-S1-6-50-d-ii]

Les effectifs de l'entreprise sont les chiffres au 31.12.2024, soit en fin d'année fiscale 2024. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ne communiquent pas d'effectifs moyens sur l'année.

Publication de la référence croisée entre les informations déclarées au titre du paragraphe 50 (a) et le nombre le plus représentatif figurant dans les états financiers [ESRS-S1-6-50-f]

Les chiffres communiqués relatifs aux effectifs de l'entreprise sont les chiffres au 31 décembre 2024, soit en fin d'année fiscale 2024. L'effectif moyen est publié dans le rapport de gestion, « Résultats de l'exercice 2024, charges de personnel ».

7.3.1.7. Caractéristiques des travailleurs externes faisant partie des effectifs de l'entreprise [ESRS-S1-7]

Effectif salarié - 2024	Nombre d'interimaires Femmes	Nombre d'interimaires Hommes
SNCF Réseau	240	253
SNCF Gares & Connexions	22	22
SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions	**262**	**275**

7.3.1.8. Couverture des négociations collectives et dialogue social [ESRS-S1-8]

Pourcentage de l'ensemble des salariés couverts par des conventions collectives [ESRS-S1-8-60-a]

100% des salariés sont couverts par les conventions collectives.

7.3.1.9. Métriques de diversité [ESRS-S1-9]

Répartition par sexe du nombre de salariés (effectifs) au niveau de l'encadrement supérieur [ESRS-S1-9-66-a]

Effectif salarié - 2024	Total Cadres par entité	Dont Femmes cadres dirigeants sédentaires	Dont Hommes cadres dirigeants sédentaires
SNCF Réseau	11	6	5
SNCF Gares & Connexions	13	6	7
SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions	**24**	**12**	**12**

Répartition des sexes en pourcentage de salariés au niveau de l'encadrement supérieur [ESRS-S1-9-66-a]

Effectif salarié - 2024	% Femmes Cadres dirigeants	%Hommes Cadres dirigeants
SNCF Réseau	54,55%	45,45%
SNCF Gares & Connexions	46,15%	53,85%
SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions	**50,00%**	**50,00%**

Répartition des salariés (effectifs) âgés de moins de 30 ans, entre 30 et 50 ans, de plus de 50 ans [ESRS-S1-9-66-b]

Effectif salarié -2024	Moins de 30 ans	Entre 30 et 50 ans	Plus de 50 ans
SNCF Réseau	8 799	33 231	14 000
SNCF Réseau (%)	16%	59%	25%
SNCF Gares & Connexions	593	2 765	1 420
SNCF Gares & Connexions (%)	12%	58%	30%
SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions	**9 392**	**35 996**	**15 420**
SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions (%)	**15%**	**59%**	**25%**

Définition de « l'encadrement supérieur » [ESRS-S1-9-AR-71]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions appliquent la définition d'encadrement supérieur définie par le Groupe SNCF pour le calcul des indicateurs ci-dessus : est considéré comme un cadre dirigeant un salarié qui occupe une fonction de direction au sein d'une entreprise, participant directement aux décisions stratégiques et à la gestion globale de celle-ci. Il se distingue des autres cadres par un niveau de responsabilité élevé, notamment dans la définition et la mise en œuvre des orientations générales de l'entreprise.

7.3.1.10. Salaires décents [ESRS-S1-10]

Employés recevant un salaire décent, conformément aux critères de référence applicables [ESRS-S1-10-69]

Le principe d'une rémunération décente des salariés est un des fondamentaux de la politique RH du Groupe SNCF, politique déclinée chez SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Toutefois, ce principe ne fait pas encore l'objet d'une démarche formalisée. Une réflexion a été initiée fin 2024 à ce sujet, visant à bâtir une feuille de route sur l'exercice 2025. L'objet sera de vérifier que les dispositions déjà en place, correspondent à une traduction concrète du principe et de l'ambition du Groupe SNCF en matière de rémunération décente, et sinon de corriger les écarts qui pourraient être constatés par rapport à un indice de référence dont le choix reste à définir.

7.3.1.11. Métriques de santé et de sécurité [ESRS-S1-14]

Pourcentage de ses effectifs couvert par un système de gestion de la santé et de la sécurité fondé sur des exigences légales et (ou) des normes ou des lignes directrices reconnues [ESRS-S1-14-88-a]

100% des agents salariés et intérimaires de l'entreprise sont couverts par un système de gestion de la santé et de la sécurité fondé sur des exigences légales.

Nombre de décès au sein de son propre personnel à la suite d'accidents et maladies professionnelles [ESRS-S1-14-88-b] ; Nombre de décès résultant d'accidents du travail et de maladies professionnelles chez d'autres travailleurs travaillant sur les sites de l'entreprise [ESRS-S1-14-88-b]

Effectif salarié - 2024	Nb d'accidents du travail mortels (salariés)	Nb d'accident du travail mortels (non-salariés)
SNCF Réseau	1	-
SNCF Gares & Connexions	-	-
SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions	**1**	**-**

Nombre et taux d'accidents du travail comptabilisables pour le personnel de l'entreprise [ESRS-S1-14-88-c]

Effectif salarié - 2024	Nb d'accident du travail avec arrêt et hors travail	Taux de fréquence des accidents du travail (pour 1M heures travaillées)
SNCF Réseau	675	8,19
SNCF Gares & Connexions	38	5,66
SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions	**713**	**8,00**

Nombre de cas de maladies professionnelles comptabilisables chez les employés [ESRS-S1-14-88-d]

Effectif salarié - 2024	Nb de maladies professionnelles déclarées
SNCF Réseau	44
SNCF Gares & Connexions	5
SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions	**49**

Ces données peuvent comporter des incertitudes. Des modifications seront mises en œuvre pour les exercices futurs.

Nombre de jours perdus en raison d'accidents du travail et de décès dus à des accidents du travail, de maladies professionnelles et de décès dus à des maladies liées aux salariés [ESRS-S1-14-88-e]

Effectif salarié - 2024	Nombre de jours d'arrêt dus à accident de travail (hors trajet)
SNCF Réseau	39 186
SNCF Gares & Connexions	2 736
SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions	**41 922**

Les décès ne sont pas compris dans la comptabilisation des jours perdus. Par ailleurs, ces données peuvent comporter des incertitudes. Pour cette première année, le groupe SNCF a conservé ses méthodes de calcul internes. La modification des formules sera paramétrée et mise en œuvre pour les exercices futurs.

7.3.1.12. Métriques de rémunération (écart de rémunération et rémunération totale) [ESRS-S1-16]

Écart de rémunération entre hommes et femmes [ESRS-S1-16-97-a]

Au titre de l'année 2023 les résultats de l'index égalité femme/homme sont les suivants :

- SNCF Réseau : 94 points / 100
- SNCF Gares & Connexions : 90 points / 100

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont au-dessus de l'objectif de 75 points fixé légalement. Les résultats de l'index égalité sont publiés sur groupe-sncf.com.

2024	Ecart de rémunération
SNCF Réseau	**3,2%**
SNCF Gares & Connexions	**3,8%**

La méthode de calcul utilisée ci-dessus est basée sur la rémunération annuelle brute, et non sur la rémunération horaire brute. Par ailleurs, l'assiette de calcul ne prend pas la totalité des effectifs notamment elle ne tient pas compte des effectifs externes. Pour cette première année, le groupe SNCF a conservé ses méthodes de calcul internes. L'extension du périmètre et la modification des formules seront mises en œuvre pour les exercices futurs.

Ratio de rémunération annuelle totale [ESRS-S1-16-97-b]

L'information n'est publiée que pour le périmètre SNCF Réseau :

2024	Rémunération médiane	Rémunération la plus haute	Ratio de rémunération annuelle totale
SNCF Réseau	45 880	446 956	**9,74**

La méthode de calcul utilisée ci-dessus est basée sur la rémunération annuelle brute, et non sur la rémunération horaire brute. Par ailleurs, l'assiette de calcul ne prend pas la totalité des effectifs notamment elle ne tient pas compte des effectifs externes. Pour cette première année, le groupe SNCF a conservé ses méthodes de calcul internes. L'extension du périmètre et la modification des formules seront mises en œuvre pour les exercices futurs.

Informations contextuelles nécessaires à la compréhension des données, de la manière dont les données ont été compilées et des autres modifications des données sous-jacentes à prendre en considération [ESRS-S1-16-97-c]

Concernant le ratio entre la rémunération annuelle totale de la personne la plus payée et la rémunération totale annuelle médiane, le calcul s'effectue entre la rémunération médiane de la population prise en compte pour le calcul de l'indicateur ci-dessus, et la personne la plus payée de l'entreprise.

Concernant l'écart de rémunération femmes-hommes, la base de rémunération correspond à la rémunération brute fixe annuelle, y compris les éléments variables soumis à cotisations, en équivalent temps pleins. La base de rémunération couvre l'ensemble de l'année avec des règles de gestion excluants des cas atypiques :

- Interruptions longue durée
- Rémunération brute perçue annuelle inférieure à 500 euros avec un contrat temps de travail supérieur ou égal à 80%, ou rémunération perçue annuelle inférieure ou égale à 0 suite à régularisation
- Hors contrats à durée déterminée
- Effectif Payé annuel supérieur ou égal à un mois

7.3.1.13. Cas, plaintes et impacts graves en matière de droits humains [ESRS-S1-17]

Nombre de plaintes déposées par l'intermédiaire des canaux permettant aux effectifs de l'entreprise de faire part de leurs préoccupations [ESRS-S1-17-103-b] ; Nombre d'incidents de discrimination [ESRS-S1-17-103-a]

2024	Incidents de discrimination et harcèlement (nb)	Incidents relatifs aux conditions de travail, à l'égalité de traitement et aux droits humains, hors cas de discrimination et harcèlement (nb)
SNCF Réseau	119	11
SNCF Gares & Connexions	20	1
SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions	**139**	**12**

Montant des amendes, pénalités et indemnisations pour dommages résultant d'incidents de discrimination, y compris le harcèlement et les plaintes déposées [ESRS-S1-17-103-c]

Effectif salarié - 2024	Montant total amendes, sanctions - k/euros
SNCF Réseau	10
SNCF Gares & Connexions	-
SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions	**10**

Informations contextuelles nécessaires à la compréhension des données et de la manière dont elles ont été compilées

(griefs liés au travail, incidents et plaintes liés aux questions sociales et aux droits humains) [ESRS-S1-17-103-d]

Incidents de discrimination

Les données communiquées recouvrent uniquement les signalements de discrimination, de harcèlement moral et de harcèlement sexuel reçus via le dispositif d'alerte éthique et n'incluent pas les incidents signalés via le dialogue social (demandes de concertation immédiates, droit d'alerte, CSE, etc.).

La discrimination recouvre des situations où une personne est traitée différemment des autres sans raison légitime, notamment en raison de sa couleur de peau, son sexe, sa religion, ses opinions politiques, ses origines sociales ou nationales, son âge, son handicap, son appartenance à un syndicat, son orientation sexuelle ou son identité de genre.

Le harcèlement moral se manifeste par des agissements répétés susceptibles d'entraîner, pour la personne qui les subit, une dégradation de ses conditions de travail pouvant aboutir à une atteinte à ses droits et à sa dignité, une altération de sa santé physique ou mentale, ou une menace pour son évolution professionnelle.

Les agissements et violences sexistes et sexuelles se caractérisent par le fait d'imposer à une personne, des propos ou comportements à connotation sexiste ou sexuelle. Le caractère répété de ces actions en fait du harcèlement sexuel. Est assimilée au harcèlement sexuel toute forme de pression grave (même non répétée) dans le but réel ou apparent d'obtenir un acte sexuel, au profit de l'auteur des faits ou d'un tiers.

Plaintes ou réclamations déposées par le personnel

Les données communiquées recouvrent uniquement les signalements en lien avec les conditions de travail, l'égalité de traitement et autres droits liés au travail reçus via le dispositif d'alerte éthique et n'incluent pas les incidents signalés via le dialogue social (demandes de concertation immédiates, droit d'alerte, CSE, etc.).

Au regard des délais de publication du rapport de durabilité, des retraitements sont encore en cours (suppression des derniers doublons représentant moins de 5% des signalements de l'année 2024, comme pour les alertes déposées via plusieurs canaux simultanément). Les données définitives seront publiées dans le bilan de la direction Éthique Groupe sur le site groupe-sncf.com en avril 2025.

Aucun.

Nombre de problèmes et d'incidents graves en matière de droits de l'homme liés aux effectifs de l'entreprise [ESRS-S1-17-104-a]

SNCF Réseau n'a pas d'affaires en cours en lien avec le travail forcé, la traite des êtres humains ou le travail des enfants

Montant des amendes, sanctions et indemnisations pour les problèmes et incidents graves en matière de droits de l'homme liés au personnel de l'entreprise [ESRS-S1-17-104-b]

Non concerné (voir [ESRS-S1-17-104-a])

7.3.2. Travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS-S2]

7.3.2.1. Politiques relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS-S2-1]

Politiques de gestion des impacts, des risques et des opportunités importants liés aux travailleurs de la chaîne de valeur [voir ESRS 2 MDR-P] [ESRS-S2-1-16]

Description des principaux éléments de la politique

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont signataires de la politique Droits humains du Groupe SNCF. Cette politique couvre les impacts matériels suivants :

- Droits humains altérés tout au long de la chaîne de valeur si l'entreprise n'encourage pas un environnement de travail sain, sûr et exempt de discrimination
- Amélioration des conditions de vie et contribution au développement des territoires en accompagnant les fournisseurs et sous-traitants.
- Risques psychosociaux

Le Groupe SNCF a mis en place une politique d'achats responsables. Elle est déclinée par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Elle repose sur :

- Maîtriser les effets négatifs via la gestion du panel de fournisseurs (évaluation extra-financières des fournisseurs, plans de progrès et audits) et via la notation des offres qui tend à couvrir 100% des dossiers d'achats à horizon 2026 ;
- Favoriser l'ancrage territorial et l'économie sociale et solidaire via le recours aux achats solidaires directs, à la clause d'insertion inclue dans les marchés et à la gestion des fournisseurs PME en lien avec le Groupe SNCF dans son ensemble ;
- Entraîner la filière industrielle dans un cycle vertueux de décarbonation en introduisant dans les processus achats des critères Carbone et une incitation à l'économie circulaire.

Procédures de surveillance

La démarche d'achats responsables est certifiée par le Label Relations Fournisseur Responsables depuis 2012. Elle est auditée annuellement.

Cadre d'application de la politique et attention portée aux intérêts des parties intéressée lors de l'élaboration de la politique

La politique prend en compte les besoins et les intérêts des travailleurs de la chaîne de valeur, en particulier ceux des fournisseurs, des PME et des partenaires sociaux, par le biais de clauses d'insertion, d'évaluations sociales et environnementales, et de dialogues réguliers avec les parties prenantes.

Les parties prenantes ont accès aux informations relative à la politique droits humains et à la stratégie d'achats responsables via le site internet de SNCF Réseau (Fournisseurs : mode d'emploi | SNCF Réseau). De plus, les principes de ces politiques sont transmis aux fournisseurs lors de la conclusion des contrats, ceux-ci s'engageant à les respecter via la signature de chartes et l'intégration de clauses contractuelles y faisant référence.

La politique vise les fournisseurs de rang 1.

Niveau de responsabilité de la mise en œuvre

La Directrice Générale Finance et Achats est la personne responsable de la mise en œuvre de cette politique.

Engagements stratégiques pertinents en matière de politique des droits humains concernant les travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS-S2-1-17]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions appliquent à leurs marchés la même charte de la relation Fournisseurs & Responsabilité Sociétale des Entreprises que le Groupe SNCF avec un volet dédié à l'engagement social.

Engagements en faveur d'une économie locale et inclusive :

- Soutien au développement économique et social des territoires à travers les entreprises locales de toute taille, notamment les Très Petites Entreprises et les Petites et Moyennes Entreprises.
- Collaboration avec des entreprises et structures de l'Economie Sociale et Solidaire.

Des engagements contractuels peuvent être formalisés entre le fournisseur et la SNCF, entre autres à travers la clause sociale / insertion professionnelle ou la co-traitance avec le secteur protégé et adapté.

Approche générale en matière de respect des droits humains pour les travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS-S2-1-17-a]

Les engagements sociaux sont réaffirmés et harmonisés pour toutes les entités du Groupe SNCF via sa Politique Droit Humains.

Le respect des droits humains et des libertés fondamentales est inhérent à la raison d'être du Groupe SNCF, entreprise d'utilité publique au service des mobilités durables.

Depuis 2003, le Groupe SNCF, signataire du Pacte Mondial des Nations unies, contribue ainsi directement à l'atteinte des Objectifs de développement durable.

Le Groupe SNCF s'applique en permanence à identifier, à évaluer et à prévenir les risques d'atteinte aux droits humains en mettant en œuvre un principe de diligence raisonnable dans tous ses modes opératoires. Le Groupe rend compte de l'ensemble de ces dispositions dans son plan de vigilance, conformément à la loi française sur le devoir de vigilance du 27 mars 2017 (n°2017-399).

Les obligations légales issues de la loi sur le devoir de Vigilance amènent SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions à :

- Identifier les atteintes graves potentielles ou réelles aux droits humains : une analyse approfondie est menée sur les activités internes et la chaîne d'approvisionnement pour détecter les situations susceptibles de générer des préjudices graves aux droits fondamentaux des travailleurs.
- Prévenir ces atteintes graves : des actions concrètes sont mises en œuvre pour éviter toute violation des droits humains, conformément à cette réglementation, garantissant ainsi un environnement de travail respectueux des libertés fondamentales.

Ces engagements recouvrent les principes fondamentaux définis par :

- La Charte internationale des droits de l'Homme, comprenant : La Déclaration universelle des droits de l'Homme, Le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, Le Pacte international relatif aux droits civils et politiques.
- Les principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'Homme des Nations Unies.
- La déclaration sur les principes et droits fondamentaux au travail.
- Et les conventions fondamentales de l'Organisation Internationale du Travail.

Publication de l'approche générale en matière d'interaction avec les travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS-S2-1-17-b]

Voir [ESRS-S2-2-24].

Approche générale concernant les mesures visant à remédier et (ou) permettre de remédier aux impacts sur les droits humains [ESRS-S2-1-17-c]

L'application d'une approche fondée sur les droits humains au niveau des achats et des relations avec les fournisseurs chez SNCF Réseau et chez SNCF Gares & Connexions fait l'objet de mesures et de contrôle à plusieurs niveaux.

Au niveau de la stratégie d'Achats Responsables

- Intégration de la Responsabilité Sociétale des Entreprises : Les acheteurs sont formés pour intégrer des critères extra-financiers dans les appels d'offres. L'évaluation des fournisseurs notamment sur des bases sociales est au cœur de la gestion des panels de fournisseurs.
- Soutien aux Petites Moyennes et Très Petites Entreprises : SNCF Réseau s'engage à développer son réseau de fournisseurs. En 2024, près de 18 % du montant des achats de SNCF Réseau est effectué auprès de ces entreprises et 29% pour SNCF Gares & Connexions.

Au niveau de la gestion des Relations Fournisseurs

- Dialogue et concertation : SNCF Réseau SNCF et Gares & Connexions ont renforcé le dialogue technique avec leurs fournisseurs pour coconstruire des cahiers des charges basés sur des retours d'expérience. Cela permet une meilleure adéquation entre les besoins de l'entreprise et les capacités des fournisseurs.
- Revues de Performance : la gestion proactive des relations avec les fournisseurs inclut la réalisation régulière de revues de performance pour évaluer leur contribution et leur alignement avec les objectifs stratégiques.
- Visibilité et Planification : chaque année des rencontres fournisseurs sont organisées au niveau des territoires, offrant ainsi une visibilité accrue aux fournisseurs sur les projets à venir, ce qui facilite leur préparation et leur engagement dans le processus d'appel d'offres.

Prise en compte de la traite des êtres humains, du travail forcé ou obligatoire et du travail des enfants [ESRS-S2-1-18]

La politique Droits humains traite explicitement de la traite des êtres humains, du travail forcé ou obligatoire et du travail des enfants.

Code de conduite des fournisseurs disposé par l'entreprise [ESRS-S2-1-18]

En application du Plan de Vigilance défini par le Groupe SNCF, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions évaluent leurs fournisseurs afin de maitriser notamment le risque sur les Droits humains.

Notamment tous les fournisseurs s'engagent à respecter la « charte de la relation fournisseurs et Responsabilité Sociétale des Entreprises » du Groupe SNCF, et à se faire évaluer sur les différentes dimensions en fonction des enjeux du Groupe SNCF.

Informations indiquant si et comment les politiques sont alignées sur les instruments pertinents reconnus au niveau international [ESRS-S2-1-19]

En conformité avec la stratégie du Groupe SNCF, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions alignent leurs politiques sur les instruments internationalement reconnus en matière de droits humains, de conditions de travail **[ESRS-S2-1-17-a]**.

Etendue et nature des cas de non-respect des principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits humains, de la déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail ou des principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales qui concernent les travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS-S2-1-19]

Des signalements portant sur des allégations de discrimination, de harcèlement moral, de harcèlement sexuel et d'agissements sexistes ont été effectués en 2024 dont une partie a été réalisée par des prestataires / fournisseurs.

7.3.2.2. Processus d'interaction au sujet des impacts avec les travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS-S2-2]

SNCF Réseau n'a pas de dispositif d'interaction directe et formalisé avec les travailleurs de la chaîne de valeur.

SNCF Réseau échange régulièrement avec les syndicats de ses fournisseurs sur des enjeux liés au dialogue social, au respect des droits des travailleurs, et à la mise en œuvre de politiques pour limiter les impacts négatifs sur leurs conditions de travail. Par exemple, concernant l'enjeu de sécurité des travailleurs, SNCF Réseau a mis en place une plateforme digitale SECUBOX rassemblant toute la documentation à destination des fournisseurs et de leurs salariés concernant la mise en place du décret SECUFER et les formations disponibles.

Il y a trois niveaux d'interactions :

- La mise en place d'un plan de prévention, de règlements intérieurs, et de règles sur les équipements de protection individuelle, qui sont intégrés dans le cahier des charges des contrats et font l'objet d'un suivi à travers des indicateurs qualité.
- Le respect du cadre réglementaire en vigueur, garantissant que toutes les actions menées sont conformes aux lois et normes applicables.
- Un mécanisme d'alerte qui permet aux travailleurs de la chaîne de valeur de s'exprimer directement et de signaler

toute préoccupation ou problème, assurant ainsi une communication fluide et proactive.

Le programme « Nos vies, notre priorité » est également une composante essentielle, visant à placer la sécurité et le bien-être des travailleurs au cœur des préoccupations. En effet, à l'automne 2023, une démarche spécifique a été engagée, débouchant sur le programme dont l'objectif est de renforcer le niveau de sécurité dans les opérations de travaux. Ce programme est global, détaillé au niveau des travaux, sans aucune distinction entre les salariés d'entreprise salariés de prestataires et fournisseurs. Les syndicats des fournisseurs de SNCF Réseau communiquent sur ce programme.

Par ailleurs, la charte de relations avec les fournisseurs joue un rôle crucial en définissant les attentes et en assurant un suivi rigoureux.

7.3.2.3. Procédures visant à remédier aux impacts négatifs et canaux permettant aux travailleurs de la chaîne de valeur de faire part de leurs préoccupations [ESRS-S2-3]

Approche générale et procédures permettant d'apporter ou de contribuer à apporter une solution lorsque l'entreprise a identifié qu'elle était liée à un impact négatif important sur les travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS-S2-3-27-a]

Les procédures de remédiation des potentiels impacts négatifs sur les travailleurs de la chaîne de valeur s'appuient sur les mécanismes de signalement de l'entreprise : le dispositif d'alerte éthique, outils de veille et les dispositions contractuelles. Ces processus permettent de mener les vérifications nécessaires et peuvent conduire à la mise en place de plans d'actions correctives, voire à la rupture de contrat en cas de manquement grave.

L'efficacité des mesures de réparation à la suite de signalements peut être vérifiée selon les sujets par la Direction de l'Ethique dans le cadre d'enquêtes ou par les services Achats du Groupe SNCF ou de SNCF Réseau dans le cadre des plans d'accompagnements définis et mis en œuvre en concertation avec les fournisseurs ou prestataires concernés.

Canaux spécifiques mis en place pour permettre aux travailleurs de la chaîne de valeur de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins directement à l'entreprise et d'y répondre [ESRS-S2-3-27-b]

Voir [ESRS-G1-1-10-a].

Processus par lesquels l'entreprise soutient ou exige la mise en place de ces canaux [ESRS-S2-3-27-c]

Voir [ESRS-S2-1-16].

Manière dont les questions soulevées et traitées sont suivies et contrôlées et de la manière dont l'efficacité des canaux est assurée [ESRS-S2-3-27-d]

L'efficacité des mesures de réparation à la suite de signalements peut être vérifiée selon les sujets par la Direction de l'Ethique du Groupe SNCF dans le cadre d'enquêtes ou par les services Achats du Groupe SNCF ou de SNCF Réseau dans le cadre des plans d'accompagnements définis et mis en œuvre en concertation avec les fournisseurs ou prestataires concernés.

Informations indiquant si et comment est évalué le fait que les travailleurs de la chaîne de valeur connaissent les structures ou les procédures et leur font confiance comme moyen de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins et d'y répondre [ESRS-S2-3-28]

Le niveau de connaissance et de confiance vis-à-vis des de ce dispositif par les travailleurs de la chaîne de valeur n'est pas aujourd'hui évalué par le Groupe SNCF. Une communication plus systématique reste à déployer. La dimension « worker's voice » fait l'objet d'une prise en compte croissante par les plateformes fournissant à SNCF des évaluations extra-financières de ses fournisseurs.

Mise en place de politiques de protection contre les représailles pour les personnes qui utilisent ces canaux [ESRS-S2-3-28]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'attachent à protéger toute personne qui utilise de bonne foi le dispositif d'alerte éthique, y compris les travailleurs de la chaîne de valeur. Une totale confidentialité est garantie dans le cadre de ce dispositif concernant l'identité du lanceur d'alerte, des personnes visées par celui-ci et des tiers mentionnés dans le signalement. Toute violation de l'obligation de confidentialité à laquelle sont tenues les personnes en charge du recueil ou traitement des alertes peut entraîner des sanctions disciplinaires.

7.3.2.4. Actions concernant les impacts matériels sur les travailleurs de la chaîne de valeur, approches visant à gérer les risques importants et à saisir les opportunités importantes concernant les travailleurs de la chaîne de valeur, et efficacité de ces actions [ESRS-S2-4]

Plans d'action et ressources pour gérer les impacts, les risques et les opportunités importants liés aux travailleurs de la chaîne de valeur [voir ESRS 2 - MDR-A] [ESRS-S2-4-31]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions continuent le déploiement des actions du plan de vigilance relatif à la maîtrise des risques d'atteinte aux droits fondamentaux au travail dans les chaînes d'approvisionnement.

Les plans d'actions sont déployés en France dans les zones géographiques où SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions exercent leurs activités.

Les éléments financiers relatifs à ce point de données sont très disséminés dans les systèmes d'information et n'ont pas pu être identifiés.

Actions planifiées ou en cours pour prévenir ou atténuer les incidences négatives importantes sur les travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS-S2-4-32-a]

Dans le cadre du plan de vigilance du Groupe SNCF, plusieurs actions ont été mises en œuvre, notamment :

- Enrichissement de la procédure d'évaluation des tiers : Les principes d'un volet « devoir de vigilance » des évaluations ont été définis dans un référentiel commun notamment à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, intitulé « Dispositif d'évaluation des Tiers » en 2023.
- Déploiement de la politique volontariste d'audits sociaux de fournisseurs sur sites en 2024 : Le Groupe SNCF est engagé dans une démarche de systématisation du recours aux audits sociaux de fournisseurs sur sites, en prévention et en remédiation des effets négatifs, initiée en 2023 et qui s'est poursuivie en 2024. Les sociétés auditées peuvent être des sociétés dont l'évaluation extra-financière est jugée faible, ou des sociétés relevant de catégories d'achats sensibles, ou des sociétés qui ont fait preuve de manquements ou qui ont fait l'objet de signalement dans le cadre des relations contractuelles avec le Groupe SNCF. Une trajectoire d'audits « sociaux » de fournisseurs sur site est déployée par SNCF Réseau depuis 2022, ciblant en priorité les familles d'achats les plus sensibles : les travaux aux abords des voies, les prestations de sécurité, la fourniture de bois exotiques. En 2024,11 audits ont ainsi été réalisés par SNCF Réseau sur des sous-traitants de rang 2.

Description des éventuelles mesures adoptées pour remédier ou permettre de remédier à une incidence réelle importante [ESRS-S2-4-32-b]

Les salariés de SNCF Réseau en charge du suivi de la réalisation des prestations assurent un suivi des indicateurs qualité des plans de prévention et du respect des règles de sécurité et des normes contractuelles, des chartes et du cadre réglementaire. Le Groupe demande à tous ses fournisseurs de communiquer leur taux de fréquence des accidents au travail. Un bilan mensuel « Accidentologie fournisseurs » est réalisé pour veiller à l'amélioration continue portée par les entreprises en

matière de sécurité. Des audits qualité/sécurité sont également réalisés.

Concernant les droits humains dans la chaîne de valeur, le suivi et l'évaluation reposent sur :

- Une approche systématique de notation des fournisseurs principaux en termes de performance extra-financière.
- Le suivi des objectifs achats responsables et des indicateurs clés associés.

En complément et de manière ponctuelle et ciblée, le groupe SNCF assure un suivi des plans d'actions de remédiation issus des audits fournisseurs, en particulier les audits sociaux.

Dans le cas exceptionnel de procédures judiciaires ou condamnations qui pourraient toucher les fournisseurs et dont SNCF Réseau serait informé par une alerte ou par des outils de veille, celles-ci font l'objet d'un suivi par les équipes concernées (achats, juridique, éthique, RSE).

Initiatives ou de processus supplémentaires dont l'objectif principal est de produire des impacts positifs pour les travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS-S2-4-32-c]

En 2024, SNCF Réseau a réalisé près de 6,3 milliards d'euros d'achats dont 25 millions d'euros liés à la clause d'insertion sur les marchés et près de 11 millions d'euros d'achats solidaires directs auprès d'entreprises de l'économie sociale et solidaire (secteur du handicap, entreprises aidées, ateliers d'insertion, etc.). Sur le périmètre SNCF Gares & Connexions, le montant d'achats solidaires s'élève à 10,4 millions d'euros.

Les clauses d'insertion sociale sont demandées dans les marchés de travaux ferroviaires et de prestations pour développer l'égalité des chances dans les zones sensibles et l'insertion professionnelle des personnes éloignées de l'emploi. Ainsi, tout marché de plus de 500 000 € et de plus de trois mois, soit 30% du montant des marchés contractualisés par SNCF Réseau, comprennent une clause d'insertion. Sur l'année 2024, SNCF Réseau a ainsi contractualisé plus d'un (1) million d'heures d'insertion.

En tant que grand donneur d'ordre public, SNCF Réseau assume son rôle dans l'économie locale et la vitalité des territoires. 98% des achats sont réalisés auprès d'entreprises françaises. 18% du montant d'achats est réalisé auprès de PME qui représentent 43% des fournisseurs. Les achats de SNCF Réseau contribuent ainsi, tout au long de la chaîne de valeur, à dynamiser l'économie des territoires par la création de richesses et d'emplois.

Chaque année, le Groupe SNCF réalise une étude avec la méthode LOCAL FOOTPRINT® pour évaluer l'empreinte territoriale de ses achats.

Pour aller plus loin, et accompagner les entreprises, le Groupe SNCF organise entre quatre et six rencontres territoriales fournisseurs, afin de promouvoir les opportunités de marchés et mieux faire connaître les besoins. SNCF Réseau contribue activement à ces rencontres et organise également autour de ses grands projets des rencontres spécifiques avec les fournisseurs locaux. Par exemple en 2023, à Bordeaux pour le projet des Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et à Toulouse pour le projet des Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse. »

Manière dont l'efficacité des actions ou initiatives visant à produire des résultats pour les travailleurs de la chaîne de valeur est suivie et évaluée [ESRS-S2-4-32-d] ; Description des processus permettant d'identifier les actions nécessaires et appropriées en réponse à une impact négatif donné, réel ou potentiel, sur les travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS-S2-4-33-a]

Le contrôle du processus d'évaluation repose sur trois niveaux :

- Les opérationnels, qui assurent les évaluations.
- Les responsables de conformité ou autres responsables désignés (indépendants des opérationnels) qui vérifient la bonne exécution des contrôles par les opérationnels.
- L'audit interne, assurant que le dispositif d'évaluation des tiers est conforme aux exigences du Groupe et qu'il est efficacement mis en œuvre et tenu à jour.

Evaluation RSE des fournisseurs :
SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions bénéficient des dispositifs d'évaluation et de suivi mis en place par le Groupe SNCF.

Les fournisseurs et prestataires peuvent être directement sollicités afin de démontrer la bonne mise en œuvre de la Charte Relation Fournisseurs & Responsabilité Sociétale des Entreprises ou d'un engagement contractuel extra-financier. A cet effet, la SNCF se réserve le droit de procéder – ou de faire procéder par une société tierce – à des audits relatifs au devoir de vigilance et à la lutte anti-corruption durant l'exécution du contrat, y compris, le cas échéant, sur le site d'assemblage du titulaire ou dans la chaîne de sous-traitance.

En cas de non-respect des obligations visées dans la charte ou de tout manquement contractuel, des mesures correctives sont prévues aux marchés. Elles peuvent aller jusqu'à l'exclusion du fournisseur des procédures de passation des marchés publics.

Par ailleurs, les produits et services achetés susceptibles de mettre en jeu la sécurité des personnes, sont évalués selon des critères de qualité / sécurité stricts. La SNCF recourt au besoin à un pôle d'auditeurs dédié au sein de ses directions Achats centralisées, habilitées à réaliser des audits spécifiques.

Le Groupe SNCF procède à des investigations complémentaires et peut solliciter l'avis de la direction de la Conformité quand le soumissionnaire d'un contrat :

- Est un fournisseur établi ou exerçant dans des pays à risques.
- A subi des condamnations ou poursuites au cours des cinq dernières années.
- A fait l'objet de sanctions économiques ou financières de la société, de ses bénéficiaires ou filiales, en tant que personne physique ou morale.

Description de la façon dont l'entreprise agit face à un impact négatif important sur les travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS-S2-4-33-b]

Voir [ESRS-S2-1-16], [ESRS-S2-1-17-a] et [ESRS-S2-SBM-3-11-a-i-v].

Manière dont elle veille à la mise en place de procédures pour remédier ou permettre de remédier aux impacts négatifs importants ainsi qu'à l'efficacité de leur mise en œuvre et de leurs résultats [ESRS-S2-4-33-c]

Lors des audits sociaux qui ont été menés, des pistes de progrès ont été identifiées. Ensuite, des points de suivi avec les fournisseurs concernés ont été mis en place par la Direction des Achats de SNCF Réseau.

Actions prévues ou en cours pour atténuer les risques importants découlant des impacts et des dépendances sur les travailleurs de la chaîne de valeur et de la manière dont l'efficacité est suivie [ESRS-S2-4-34-a]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions veillent au respect strict des réglementations locales et des normes internationales en matière de droits humains dans le cadre de la mise en œuvre du plan de vigilance et de la politique Droits Humains du Groupe SNCF. Les actions visant à atténuer et prévenir les impacts négatifs en matière d'atteinte aux droits de l'homme dans la chaîne de valeur, et les processus associés, détaillés précédemment, sont mis en œuvre dans le cadre du suivi des marchés et des signalements. Les actions relevant du plan de vigilance font l'objet d'un suivi en fonction d'objectifs et d'indicateurs clés de performance définis, à l'occasion de revues régulières avec les principales directions fonctionnelles et d'appui.

Indication de l'existence et de la manière dont il est garanti que les propres pratiques ne causent pas ou ne contribuent pas à des impacts négatifs importants sur les travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS-S2-4-35]

Par la mise en œuvre de son plan de vigilance et ses pratiques d'achats responsables, le Groupe SNCF prend des mesures pour éviter de causer ou d'exacerber les impacts négatifs matériels sur les travailleurs de la chaîne de valeur, à savoir :

- L'adhésion des fournisseurs à la Charte Relation fournisseurs & Responsabilité Sociétale des Entreprises
- L'intégration de clauses éthique & extra-financières dans ses contrats
- Les procédures d'évaluation extra-financière des fournisseurs

Indication des problèmes et incidents graves en matière de droits humains liés à la chaîne de valeur en amont et en aval [ESRS-S2-4-36]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions n'ont pas connaissance de signalement d'incidents graves en matière de droits humains liés à sa chaîne de valeur en amont et en aval.

Indication des ressources allouées à la gestion des impacts matériels [ESRS-S2-4-38]

La Direction des Achats de SNCF Réseau intègre un pôle achats durables. Celui-ci anime un réseau de correspondants achats durables et solidaires répartis sur le territoire national. Ils sont en appui des prescripteurs et personnes responsables des marchés.

7.3.2.5. Cibles liées à la gestion des impacts négatifs importants, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités importants [ESRS-S2-5]

Cibles fixées pour gérer les impacts, les risques et les opportunités importants liés aux travailleurs de la chaîne de valeur [voir ESRS 2 - MDR-T] [ESRS-S2-5-41]

SNCF Réseau n'a pas identifié de cibles mesurables, axées sur les résultats concernant les droits humains dans la chaîne de valeur. Dans le cadre des travaux de suivi des prestations de mains d'œuvre associé à la mise en œuvre du plan de vigilance, il est possible que des cibles soient définies une fois que des actions clés ou procédures spécifiques auront été identifiées et décidées.

Les cibles de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions visent à intégrer des critères extra-financiers dans la gestion des fournisseurs et des achats :

- La notation des marchés avec des critères extra-financiers à hauteur de 20%
- Le devoir de Vigilance : évaluation extra-financière des fournisseurs
- L'Economie Sociale et Solidaire : réalisation d'achats solidaires directs
- La clause d'insertion : inclusion de clauses d'insertion professionnelle dans les marchés

Les résultats sont mesurés :

- Notation extra-financière des marchés : pourcentage des marchés notés sur la base de critères extra-financiers
- Achats solidaires directs : montant des achats auprès du secteur de l'Economie Sociale et Solidaire, mesuré en euros
- Taux de fournisseurs qualifiés : pourcentage de fournisseurs qualifiés selon les critères extra-financiers

Les cibles s'appliquent sur l'année 2024, aux fournisseurs de rang 1 de la chaîne de valeur, soit 10 000 fournisseurs de SNCF Réseau et 3000 fournisseurs de SNCF Gares & Connexions.

Les cibles sont basées sur les politiques internes de SNCF Réseau et les exigences légales, ainsi que sur des standards internationaux en matière de Responsabilité Sociétale des Entreprises. Les outils d'évaluation tiers sont utilisés pour mesurer les pratiques responsables des fournisseurs. Il en est de même pour SNCF Gares & Connexions.

Actuellement, les travailleurs de la chaîne de valeur et leurs représentants légitimes ne participent pas directement à la définition des cibles.

Résultats attendus : les droits de l'homme des travailleurs de la chaîne de valeur sont respectés et les actions d'achats responsables contribuent à l'amélioration des conditions de vie et au développement des territoires en accompagnant les fournisseurs et sous-traitants.

Informations indiquant si et comment les travailleurs de la chaîne de valeur, leurs représentants légitimes ou leurs mandataires de confiance ont été directement impliqués dans la définition des cibles [ESRS-S2-5-42-a]

Les travailleurs de la chaîne de valeur, leurs représentants légitimes ou leurs mandataires de confiance n'ont pas été impliqués dans la définition des cibles.

Informations indiquant si et comment les travailleurs de la chaîne de valeur, leurs représentants légitimes ou des mandataires de confiance ont été directement impliqués dans le suivi des performances par rapport aux cibles [ESRS-S2-5-42-b]

La plupart des fournisseurs stratégiques de SNCF Réseau doivent être qualifiés afin de pouvoir répondre à ses appels d'offres. Cette procédure permet aux entreprises de connaitre les attendus en termes techniques, financiers et extra-financiers.

Cette approche vise à garantir la qualité et la sécurité dans l'exécution des projets ferroviaires. Avant de soumettre une candidature, les entreprises doivent vérifier qu'elles répondent aux critères de sélection.

Informations indiquant si et comment les travailleurs de la chaîne de valeur, leurs représentants légitimes ou des mandataires de confiance ont été directement impliqués dans l'identification des enseignements ou des améliorations résultant des performances de l'entreprise [ESRS-S2-5-42-c]

Les travailleurs de la chaîne de valeur, leurs représentants légitimes ou leurs mandataires de confiance n'ont pas été impliqués dans l'identification des enseignements ou des améliorations résultant des performances de l'entreprise.

7.3.3. Communautés affectées [ESRS-S3]

7.3.3.1. Politiques relatives aux communautés affectées [ESRS-S3-1]

Politiques de gestion des impacts, des risques et des opportunités importants liés aux communautés affectées [voir ESRS 2 MDR-P] [ESRS-S3-1-14]

Description des principaux éléments de la politique

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont signataires de la politique Droits humains du Groupe SNCF. Cette politique couvre l'impact négatif matériel suivant : Dommages sociaux sur les zones proches des opérations et projets

Par ailleurs, un réseau ferroviaire permet de réduire la congestion routière (fluidité du trafic, réduction de l'usure de l'infrastructure). Il contribue ainsi à améliorer positivement la qualité de l'air et donc la santé publique

Procédures de surveillance

Le respect des Droits Humains, y compris pour les communautés affectées, est surveillé à travers le plan de vigilance du Groupe SNCF.

Cadre d'application de la politique et attention portée aux intérêts des parties intéressée lors de l'élaboration de la politique

La politique Droits Humains du Groupe SNCF couvre l'ensemble des activités de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Elle se conforme aux normes internationales.

Niveau de responsabilité de la mise en œuvre

La politique Droits Humains du Groupe SNCF est signée notamment par le président directeur général de SNCF Réseau

et la présidente directrice générale de SNCF Gares & Connexions.

Communication de toute disposition particulière de ses politiques visant à prévenir et à traiter les incidences sur les populations autochtones [ESRS-S3-1-15]

La notion de communautés autochtones n'est pas applicable dans le cadre des activités de SNCF Réseau, le territoire couvert par l'entreprise se situant exclusivement en France, où cette catégorie de population n'est pas reconnue.

Engagements stratégiques pertinents en matière de droits humains pour les communautés affectées [ESRS-S3-1-16]

La politique Droits humains du Groupe reprend notamment des engagements relatifs aux communautés locales et aux territoires :

« Par le biais d'un dialogue ouvert et inclusif, le Groupe SNCF reconnaît et respecte les droits fondamentaux des communautés locales dans les pays où il opère. Plus largement, le Groupe, dans toutes ses activités, contribue au développement économique, environnemental et social des territoires, en favorisant les partenariats avec des acteurs de l'emploi local et en privilégiant un approvisionnement responsable et local pour améliorer l'inclusion des territoires excentrés. »

Publication de l'approche générale en matière de respect des droits de l'homme des communautés, et plus particulièrement des populations autochtones [ESRS-S3-1-16-a]

La notion de communautés autochtones n'est pas applicable dans le cadre des activités de SNCF Réseau, le territoire couvert par l'entreprise se situant exclusivement en France, où cette catégorie de population n'est pas reconnue.

Approche générale en matière d'interaction avec les communautés affectées [ESRS-S3-1-16-b]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, en tant qu'entreprises françaises opérant exclusivement sur le territoire national, appliquent strictement les réglementations françaises et européennes, adaptées aux spécificités locales et aux parties prenantes concernées par ses activités.

Approche générale concernant les mesures visant à remédier et (ou) à permettre de remédier aux impacts sur les droits humains [ESRS-S3-1-16-c]

Les mesures visant à remédier et/ou à permettre de remédier aux impacts sur les droits humains des communautés affectées s'inscrivent dans le cadre général des mesures de remédiation décrit en [ESRS-S3-3].

Lorsque les droits humains sont liés à la Sécurité, les mesures sont prises en priorité dans le cadre de la gestion de crise, ces atteintes étant estimées les plus graves ou pour lesquelles tout retard d'intervention donnerait un caractère irrémédiable.

Informations inidiquant si et comment les politiques sont alignées sur les normes pertinentes internationalement reconnues [ESRS-S3-1-17]

La politique du Groupe SNCF en matière de droits humains s'aligne sur les normes internationales, garantissant ainsi une conformité et un respect global des droits fondamentaux.

Etendue et nature des cas de non-respect des principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux Droits Humains, de la déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail ou des principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales qui concernent les communautés affectées [ESRS-S3-1-17]

Sur le périmètre de leurs activités, y compris en lien avec ses fournisseurs et sous-traitants, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions n'ont pas connaissance de cas d'atteinte grave aux principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, de la déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail ou des principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales qui impliquent des communautés affectées dans ses propres activités ou dans sa chaîne de valeur en amont et en aval.

7.3.3.2. Processus d'interaction au sujet des impacts avec les communautés affectées [ESRS-S3-2]

Influence des communautés affectées sur les décisions ou les activités visant à gérer les impacts réels et potentiels [ESRS-S3-2-21]

Avec un réseau qui irrigue l'ensemble de l'hexagone, SNCF Réseau, avec SNCF Gares & Connexions, est un acteur essentiel du développement économique et social des territoires. Les travaux de maintenance, régénération et développement des infrastructures ferroviaires ont des impacts sur les populations locales et leur environnement. Afin de les informer et recueillir leur avis, SNCF Réseau conduit des actions de concertation et de dialogue territorial depuis de nombreuses années. Cela permet d'ancrer le ferroviaire de façon positive et responsable dans les territoires et également de réduire les risques de mécontentement voire de contentieux.

Pour prévenir et réduire les impacts sur les populations riveraines en cas de fortes nuisances sonores liées à ses travaux, SNCF Réseau déploie sur ses chantiers et bases travaux des actions de prévention et gestion des nuisances sonores. Un dialogue est mis en place avec les riverains pour les informer sur la nature du chantier, sa durée prévisionnelle, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour les limiter et pour leur permettre de remonter les éventuels problèmes rencontrés pour les traiter dans les meilleurs délais. Pour chaque projet soumis à la réglementation bruit (création de voies nouvelles ou modification significative de l'infrastructure au sens réglementaire), une étude de bruit est réalisée pour déterminer les niveaux sonores en façades de l'ensemble des bâtiments sensibles situés le long du réseau et dimensionner, le cas échéant, les protections nécessaires pour respecter les seuils définis par la réglementation. De même, dans le cadre de travaux bruyants, conformément à la réglementation, SNCF Réseau fournit un document appelé « dossier bruit de chantier » aux préfets des départements et aux maires des communes sur le territoire où sont prévus les travaux et les installations de chantier. Ce dossier récapitule les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour les limiter.

Toujours d'un point de vue de la participation du public avec ses parties prenantes, SNCF Réseau a poursuivi en 2024 ses partenariats avec Décider Ensemble, le Groupement d'Intérêt Scientifique Démocratie et Participation et l'Institut de la Concertation et de la Participation Citoyenne.

SNCF Réseau est par ailleurs signataire de la Charte de la participation du public depuis 2016.

Modalités d'interactions avec les communautés affectées ou leurs représentants légitimes, ou avec des mandataires de confiance [ESRS-S3-2-21-a]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions dialoguent en permanence avec les autorités publiques (Etat, Collectivités) et les élus locaux et territoriaux. Une démarche de concertation avec les populations riveraines de ses projets ou de son réseau exploité est mise en œuvre pour analyser les éventuels impacts.

Moment auquel l'interaction a lieu, type d'interaction et fréquence [ESRS-S3-2-21-b]

Les procédures et pratiques de SNCF Réseau relèvent d'obligations légales liées au droit de la participation du public (Code l'environnement). Certaines sont conduites de manière volontaire pour faciliter les relations territoriales.

Fonction et rôle le plus élevé au sein de l'entreprise qui a la responsabilité opérationnelle de veiller à ce que l'interaction ait lieu et à ce que les résultats étayent l'approche de l'entreprise [ESRS-S3-2-21-c]

Les concertations sont menées dans le cadre des projets : politiques, stratégies ou procédure.

Pour SNCF Réseau, le président directeur général est responsable et s'appuie sur des délégations de pouvoir aux directeurs généraux puis aux directeurs territoriaux et directeurs de projets. Les directeurs territoriaux sont en relation permanente avec les élus des régions concernées. La Directrice générale adjointe de la communication et du dialogue territorial s'assure de créer des bonnes relations avec les acteurs et parties prenantes du territoire.

Pour SNCF Gares & Connexions, la direction exécutive des grands projets et des services express régionaux métropolitains, la direction exécutive des gares régionales et parisiennes et la direction exécutive des gares d'Ile-de-France assurent le dialogue et la relation avec les parties prenantes dans les territoires.

Manière dont l'entreprise évalue l'efficacité de son interaction avec les communautés affectées [ESRS-S3-2-21-d]

Les marqueurs de résultats des interactions de SNCF Réseau avec les communautés affectées (en positif comme en négatif) sont difficilement mesurables.

Toutefois, les contentieux juridiques et les articles de presse à tonalité négative ou positive donne des indications.

Des associations représentatives des communautés (élus, environnement...) peuvent également s'exprimer lors des comités des parties prenantes.

Mesures prises pour mieux connaître les points de vue des communautés affectées qui peuvent être particulièrement vulnérables aux impacts et (ou) marginalisées [ESRS-S3-2-22]

Afin de mieux connaître les points de vue des communautés affectées, c'est-à-dire les riverains, SNCF Réseau mène des campagnes de communication pour avertir de travaux bruyants. Les chantiers sont pré-annoncés et des mesures de sécurité sont prises.

SNCF Réseau cherche également à diversifier les publics visés dans le cadre des concertations (via les réunions publiques, promenade découverte, affiches, publicités, réseaux sociaux). Elle mène aussi des sondages à l'échelle régionale afin de recueillir les avis sur les projets (exemple Grand Projet Sud-Ouest).

Parmi les communautés affectées, SNCF Réseau inclut également celles qui sont touchées positivement qui bénéficient du transport. En effet, l'expansion du réseau ferroviaire peut renforcer et faciliter le transport des personnes et des marchandises et permettre une plus grande mobilité aux communautés avoisinantes.

7.3.3.3. Procédures visant à remédier aux impacts négatifs et canaux permettant aux communautés affectées de faire part de leurs préoccupations [ESRS-S3-3]

Approche générale et procédures permettant d'apporter ou de contribuer à apporter des solutions lorsque l'entreprise a constaté qu'elle était liée à un impact négatif important sur les communautés affectées [ESRS-S3-3-27-a]

SNCF Réseau privilégie une approche humaine et participative en dialoguant directement avec les parties prenantes. Elle s'efforce d'écouter les préoccupations et d'adapter les projets lorsque cela est possible. L'approche générale consiste à exposer les intentions et scénarios envisagés, à peser les avantages et inconvénients, puis à prendre des décisions éclairées. Ces décisions sont ensuite expliquées aux différentes parties concernées. Cela est ancré dans les pratiques de SNCF Réseau.

Canaux spécifiques mis en place pour permettre aux communautés affectées de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins directement à l'entreprise et d'y répondre [ESRS-S3-3-27-b] ; Description des processus par lesquels l'entreprise soutient ou exige la mise en place de ces canaux [ESRS-S3-3-27-c] ; Description de la manière dont les questions soulevées et traitées sont suivies et contrôlées et de la manière dont l'efficacité des canaux est assurée [ESRS-S3-3-27-d]

Une procédure d'alerte et de médiation est mise en place ainsi que des procédures pour traiter les litiges potentiels avec les fournisseurs, clients, riverains et associations.

De manière qualitative, les remontées d'élus et les courriers adressés à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions constituent des canaux de détection pour identifier la satisfaction ou les incompréhensions voire les préoccupations des territoires.

Le dispositif de sécurité incluant notamment l'outil Vigi Express, permet d'avoir un système d'alerte pour l'ensemble des parties prenantes de SNCF Réseau, il s'étend donc aux interactions avec les riverains, permettant ainsi une communication rapide et efficace en cas de problème.

Pour les projets d'aménagement, un processus de concertation citoyenne est mis en place afin de prendre en compte les remarques des communautés locales. Par exemple, les problèmes rencontrés dans le cadre du projet Paris Normandie ont conduit à une révision du projet pour mieux répondre aux attentes des riverains.

Informations indiquant si et comment est évalué le fait que les communautés affectées connaissent les structures ou les procédures et leur font confiance en tant que moyen de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins et d'y répondre [ESRS-S3-3-28]

Si les communautés riveraines n'étaient pas informées ou si elles ne faisaient pas confiance aux dispositifs mis en place, la déclaration d'utilité publique pourrait être soit attaquée soit jamais adoptée sur avis du commissaire enquêteur.

Politiques relatives à la protection contre les représailles pour les personnes qui utilisent les canaux pour exprimer leurs préoccupations ou leurs besoins sont en place [ESRS-S3-3-28]

SNCF Réseau a toujours accueilli positivement les signalements qui lui sont fait. Par ailleurs les lanceurs d'alertes sont protégés conformément à la réglementation en vigueur. Voir [ESRS-G1-1-10-c].

7.3.3.4. Actions concernant les impacts matériels sur les communautés affectées, approches visant à gérer les risques importants et à saisir les opportunités importantes concernant les communautés affectées, et efficacité de ces actions [ESRS-S3-4]

Plans d'action et ressources pour gérer les impacts, les risques et les opportunités importants liés aux communautés affectées [voir ESRS 2 - MDR-A] [ESRS-S3-4-31]

Les actions concernant les impacts matériels sur les communautés affectées sont identifiées et suivies projet par projet. SNCF Réseau conduit près de 5 000 projets par an et il n'est pas pertinent d'en donner les détails dans le présent rapport.

Aucun risque et opportunité matériel ne ressort de l'analyse de double matérialité.

Description des mesures prises, prévues ou en cours pour prévenir ou atténuer les impacts négatifs importants sur les communautés touchées [ESRS-S3-4-32-a]

Voir [ESRS-S3-4-31].

Description des éventuelles mesures adoptées pour remédier ou permettre de remédier à un impact réel importante [ESRS-S3-4-32-b]

Voir [ESRS-S3-4-31].

Description d'initiatives ou de processus supplémentaires dont l'objectif principal est de produire des impacts positifs pour les communautés touchées [ESRS-S3-4-32-c]

Voir [ESRS-S3-4-31].

Modalités de suivi et d'évaluation de l'efficacité des actions ou des initiatives en ce qui concerne les résultats pour les communautés affectées [ESRS-S3-4-32-d]

Les projets d'aménagement menés par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions bénéficient d'une couverture médiatique importante, assurant la visibilité des actions entreprises. La communication s'appuie sur divers canaux, tels que des communiqués de presse, des publications sur les réseaux sociaux et les contributions dans des médias spécialisés. Ces actions mettent en lumière les bénéfices des projets tout en informant les communautés locales et les parties prenantes des avancées réalisées.

Les remontées d'élus et les courriers adressés à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont une façon de mesurer la satisfaction et donc l'efficacité de l'action.

Pour les grands projets, la procédure du bilan telle que définie dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs permet, 5 ans après la mise en service, une évaluation des impacts du projet en regard de ce qui était prévu.

Processus permettant d'identifier les actions nécessaires et appropriées en réponse à un impact négatif particulier, réel ou potentiel, sur les communautés affectées [ESRS-S3-4-33-a], Approche adoptée pour gérer un impact négatif important donnée sur les communautés affectées [ESRS-S3-4-33-b], Mise en place de procédures pour remédier ou permettre de remédier aux impacts négatifs importants ainsi qu'à l'efficacité de leur mise en œuvre et de leurs résultats [ESRS-S3-4-33-c]

Voir [ESRS-S3-4-32-d].

Description des mesures prévues ou en cours pour atténuer les risques importants découlant des incidences et des dépendances sur les communautés affectées et de la manière dont l'efficacité est suivie [ESRS-S3-4-34-a]

SNCF Réseau n'a pas identifié de risque matériel pour cet aire d'IRO.

Description des actions planifiées ou en cours pour saisir les opportunités importantes en relation avec les communautés affectées [ESRS-S3-4-34-b]

SNCF Réseau n'a pas identifié d'opportunité matérielle pour cet aire d'IRO.

Les pratiques de l'entreprise ne causent pas ou ne contribuent pas à des impacts négatifs importants sur les communautés affectées [ESRS-S3-4-35]

Voir [ESRS-S3-4-31]

Communication des problèmes et incidents graves en matière de droits de l'homme liés aux communautés affectées [ESRS-S3-4-36]

SNCF Réseau n'a pas connaissance de signalement d'incidents graves en matière de droits de l'homme liés aux communautés touchées.

Ressources allouées à la gestion des impacts matériels [ESRS-S3-4-38]

Les ressources allouées à la gestion des impacts matériels sont :

- Les pôles production des établissements
- Les spécialistes de concertation qui sont chargés d'organiser le dialogue territorial
- La direction juridique

7.3.3.5. Cibles liées à la gestion des impacts négatifs importants, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités importants [ESRS-S3-5]

Informations indiquant si et comment les communautés affectées ont été directement impliquées dans l'identification des enseignements ou des améliorations résultant de la performance de l'entreprise [ESRS-S3-5-42-c]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions n'ont pas défini de cible mesurable, axée sur les résultats en lien avec les impacts, risques et opportunités matériels liés aux communautés affectées. Le respect du code de l'environnement et des règles juridiques dans le cadre des projets et des activités à risque en France permet déjà d'encadrer et de prévenir les incidences négatives vis-à-vis des communautés affectées et de l'environnement dans lequel elles vivent. La politique Droits humains est par ailleurs récente (décembre 2023). Des cibles pourront être définies une fois que des actions clés ou procédures spécifiques auront été identifiées et décidées.

7.3.4. Consommateurs et utilisateurs finals [ESRS-S4]

7.3.4.1. Politiques relatives aux consommateurs et utilisateurs finals [ESRS-S4-1]

Politiques de gestion des incidences, des risques et des opportunités importants liés aux consommateurs et aux utilisateurs finals [voir ESRS 2 MDR-P] [ESRS-S4-1-15] , Approche générale en matière d'interaction avec les consommateurs et/ou les utilisateurs finals [ESRS-S4-1-16-b] ; Approche générale en ce qui concerne les mesures visant à remédier et (ou) permettre de remédier aux incidences sur les droits humains [ESRS-S4-1-16-c]

Description des principaux éléments de la politique

SNCF Réseau a développé une politique d'amélioration continue en matière de service aux consommateurs et utilisateurs finals, articulée autour du projet stratégique "Tous SNCF Ambition Réseau", qui inclut l'axe prioritaire "Les clients et territoires". Cette politique vise à répondre aux attentes croissantes des clients en matière de qualité de service et à renforcer les relations avec les territoires. Pour ce faire, le projet stratégique vise notamment la « Satisfaction et relations clients », afin de faire du ferroviaire un choix privilégié pour les usagers.

Les principaux éléments de cette politique incluent :

- Amélioration de la qualité de service : Identifier et répondre aux besoins et attentes des clients pour améliorer leur expérience.
- Concertation avec les parties prenantes : Des actions de concertation sont menées avec les associations d'usagers et les entreprises ferroviaires pour s'assurer que les politiques d'accessibilité et les besoins des consommateurs soient correctement pris en compte.
- Accessibilité du système ferroviaire : Coordination des acteurs internes et externes pour garantir l'accessibilité du transport ferroviaire, conformément aux législations françaises et européennes.

Le Groupe SNCF a établi une politique Droits Humains. Elle vise notamment la non-discrimination des voyageurs. Elle est déployée par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Procédures de surveillance

Des indicateurs de performance sont définis pour mesurer l'efficacité des politiques en matière de satisfaction client et d'accessibilité. Ceux-ci sont supervisés dans le cadre de l'accompagnement du projet stratégique « Tous SNCF Ambition Réseau » pour garantir l'atteinte des objectifs de qualité de service.

Cadre d'application de la politique et attention portée aux intérêts des parties intéressée lors de l'élaboration de la politique

SNCF Réseau adopte une approche collaborative avec les parties prenantes :

- Des protocoles de concertation ont été établis par SNCF Réseau, les Entreprises Ferroviaires et candidats et SNCF Gares & Connexions pour échanger avec les associations sur les préoccupations des utilisateurs, en particulier ceux en situation de handicap, afin de garantir que les projets répondent aussi à leurs besoins spécifiques.
- Des tests de services et des « Vis ma vie » sont réalisés en collaboration avec des associations et des collaborateurs en situation de handicap. Ces tests concernent des équipements comme les rampes d'accès et les espaces d'accueil dédiés, afin de simuler les expériences des personnes concernées et d'identifier des axes d'amélioration.

SNCF Réseau coordonne l'ensemble des acteurs de la SNCF et des entreprises ferroviaires pour assurer la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national. Cette coordination vise à garantir la conformité avec les obligations légales tout en favorisant les échanges de bonnes pratiques et d'innovations pour améliorer l'accessibilité dans l'ensemble du réseau.

Le potentiel impact de l'augmentation du coût de l'énergie sur l'accessibilité au service se retrouve dans le prix des redevances électriques que SNCF Réseau facture aux entreprises ferroviaire. Il est fonction du coût de l'énergie au moment où SNCF Réseau a pu acheter son électricité, qu'elle refacture l'année suivante. Les conséquences d'une hausse de l'énergie pour les entreprises ferroviaires ont donc lieu avec un certain décalage. Cette redevance électrique ne concerne qu'une partie de la consommation électrique des entreprises ferroviaires qui sont libres de s'approvisionner directement auprès du fournisseur de leur choix pour l'électricité de traction.

Niveau de responsabilité de la mise en œuvre

La politique de satisfaction et relations clients est sous la responsabilité de la Directrice générale adjointe Clients et Territoires, et par délégation aux directeurs et directrices territoriaux de SNCF Réseau.

Le Groupe SNCF a établi une politique Droits Humains qui a été signée notamment par le Président directeur général de SNCF Réseau et par la Directrice Générale de SNCF Gares & Connexions.

Politiques de gestion des incidences, des risques et des opportunités importants liés aux consommateurs et utilisateurs finals affectés, y compris des groupes spécifiques [ESRS-S4-1-15]

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

Engagements stratégiques pertinents en matière de droits humains pour les consommateurs et/ou les utilisateurs finals [ESRS-S4-1-16]

La loi du 11 février 2005 sur les droits fondamentaux des personnes en situation de handicap, dite « Loi Handicap ». Elle définit notamment ce qu'on entend par handicap et définit « la chaine de déplacement » : « La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite » (article 45). ». De cette loi sont issus les Schémas Directeurs d'Accessibilité qui prévoient la mise en accessibilité des gares à horizon 2015 puis, après l'ordonnance de 2014, qui donne un délai de 9 ans supplémentaires, les « Schémas Directeurs d'Accessibilité – Agendas d'Accessibilité Programmée » qui prévoient la mise en accessibilité de 736 gares, définies selon des critères de fréquentation ,de maillage territorial et de proximité d'établissements recevant du public handicapé ou à mobilité réduite, à horizon 2025/2026 (selon la date de signature de l'Ad'AP).

Par ailleurs, la Loi d'Orientation des Mobilités comporte plusieurs mesures en faveur de l'accessibilité des réseaux de transports de voyageurs visant aussi bien à faciliter l'usage des réseaux par les personnes handicapées ou à mobilité réduite qu'à apporter de la souplesse aux autorités organisatrices des mobilités dans la mise en accessibilité des réseaux.

Approche générale en matière de respect des droits humains des consommateurs et des utilisateurs finals [ESRS-S4-1-16-a]

Chaque année la Direction de l'Accessibilité de SNCF Réseau publie un rapport sur l'ensemble des actions menées en concertation avec les associations de personnes handicapées et les acteurs du système ferroviaire. Ce rapport est disponible en version papier et en version web accessible. Il est téléchargeable sur le site de SNCF Réseau.

Alignement des politiques sur les instruments pertinents reconnus au niveau international et de la manière dont elles sont alignées sur ces instruments [ESRS-S4-1-17]

La Direction de l'Accessibilité de SNCF Réseau assure une veille règlementaire tant sur l'évolution des lois françaises en matière d'accessibilité que sur l'évolution des règlements européens.

La stratégie européenne 2021-2030 en faveur des personnes handicapées est d'appliquer la convention des Nations unies sur les droits des personnes handicapées en matière d'accessibilité.

Les règlements applicables en matière d'accessibilité sont :

- Le règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.
- Le règlement relatif aux Spécifications Techniques d'Interopérabilité relatives aux Personnes à Mobilité Réduite.
- Le règlement Européen 2017/1926 : publication en open data des données de mobilité disponibles, dont accessibilité.
- La Directive Européenne 2019/882 sur les exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et aux services (transposée en droit français en 2023).

Etendue et nature des cas de non-respect des principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, de la déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail ou des principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales qui impliquent des consommateurs et/ou des utilisateurs finals [ESRS-S4-1-17]

Sur le périmètre de ses activités, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions n'ont pas connaissance de cas d'atteinte grave aux principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, de la déclaration de l'Organisation Internationale du Travail relative aux principes et droits fondamentaux au travail ou des principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales qui impliquent des consommateurs et/ou utilisateurs finals.

7.3.4.2. Processus d'interaction au sujet des incidences avec les consommateurs et utilisateurs finals [ESRS-S4-2]

Les perspectives des consommateurs et des utilisateurs finals influencent les décisions ou les activités visant à gérer les incidences réelles et potentielles [ESRS-S4-2-20]

Voir [ESRS-S4-SBM-3-10-a].

L'interaction se fait directement avec les consommateurs et les utilisateurs finals ou leurs représentants légitimes, ou avec des mandataires de confiance [ESRS-S4-2-20-a]

Voir [ESRS2-SBM-2-45a].

Moment auquel l'interaction a lieu, type d'interaction et fréquence [ESRS-S4-2-20-b]

Dans le cadre du point 2) du décret énoncé en SBM-3-10-a, SNCF Réseau a signé un protocole de concertation avec 9 associations nationales représentatives des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Ce protocole fixe le cadre de

la concertation et de ses instances. Les instances de concertations avec les associations permettent de prendre des décisions partagées, adaptées à la réalité des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite.

Comité Accessibilité

- Pilotés par SNCF Réseau, les conseils consultatifs pour l'accessibilité réunissent deux fois par an, les présidents des associations avec les représentants des différentes Entreprises Ferroviaires et SNCF Gares & Connexions pour traiter de la stratégie et faire le point sur les grands projets en cours.

- Les commissions techniques accessibilité rassemblent huit fois par an les membres des associations avec les référents accessibilité de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et les entreprises ferroviaires de voyageurs pour traiter de projets spécifiques et plus techniques. Dans cet espace les associations remontent tous les sujets qui les préoccupent ou qui empêchent l'accès aux services émettent des remarques sur les projets présentés. Les sujets font l'objet de présentations en Commissions Techniques Accessibilité, avec droits de suite éventuels si la solution proposée n'est pas satisfaisante. La concertation peut aussi avoir lieu lors des tests et visites terrain ou au cours d'initiatives comme les « Vis ma vie » et même lors d'échanges plus informels.

Dialogue direct avec les clients

Les dispositifs d'écoute clients sont mis en place soit de manière ponctuelle, via des campagnes ou enquêtes ciblées, soit en continue, notamment via la mise à disposition d'outils de remontée clients (ex : mesure de la satisfaction clients, service après-vente).

Interroger les voyageurs permet à SNCF Gares & Connexions de mieux comprendre leurs attentes et de s'améliorer en continu. C'est l'objet du « baromètre de satisfaction client » en face à face qui sonde les usagers des grandes gares, deux fois par an, sur des sujets clés : information, propreté, sûreté, intermodalité, etc. En 2024, 38 040 enquêtes ont été réalisées en face à face dans 148 gares.

Le « Club client » regroupe quant à lui 1 900 clients volontaires engagés à construire avec nous la gare de demain.

Fonction et rôle le plus élevé au sein de l'entreprise qui a la responsabilité opérationnelle de veiller à ce que l'interaction ait lieu et à ce que les résultats étayent l'approche de l'entreprise [ESRS-S4-2-20-c]

La Direction de l'Accessibilité SNCF Réseau est l'échelon le plus élevé au sein de l'entreprise qui a la responsabilité de veiller à ce que l'interaction ait lieu et à ce que les résultats étayent l'approche de l'entreprise.

Pour autant, la Direction de l'Accessibilité n'a pas de rôle coercitif et c'est à chaque entité (entreprises ferroviaires, SNCF Gares & Connexions G&C, autorités organisatrices des mobilités) de mettre en œuvre les actions relevant de son périmètre de responsabilité.

Notamment, SNCF Gares et Connexions a la charge de la mise en accessibilité des gares, de la gestion de la plateforme de réservation des prestations d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite, de la mise en œuvre de ces opérations d'assistance en gare.

Manière dont l'efficacité de l'interaction avec les consommateurs et les utilisateurs finals est évaluée [ESRS-S4-2-20-d]

L'efficacité de l'interaction avec les consommateurs et les utilisateurs finaux est évaluée à travers plusieurs indicateurs et pratiques mises en place par l'entreprise. Tout d'abord, un indicateur de qualité de la concertation est utilisé, bien qu'il soit peu représentatif en raison du faible nombre de répondants (seulement 3 ou 4 par session sur 9 associations). Par ailleurs, la veille sur toute action de contentieux éventuelle permet de mesurer la qualité des relations avec les associations, illustrant un crédit de confiance et un dialogue permanent grâce à un suivi régulier des actions et une récurrence des échanges. Chaque réunion fait l'objet d'un compte-rendu validé par tous les participants, et les points non résolus sont suivis en commission (« droit de suite »).

L'efficacité du dialogue avec les utilisateurs finaux est notamment évaluée par SNCF Gares & Connexions via la mesure de la satisfaction clients (7,9/10 en 2024) et par SNCF Réseau (6,9/10 en 2024).

Tous les transporteurs ferroviaires de voyageurs et les distributeurs de titres de transport ont des équipes marketing en charge d'élaborer les services pour leurs clients et de mesurer leur satisfaction. SNCF Réseau n'a pas vocation à leur demander des comptes sur ces sujets.

Communication des mesures prises pour mieux connaître les points de vue des consommateurs et des utilisateurs finals qui peuvent être particulièrement vulnérables aux incidences et (ou) marginalisés [ESRS-S4-2-21]

Voir [ESRS-S4-2-20-d].

7.3.4.3. Procédures visant à remédier aux incidences négatives et canaux permettant aux consommateurs et utilisateurs finals de faire part de leurs préoccupations [ESRS-S4-3]

Approche générale et procédures permettant d'apporter ou de contribuer à apporter une solution lorsque l'entreprise a constaté qu'elle était liée à une incidence négative importante sur les consommateurs et les utilisateurs finals [ESRS-S4-3-25-a]

L'approche générale de l'entreprise pour apporter ou contribuer à apporter une solution lorsqu'une incidence négative importante sur les consommateurs et les utilisateurs finaux est constatée repose sur plusieurs procédures structurées :

- La Direction de l'Accessibilité intervient sur les sujets transverses, touchant plusieurs entités de l'entreprise, et répond également aux sollicitations du Défenseur des Droits.

- Les sujets les plus critiques sont discutés au sein des instances de concertation, en particulier avec les Associations nationales représentatives des personnes handicapées et à mobilité réduite, signataires du protocole de concertation avec la SNCF.

- De plus, la gestion de la plateforme unique de réservation des prestations d'assistance fait l'objet d'un suivi par un comité de gouvernance annuel, constitué de nombreux acteurs dont les Régions, les entreprises ferroviaires, les associations de personnes handicapées et à mobilité réduite signataires du protocole, les associations de consommateurs, le Groupement des Autorités Responsables de Transport, l'Union des Transports Publics et Ferroviaires, et les ministères (Direction générale des infrastructures des transports et des mobilités et la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité). Ce comité de gouvernance est consultatif et émet des recommandations pour améliorer le fonctionnement de la plateforme unique. Il est présidé par SNCF Réseau. Le gestionnaire de cette plateforme est tenu de rendre compte au comité en présentant un bilan du nombre de demandes reçues par téléphone et via le web, du nombre de demandes traitées, des délais moyens de réponse, des éventuelles mesures correctives prises et des mesures de satisfaction de la clientèle.

Canaux spécifiques mis en place pour permettre aux consommateurs et aux utilisateurs finals de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins directement à l'entreprise et d'y répondre [ESRS-S4-3-25-b]

Les canaux spécifiques mis en place pour permettre aux consommateurs et aux utilisateurs de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins est le site internet :

https://www.sncf-reseau.com/fr/laccessibilite-ferroviaire/le-role-cle-de-la-direction-de-laccessibilite (bas de page : « Contactez-nous »). Cette adresse électronique pointe directement vers la Direction de l'Accessibilité qui reroute les demande vers les acteurs concernés si elles ne relèvent pas de son périmètre. Chaque entreprise ferroviaire ainsi que SNCF Gares &Connexions ont par ailleurs leurs propres canaux de réclamation.

Par ailleurs les clients peuvent trouver des informations sur les offres en matière d'accessibilité du système ferroviaire dans le Guide Mobilité Réduite édité par SNCF Réseau en août 2024 : https://www.sncf-reseau.com/fr/laccessibilite-ferroviaire/les-documents-de-reference-de-laccessibilite-ferroviaire

Procédures par lesquelles l'entreprise soutient ou exige la mise à disposition de ces canaux [ESRS-S4-3-25-c]

Chaque entreprise ferroviaire est responsable de la mise en place des canaux nécessaires à l'assurance d'un service client de qualité. SNCF Réseau ne peut que rappeler les obligations et les bonnes pratiques.

Manière dont les questions soulevées et traitées sont suivies et contrôlées et de la manière dont l'efficacité des canaux est assurée [ESRS-S4-3-25-d]

Lorsqu'un dysfonctionnement majeur est constaté, les associations alertent la Direction Accessibilité de SNCF Réseau ou les référents accessibilité des transporteurs ou de SNCF Gares & Connexions. Le sujet est étudié avec l'ensemble des acteurs concernés puis présenté en instance.

Informations indiquant si et comment est évalué le fait que les consommateurs et les utilisateurs finals connaissent les structures ou les processus et leur font confiance en tant que moyen de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins et d'y répondre [ESRS-S4-3-26]

Les voyageurs peuvent faire remonter leurs préoccupations ou leurs besoins au service client ou aux associations de personnes handicapées qui peuvent éventuellement contacter la Direction Accessibilité de SNCF Réseau.

Cependant, SNCF Réseau ne mesure pas le fait que les consommateurs connaissent les structures ou processus.

Politiques de protection contre les représailles pour les personnes qui utilisent les canaux pour faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins [ESRS-S4-3-26]

Le nouveau dispositif prend en compte les exigences de conformité à la loi sur le devoir de vigilance, mais aussi celles des législations nationales adoptées en transposition de la directive (UE) 2019/1937 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 sur la protection des personnes qui signalent des violations du droit de l'Union européenne. Le 1er septembre 2022, est entrée en vigueur en France la loi du 21 mars 2022, dite « loi Waserman », transposant cette directive européenne, et renforçant également la protection des lanceurs d'alerte introduite par la loi « Sapin II ».

7.3.4.4. Actions concernant les impacts matériels sur les consommateurs et utilisateurs finals, approches visant à gérer les risques importants et à saisir les opportunités importantes concernant les consommateurs et utilisateurs finals, et efficacité de ces actions [ESRS-S4-4]

Plans d'action et ressources pour gérer les incidences, les risques et les opportunités importants liés aux consommateurs et aux utilisateurs finals [voir ESRS 2 - MDR-A] [ESRS-S4-4-30]

Concernant l'amélioration de la qualité de service : dans le cadre du contrat pluriannuel de performance, SNCF Réseau et l'État travaillent conjointement. Ce plan d'action vise à répondre aux attentes des clients à chaque étape de leur parcours.

Concernant ses engagements vis-à-vis de ses clients : SNCF Réseau a lancé une démarche en 2022 pour améliorer la relation commerciale, l'offre de sillons, la gestion des travaux, la circulation, les prestations de services et la gestion de projets. Cette démarche est enrichie chaque année par les résultats du baromètre de satisfaction client, garantissant une amélioration continue en fonction des retours des clients.

Concernant l'accessibilité : SNCF Réseau met en place des actions spécifiques dans les instances de concertation avec les associations pour résoudre les problèmes d'accessibilité aux services. Les remontées des associations sont prises en compte et font l'objet de présentations en Commissions Techniques Accessibilité. Si les solutions proposées ne sont pas satisfaisantes, des droits de suite sont appliqués pour garantir une solution adaptée.

Cela concerne les consommateurs et utilisateurs finaux [ESRS-S4-SBM-3-10-a].

Dans le cadre d'une démarche d'amélioration continue de la qualité de service, ces actions sont sur le long terme.

Les actions d'amélioration de la qualité de service et d'accessibilité sont réalisées en collaboration avec les Entreprises Ferroviaires, SNCF Gares & Connexions, et les distributeurs de titres de transport, afin de garantir une approche coordonnée et efficace.

Les actions mises en œuvre sont régulièrement évaluées à travers le baromètre de satisfaction client, permettant à SNCF Réseau de suivre les progrès et d'ajuster les plans d'action en conséquence. Les Commissions Techniques Accessibilité jouent également un rôle essentiel dans l'évaluation et la validation des solutions proposées aux associations et aux utilisateurs.

Actions planifiées ou en cours pour prévenir ou atténuer les incidences négatives importantes sur les consommateurs et les utilisateurs finals [ESRS-S4-4-31-a]

SNCF Réseau est par ailleurs engagé dans l'amélioration de l'accessibilité numérique. La Direction de l'Accessibilité, en collaboration avec les associations, contribue à identifier les données à mettre en avant pour garantir une expérience en ligne conforme aux normes d'accessibilité, sur l'ensemble des sites internet nécessaires pour obtenir de l'information sur les déplacements en train et pour acheter des billets ou réserver une prestation d'assistance.

SNCF Gares & Connexions assure la maîtrise d'ouvrage des travaux de mise en accessibilité pour le compte de SNCF Réseau sur la totalité des périmètres de la gare, du parvis jusqu'aux quais. 300 millions d'euros sont consacrés chaque année à ces travaux. Les aménagements vont des travaux lourds réalisés sur l'infrastructure, comme la réhausse des quais et la mise en place de passerelles ou de passages souterrains doté d'ascenseurs, jusqu'à l'installation de balises sonores pour les personnes aveugles ou malvoyantes, l'adaptation de la signalétique et de l'éclairage pour les personnes avec des déficiences sensorielles ou cognitives, ainsi que tous les équipements qui contribuent à un déplacement en autonomie. Fin 2024, la mise en accessibilité de 547 gares des schémas directeurs nationaux et régionaux était réalisée sur un programme de 736 gares.

Depuis 2024, le service Assist'enGare permet à tous les clients en situation de handicap ou à mobilité réduite, quel que soit leur voyage en France et à l'international avec l'ensemble des transporteurs du Groupe SNCF ou d'autres entreprises ferroviaires de transport de voyageurs circulant sur le réseau français, de réserver des prestations d'assistance. Ce centre est joignable par internet, par téléphone de 8 h à 20 h au 3212 et grâce au centre-relais pour les clients sourds et malentendants. Ce centre-relais leur propose la retranscription simultanée des appels téléphoniques de l'oral vers l'écrit et inversement ou l'accès à un interprète en langue des Signes française ou en Langue Française Parlée Complétée.

SNCF Gares & Connexions fournit en temps réel, en open data et sur son site web, une information fiable et utile aux personnes à mobilité réduite : la disponibilité des ascenseurs et escaliers

mécaniques de toutes les gares équipées. SNCF Gares & Connexions fournit aussi sur son site web des informations sur les équipements d'accessibilité en gare, et sur les services d'assistance.

Description éventuelles mesures adoptées pour remédier ou permettre de remédier à une incidence réelle importante [ESRS-S4-4-31-b]

Voir [ESRS-S4-SBM-3-10-a] et [ESRS-S4-1-15]

Initiatives ou processus supplémentaires dont l'objectif premier est de produire des incidences positives pour les consommateurs et les utilisateurs finals [ESRS-S4-4-31-c]

SNCF Réseau pousse en faveur de l'innovation au service d'un transport pour tous. Un écosystème de start-up s'est engagé aux côtés de SNCF Réseau afin de développer des outils et services innovants qui participent à faciliter l'accès à la mobilité pour tous les clients du réseau ferré.

Modalités de suivi et d'évaluation de l'efficacité des actions ou initiatives en ce qui concerne les résultats pour les consommateurs et les utilisateurs finals [ESRS-S4-4-31-d]

SNCF Réseau publie chaque année un rapport Accessibilité en ligne. Le dernier rapport Accessibilité 2023, publié en septembre 2024 revient sur tous les défis et toutes les victoires rencontrées en 2023. Il retrace notamment la préparation de la réception et du succès des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. Il donne à voir la liste des gares accessibles et le bilan de l'ensemble des services d'accompagnement des voyageurs en gare et dans les trains.

Approche adoptée pour déterminer les actions nécessaires et appropriées en réponse à une incidence négative importante donnée, réelle ou potentielle, sur les consommateurs et les utilisateurs finals [ESRS-S4-4-32-a]

Voir [ESRS-S4-SBM-3-10-a] et [ESRS-S4-1-15]

Description de la façon dont l'entreprise réagit face à une incidence négative importante donnée sur les consommateurs et les utilisateurs finals [ESRS-S4-4-32-b]

Lorsqu'une incidence négative importante affecte ses clients, SNCF Réseau réagit de manière proactive en organisant une réunion regroupant tous les acteurs concernés du système ferroviaire. Ces réunions permettent de recueillir des retours d'expérience et de partager des connaissances issues du terrain, assurant ainsi une compréhension des problèmes rencontrés. Par la suite, l'entreprise engage un dialogue avec les associations de personnes handicapées, partageant avec elles les enseignements tirés et les solutions envisagées. Cette démarche garantit que les besoins spécifiques des utilisateurs finaux, notamment ceux en situation de handicap, sont pris en compte.

Description de la manière dont l'entreprise veille à la mise en place de procédures pour remédier ou permettre de remédier aux incidences négatives importantes ainsi qu'à l'efficacité de leur mise en œuvre et de leurs résultats [ESRS-S4-4-32-c]

Voir [ESRS-S4-4-32-b].

Pratiques de l'entreprise ne causant pas ou ne contribuant pas à des incidences négatives importantes sur les consommateurs et les utilisateurs finals [ESRS-S4-4-34]

SNCF Réseau s'astreint à réaliser des études d'impacts pour identifier les éventuels impacts négatifs, les évaluer et intégrer les dispositions nécessaires.

Communication des problèmes et incidents graves en matière de droits de l'homme liés aux consommateurs et/ou aux utilisateurs finals [ESRS-S4-4-35]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions n'ont pas connaissance de signalement d'incidents graves en matière de droits humains liés aux consommateurs.

Indication des ressources allouées à la gestion des impacts matériels [ESRS-S4-4-37]

Les actions permettant de gérer les impacts négatifs matériels sont conduites par des équipes situées soit au plus près de la production et des clients, soit à l'échelle du territoire, soit en central, selon la réactivité attendue et le niveau de la prise de décision nécessaire.

Pour certains métiers indispensables à la réalisation du service, des systèmes d'astreinte sont en place pour réagir de manière réactive et efficace en cas de dysfonctionnement. En situation de crise, les dispositifs de gestion sont activés, les équipes d'astreinte mobilisées et les salles de crises ouvertes, selon le niveau de gravité de la crise.

7.3.4.5. Cibles liées à la gestion des incidences négatives importantes, à la promotion des incidences positives et à la gestion des risques et opportunités importants [ESRS-S4-5]

Informations à fournir si l'entreprise n'a pas adopté de cibles [ESRS2-81]

Compte tenu de la diversité des actions menées et de l'enjeu de sensibilisation de l'ensemble de l'opinion publique, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ne se sont pas fixées de cibles mesurables axées sur les résultats.

7.4. INFORMATIONS EN MATIÈRE DE GOUVERNANCE

7.4.1. Conduite des affaires [ESRS-G1]

7.4.1.1. Culture d'entreprise et politiques en matière de conduite des affaires [ESRS-G1-1]

Politiques mises en place pour gérer les incidences, les risques et les opportunités importants liés à la conduite des affaires et à la culture d'entreprise [voir ESRS 2 MDR-P] [ESRS-G1-1-7]

À la suite de l'analyse de double matérialité, aucun impact, risque ou opportunité n'a été identifié comme important (voir [ESRS2-SBM-3-48-a]).

Manière dont l'entreprise établit, développe, promeut et évalue sa culture d'entreprise [ESRS-G1-1-9]

Depuis l'entrée en vigueur de la loi pour un Nouveau pacte ferroviaire le 1er janvier 2020, le Groupe SNCF s'est doté d'une gouvernance, de politiques communes, de règles dans la conduite des affaires et de principes clés. Leur application assure la cohérence des décisions et la sécurisation des entités du Groupe SNCF (dont SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions) qui en sont responsables ainsi que de leurs salariés. La bonne information de tous les salariés concernant les règles structurantes présidant aux décisions internes de notre Groupe en est la condition évidente.

Le guide des « règles clés du Groupe SNCF » rassemble ainsi les règles impératives à respecter pour tout collaborateur, en particulier ceux détenant le pouvoir d'engager une entité du Groupe SNCF, afin de sécuriser la gestion des affaires et la prise de décision. Les politiques du guide concernent des sujets transverses :

- Gouvernance & autorisations, dont le management des risques, le dispositif de contrôle interne et l'audit interne,
- Cadre de conduite des affaires,
- Éthique & conformité, dont la lutte contre la corruption
- Systèmes d'information,
- Finances & marchés

Le guide constitue le corpus :

- Des principes forts et des règles clés devant être appliqués et respectés par chacun dans le Groupe SNCF ;
- Des règles clés dont le respect doit être assuré en permanence par les activités de contrôle des différentes sociétés du Groupe, notamment le contrôle interne.

La charte éthique du Groupe SNCF est le document socle qui permet de promouvoir la culture d'entreprise en matière de conduite des affaires. Elle est aussi le document de référence éthique pour les relations avec les parties prenantes du Groupe.

Cette charte dresse un panorama simple, avec des exemples pratiques, des valeurs et principes éthiques qui doivent guider le comportement de chacun et chacune au sein du Groupe SNCF, dont SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, notamment l'exemplarité, l'intégrité et le respect de l'autre.

Les 11 principes couverts par la charte éthique, notamment dans la conduite des affaires, sont :

- La prévention et à la lutte contre la corruption,
- La lutte contre la fraude,
- Le respect du droit de la concurrence,
- Les conflits d'intérêts,
- La protection des informations confidentielles et des données personnelles,
- La gestion intègre des fonds et du patrimoine de la SNCF,
- La protection du capital humain du groupe,
- La réduction de notre empreinte environnementale,
- Nos obligations en tant que groupe responsable et solidaire,
- L'éthique de nos prestataires, fournisseurs et partenaires,
- Les devoirs spécifiques liés aux missions de service public sur le territoire français (laïcité et neutralité, égalité de traitement, loyauté et réserve).

La charte éthique, signée par le président directeur général du Groupe SNCF et par le Directeur de l'Éthique Groupe s'impose à l'ensemble des salariés du Groupe SNCF.

Les aspects de la culture d'entreprise sont régulièrement discutés par les organes d'administration et de direction. Ces discussions ont notamment lieu à l'occasion de la présentation annuelle des alertes éthiques du Groupe au sein du Comité national des rémunérations de la gouvernance et de la responsabilité sociétale de l'entreprise du Conseil d'administration du Groupe SNCF et au sein du Comité de Direction Générale, Comité exécutif Groupe ou Comité des Présidents.

Le projet d'entreprise « Tous SNCF, ambition Réseau » joue un rôle important dans le développement et la promotion de la culture d'entreprise.

Les résultats du baromètre « C'est à vous » 2024 (75% des salariés du périmètre ferroviaire ont répondu, soit plus de 100 000 salariés) démontrent la montée en maturité de la culture éthique au sein du Groupe SNCF avec 80% (versus 64% en 2023 et 51% en 2022) des répondants qui connaissent le dispositif d'alerte, dont 83% qui lui font confiance. Ce dispositif est un outil de prévention, détection et remédiation de comportements ne respectant pas les valeurs et comportements attendus par la charte éthique

De même, 88% des répondants au sein de SNCF Gares & Connexions ont le sentiment que s'ils remontaient un traitement injuste lié à une discrimination, le signalement serait pris en considération par le Groupe SNCF

La direction de l'Éthique du Groupe SNCF promeut les valeurs et principes suivants :

- L'organisation d'évènements dédiés tels que l'Ethics Day avec des tables rondes par thématiques et l'intervention de dirigeants du Groupe SNCF et d'intervenants externes
- Communications par mail vers les salariés et/ou les managers sur des thématiques de la charte éthique
- La publication de différents guides et fiches pratiques pour managers, responsables des ressources humaines et salariés, portant notamment sur la gestion des alertes, la prévention du harcèlement moral, la prévention du harcèlement sexuel et des agissements sexuels et sexistes, les discriminations, la laïcité et la neutralité, les cadeaux et invitations, les lignes directrices diffusées en 2023 sur les invitations relatives aux grands évènements sportifs de la Coupe du Monde de Rugby et des Jeux Olympiques et paralympiques de Paris 2024, les conflits d'intérêts, l'éthique de l'intelligence artificielle : code de conduite de l'IA et les lignes directrices sur l'usage éthique de l'IA générative, la protection des données personnelles, le bon usage des réseaux sociaux.
- La conception de fiches thématiques à disposition de tous les salariés
- Une ligne téléphonique et une adresse mail dédiées aux conseils au profit des salariés, des managers et des acteurs des ressources humaines
- Des actions de sensibilisation ou de formations au sein d'entités opérationnelles et de comités de direction.
- Pour les salariés du périmètre ferroviaire, deux dispositifs participent à la diffusion de ces principes et valeurs : l'application numérique « MyEtic » déployée à grande échelle sur les tablettes et téléphones professionnels
- L'intranet dédié à l'éthique et accessible à tous.

Mécanismes permettant d'identifier, de signaler et d'examiner les préoccupations relatives à un comportement illicite ou contraire à son code de conduite ou à des règles internes similaires [ESRS-G1-1-10-a]

Le Groupe SNCF dans le cadre de son engagement éthique s'est doté dès 2011 d'un dispositif d'alerte éthique permettant à tous les salariés de signaler des faits ou des comportements contraires à la loi, à la réglementation, à la charte éthique et au code de conduite de prévention et de lutte contre la corruption, y compris les atteintes graves relevant du devoir de vigilance.

Pour encourager et faciliter le dépôt d'un signalement par tout collaborateur SNCF ou une partie prenante externe, le Groupe SNCF a mis à disposition en 2022 une plateforme d'alerte en ligne : alerteethiquesncf.com, accessible 7j/7, 24h/24.

Cette plateforme couvre l'ensemble des entités du Groupe SNCF. Ses modalités d'utilisation sont conformes au décret d'application de la « loi Waserman » (n° 2022-1284 du 3 octobre 2022) relatif aux procédures de recueil et de traitement des signalements émis par les lanceurs d'alerte. Elle permet de déposer des alertes anonymes. Au sein de la SNCF, la Direction de l'Éthique du Groupe SNCF a été mandatée pour gérer cette plateforme d'alerte en ligne. C'est elle qui reçoit et traite les alertes reçues par ce canal pour le compte de la SNCF, donc pour SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Le dispositif d'alerte en ligne, est un canal alternatif aux canaux de signalements habituels des salariés au sein de l'entité concernée, que sont notamment : la ligne hiérarchique, les ressources humaines, le référent Alerte ou encore le référent éthique

La plateforme d'alerte est accessible à tous les salariés et à tous tiers via le site corporate du groupe : www.sncf.fr.

Les signalements éthiques sont traités conformément aux exigences légales, notamment celles de la loi Sapin II amendée par la loi Waserman transposant la directive de l'UE de 2019 et de la loi relative au devoir de vigilance. Les signalements jugés recevables donnent lieu aux suites utiles, et selon la nature et complexité des allégations, peuvent faire l'objet d'une enquête interne, et des mesures correctives sont mises en œuvre lorsque des comportements inappropriés sont confirmés. Le processus disciplinaire est appliqué systématiquement en cas de violations graves, telles que des actes de violence sexiste ou sexuelle, de discrimination ou de fraude. Les mesures correctives peuvent inclure des sanctions proportionnelles allant de l'avertissement à la procédure de licenciement ou radiation, selon la gravité des faits avérés.

Politique de lutte contre la corruption ou pots-de-vin conforme à la convention des Nations unies contre la corruption [ESRS-G1-1-10-b]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, via le Groupe SNCF, disposent d'un programme et d'une politique de lutte contre la corruption conforme à la loi française, à savoir la « loi Sapin 2 » n°2016-1691 du 9 décembre 2016, qui est elle-même conforme à la convention des Nations unies contre la corruption.

Garanties relatives à la notification des irrégularités, y compris la protection des lanceurs d'alerte [ESRS-G1-1-10-c]

Les signalements peuvent être effectués en interne, directement auprès des interlocuteurs habituels privilégiés des salariés au sein de l'entité concernée (la ligne hiérarchique, les ressources humaines, le référent Alerte SA ou Entité ou encore le référent éthique) ou via la plateforme d'alerte en ligne : alerteethiquesncf.com.

L'objectif de cette diversité de canaux est d'encourager les signalements en offrant plusieurs options accessibles et sécurisées.

Conformément à l'article 9 de la loi Sapin II et à l'article 6 du décret du 3 octobre 2022, une totale confidentialité est garantie dans le cadre du dispositif d'alerte éthique concernant l'identité du lanceur d'alerte, des personnes visées par celui-ci, des tiers mentionnés dans le signalement ainsi que des documents et informations révélés, sous réserve de toute demande émanant de l'autorité judiciaire à laquelle la confidentialité de l'identité ne pourra être opposée.

La plateforme d'alerte en ligne est hébergée et gérée par un prestataire externe européen spécialisé dans le recueil des alertes dont les serveurs sont situés dans l'Union européenne et qui est soumis à des obligations strictes de confidentialité et de sécurité. Les salariés du prestataire externe n'interviennent pas dans le traitement des signalements et n'ont pas accès aux informations échangées sur l'interface. Son niveau de protection des données est certifié par un organisme indépendant.

Cette plateforme d'alerte en ligne offre des garanties renforcées de confidentialité des échanges avec un membre de la Direction de l'Éthique du Groupe SNCF via une boîte de dialogue protégée par un mot de passe unique, et externe à l'environnement informatique de SNCF. Elle permet également de faciliter le traitement des alertes anonymes.

Afin de garantir son efficacité, le dispositif d'alerte a fait l''objet de plusieurs communications dédiées sur les canaux appropriés de l''entreprise (sharepoint, intranet). Des campagnes d'information sur le dispositif sont relayées chaque année pour informer les employés sur les différentes options de signalement disponibles et sur l'importance de signaler les irrégularités. Les formations ou sensibilisation à l'éthique et au programme anti-corruption incluent une information dédiée au dispositif d'alerte.

Le traitement de ces signalements est confié à des équipes dédiées distinctes des lignes managériales concernées par le signalement :

- La Direction de l'Éthique Groupe qui a une compétence transversale pour toutes les sociétés du Groupe.
- Les référents Alertes désignés notamment au sein de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions qui coordonnent, en concertation étroite avec le Groupe SNCF, la gestion et le reporting des alertes au sein de leur périmètre.

Concernant la protection contre les représailles, conformément à l'article L.1121-2 du code du travail introduit par la loi du 21 mars 2022, toute personne qui utilise, de bonne foi, le dispositif d'alerte professionnelle ne peut être écartée d'une procédure de recrutement ou de l'accès à un stage ou à une période de formation professionnelle, être sanctionnée, licenciée ou faire l'objet d'une mesure discriminatoire, directe ou indirecte, notamment en matière de rémunération, de mesures d'intéressement ou de distribution d'actions, de formation, de reclassement, d'affectation, de qualification, de classification, de promotion professionnelle, d'horaires de travail, d'évaluation de la performance de mutation ou de renouvellement de contrat (ni de toutes autres mesures énumérées à l'article 10-1 de la même loi).

Cette protection est assurée notamment :

- A titre préventif, par des rappels réguliers par le référent Alerte SA auprès des référents alertes entités de son périmètre qu'aucune mesure de représailles ne sera tolérée, quelle que soit la forme qu'elle pourrait prendre, et ce même si l'alerte s'est révélée infondée ou si les faits n'ont pas pu être établis, dès lors qu'elle a été lancée de bonne foi ;
- Par la diffusion via deux canaux, à savoir les DRH des sociétés ferroviaires et le réseau des référents éthique, de deux guides sur la gestion des alertes, l'un dédié aux acteurs RH et éthique et l'autre dédié aux managers, avec un focus sur la protection des lanceurs d'alerte de bonne foi contre les représailles.
- Par la faculté, toujours rappelée au lanceur d'alerte, dès lors qu'il considère être victime de représailles, de pouvoir saisir le Référent Alerte SA/Entité, le DRH ou encore la Direction de l'Éthique Groupe.
- Conformément à l'article 6-1 de la loi Sapin II, cette protection contre d'éventuelles représailles s'applique également :
- Aux facilitateurs entendus au sens de ladite loi comme toute personne physique ou morale de droit privé à but non lucratif ayant aidé le lanceur d'alerte à effectuer son signalement ;
- Aux personnes physiques en lien avec le lanceur d'alerte et risquant de faire l'objet des mesures susmentionnées ;
- Aux entités juridiques contrôlées pour lesquelles il travaille ou avec lesquelles il est en lien dans un contexte professionnel ;
- Aux personnes ayant témoigné de bonne foi à propos de faits constitutifs d'un délit ou d'un crime dont elles ont eu connaissance dans l'exercice de ses fonctions.

Engagement de l'entreprise à enquêter rapidement, de manière indépendante et objective, sur les incidents liés à la conduite des affaires [ESRS-G1-1-10-e]

Le traitement des signalements liés à la conduite des affaires, y compris les cas de corruption ou de versements de pots-de-vin, est couvert par la procédure d'alerte éthique du Groupe SNCF. Le traitement de ces signalements est confié à des équipes dédiées distinctes des lignes managériales concernées par le signalement :

- La Direction de l'Éthique du Groupe SNCF qui a une compétence transversale pour toutes les sociétés du Groupe. Elle agit sur délégation permanente du Président Directeur Général de la SNCF pour promouvoir la politique éthique, gérer le dispositif d'alerte éthique et mener des enquêtes éthiques.
- Les référents Alertes désignés notamment au sein de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions, qui coordonnent, en concertation étroite avec le Groupe SNCF, la gestion des alertes au sein de leur entité.

Un signalement recevable, quel soit le canal de réception, est traité par l'entité compétente la plus proche des faits, sauf exceptions justifiant le traitement de l'alerte par le Groupe SNCF, notamment du fait d'un conflit d'intérêts, d'un enjeu d'impartialité, de la nature critique ou complexe du signalement.

Pour les besoins spécifiques d'une enquête, une ou plusieurs personnes peuvent être chargées du traitement de l'alerte, et sont alors tenues aux mêmes obligations que les Déontologues ou Référents Alerte eux-mêmes. Ils peuvent aussi, déléguer en tout ou partie des investigations à des professionnels externes spécialisés et tenus contractuellement ou statutairement à une obligation de confidentialité.

Si les déontologues ou les Référents alertes estiment ne pas pouvoir respecter l'impartialité dans le traitement d'une alerte, ils ont la possibilité de se déporter en tout ou partie après avoir consulté la Direction de l'Éthique du Groupe SNCF.

Politiques relatives au bien-être des animaux [ESRS-G1-1-10-f]

Compte tenu de leurs activités, SNCF Réseau et SNCG Gares & Connexions ne sont pas concernés.

Politique de formation à la conduite des affaires au sein de l'entreprise [ESRS-G1-1-10-g]

Le Groupe SNCF propose un catalogue de formation en matière de conduite des affaires. Cette politique de formation est conçue pour garantir que les salariés comprennent et appliquent les normes élevées de conduite éthique dans leurs activités professionnelles quotidiennes.

Le catalogue des formations est disponible sur une plateforme centralisée, accessibles aux salariés du Groupe ferroviaire, y

compris SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, via l'intranet.

Un socle est commun à toutes les entités du Groupe ferroviaire via un menu « Compétences métiers transverses » qui permet notamment d'accéder aux formations e-learning « indispensables à suivre » qui couvrent les thématiques suivantes:

- La lutte anti-corruption
- Prévenir et agir face aux agissements sexistes et sexuels
- Règlement Général sur la Protection des Données, les fondamentaux
- Les 10 cyber-réflexes.

Des formations sectorielles sont également proposées via les offres dédiées aux métiers :

- Un catalogue dédié aux achats, par exemple « développer les achats responsables » ou l'e-learning « achats solidaires »
- Catalogue « université des financiers » avec par exemple une formation « détection et prévention de la fraude interne et externe »
- Catalogue RH, par exemple : manager les diversités et prévenir les discriminations.

SNCF Réseau a par ailleurs développé une formation spécifique pour certaines catégories de personnels (par exemple en charges de l'exécution des contrats travaux) plus particulièrement à risque en raison de leur activité et des relations avec des fournisseurs.

Fonctions les plus exposées à la corruption et aux pots-de-vin [ESRS-G1-1-10-h]

Les fonctions qui, au sein de l'entreprise, sont les plus exposées au risque de corruption et de versement de pots de vin sont identifiées dans la cartographie des risques corruption et trafic d'influence, qui constitue l'un des piliers du dispositif de lutte contre la corruption en application de la loi « Sapin 2 » n02016-1691 du 9 décembre 2016.

Compte tenu du modèle d'affaire très particulier de SNCF Réseau, entreprise publique, gestionnaire d'une infrastructure publique, le risque principalement identifié est celui de corruption passive. Il expose l'ensemble des salariés en relation avec des fournisseurs en premier lieu les salariés signant les contrats d'achats et les salariés en charge des procédures de passation et du suivi de l'exécution des contrats.

7.4.1.2. Gestion des relations avec les fournisseurs [ESRS-G1-2]

Politique visant à prévenir les retards de paiement, en particulier pour les Petites et Moyennes Entreprises [ESRS-G1-2-14]

La Direction des Achats du Groupe SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions ont comme mission d'intégrer les enjeux du développement durable tout au long du processus achats et de veiller à la sensibilisation et à l'animation de l'ensemble des parties prenantes intervenant sur sa chaîne de valeur : prescripteurs, acheteurs, fournisseurs.

Les politiques d'achats responsables de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions s'inscrivent dans celle du Groupe SNCF et répond aux objectifs définis dans son Schéma de Promotion des Achats Responsables mis à jour annuellement. Ces objectifs s'articulent autour du triptyque acheter moins (action sur les volumes), acheter mieux (actions sur les spécifications), acheter moins cher (actions sur les prix). Cette politique est récompensée depuis 2012 par le « Label Relations Fournisseur Responsables » soumis à audit tous les ans.

Les achats responsables de SNCF Réseau répondent à trois grands enjeux :

- Travailler avec des fournisseurs disposant d'une évaluation extra-financière et engagés dans un plan de progrès si leur faible performance l'exige.
- Intégrer des critères extra-financiers dans les appels d'offres et dans le système de qualification des fournisseurs.
- Favoriser les achats solidaires directs (achats auprès du secteur du handicap et de l'insertion) et indirects (clause d'insertion intégrée à tous les marchés de plus de 500 000 euros et d'une durée supérieure à 3 mois).

SNCF Réseau s'inscrit par ailleurs pleinement dans la politique du Groupe SNCF et s'engage activement dans la prévention des retards de paiement, en particulier envers les petites et moyennes entreprises. Cette politique s'inscrit dans une volonté globale de maintenir des relations commerciales équilibrées et responsables avec tous ses partenaires. Les mesures mises en place visent à réduire les délais de paiement et à assurer un traitement équitable et transparent des factures.

Pilotage et suivi des délais de paiement :

- Mise en place d'un pilotage rigoureux des délais de paiement via un comité mensuel entre la Direction des Achats et la Direction Financière/Comptabilité. Ce comité analyse les indicateurs de performance, tels que le taux de dématérialisation des factures et les principaux retards de paiement, et identifie des axes d'amélioration ;
- Suivi des délais de paiement réalisé de manière continue.

Facilités de paiement et gestion des litiges :

- Bien qu'il n'existe pas de politique volontaire de délais spécifiques pour les PME, des facilités de paiement peuvent être accordées au cas par cas ;
- Les procédures de gestion des écarts et des litiges sont formalisées ; chaque litige est inscrit dans le système ERP (Enterprise Resource Planning) sous la facture associée pour un traitement rapide et transparent ;
- Une adresse email unique (mafacture@sncf.fr) est mise à disposition pour faciliter les échanges et la résolution des problèmes liés aux factures.

Dématérialisation des factures : le Groupe SNCF poursuit un objectif ambitieux de dématérialisation des factures, visant 97% de factures dématérialisées en 2022 ; cette démarche permet de réduire les erreurs de ressaisie manuelle et d'accélérer le traitement des paiements.

Engagements contractuels : les Conditions Générales de Consultation et de Contrat ont été adaptées pour fixer les délais de paiement à 60 jours à compter de la date de réception de la facture, conformément à la législation en vigueur ; des exceptions peuvent exister pour certains types de fournitures.

Formation et sensibilisation : la politique de paiement est communiquée et intégrée au sein du Groupe SNCF via des formations continues des différents acteurs de la chaîne de paiement ; la Direction Financière alerte les responsables en cas d'écart significatif, assurant ainsi un respect strict des délais de paiement.

Approches concernant les relations avec les fournisseurs, en tenant compte des risques liés à la chaîne d'approvisionnement et des incidences sur les questions de durabilité [ESRS-G1-2-15-a]

SNCF Réseau s'inscrit dans la politique du Groupe SNCF qui adopte une approche structurée et proactive pour gérer ses relations avec les fournisseurs, en intégrant les principes de durabilité et en évaluant les risques associés à la chaîne d'approvisionnement. Cette démarche repose sur plusieurs piliers essentiels.

Le Groupe SNCF utilise une cartographie des risques pour identifier, analyser et prioriser les risques liés aux fournisseurs. Cette cartographie prend en compte des critères environnementaux, sociaux et de gouvernance. Les fournisseurs à risques élevés ou très élevés sont soumis à des analyses approfondies, pouvant inclure des audits en cours de contrat, des audits suite à signalements ou alertes, et des due diligences en amont de la relation commerciale.

Pour minimiser les perturbations dans la chaîne d'approvisionnement, le Groupe SNCF met en place des actions adaptées d'atténuation des risques ou de prévention des atteintes graves. Ces actions incluent des mesures spécifiques encadrant les relations contractuelles, renforçant notamment les

clauses de sécurité et de durabilité dans les contrats. Par ailleurs, un mécanisme d'alerte et de recueil de signalements est établi en concertation avec les organisations syndicales représentatives.

Le Groupe SNCF s'engage à établir des relations durables et responsables avec ses fournisseurs. Cela inclut l'intégration d'achats solidaires, l'analyse du cycle de vie des produits pour une optimisation des coûts, et l'utilisation de matériaux certifiés selon des références connues (ex : FSC, PEFC). Les fournisseurs sont encouragés à adopter des pratiques exemplaires en matière de Responsabilité Sociétale des Entreprises et à contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre par l'optimisation des transports et l'utilisation de circuits courts.

Un dispositif de suivi est mis en place pour évaluer l'efficacité des mesures mises en œuvre. Ce système permet de vérifier la conformité aux engagements pris et d'ajuster les actions en fonction des retours obtenus. Les fournisseurs performants sur les questions environnementales et sociales bénéficient de mesures incitatives spécifiques, comme des prix décernés.

La formation du personnel chargé des achats et de la chaîne d'approvisionnement est un élément clé de la stratégie du Groupe SNCF. Les collaborateurs reçoivent des formations sur les principes de gouvernance, la gestion des risques, et les exigences de durabilité. Ces formations incluent également des modules sur la diligence raisonnable et les meilleures pratiques en matière de Responsabilité Sociétale des Entreprises.

SNCF Réseau met en œuvre des audits réguliers et suit les signalements ou alertes pour les fournisseurs opérant dans des zones à risques. L'évaluation des impacts environnementaux et sociaux est intégrée dans leur gestion des fournisseurs, avec un accent sur la réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre.

Critères sociaux et environnementaux pris en compte pour la sélection des fournisseurs [ESRS-G1-2-15-b]

SNCF Réseau s'inscrit dans la politique du Groupe SNCF qui intègre systématiquement des critères sociaux et environnementaux dans la sélection de ses fournisseurs. Cette intégration est formalisée à travers des cahiers des charges fonctionnels où les critères extra-financiers sont proposés par l'acheteur au prescripteur ou au responsable du marché. Depuis 2024, tous les appels d'offres lancés par SNCF Réseau doivent comporter au moins un critère extra-financier. L'entreprise s'est engagée à appliquer des critères pour 20% de la notation d'attribution des offres pour tous les marchés supérieurs à 8 millions d'euros, et ambitionne de généraliser cette pondération à horizon 2026. Depuis 2024, SNCF Gares & Connexions a intégré 5% de notation carbone.

Pour certaines catégories de métiers, la sélection des fournisseurs se fait via la fiche d'Évaluation Dynamique Multiaxiale. Cette fiche permet de donner une note initiale basée sur plusieurs critères incluant des aspects extra-financiers, confrontée à un seuil minimal de qualification SNCF. Cette fiche d'évaluation est également utilisée pour l'évaluation de la performance des fournisseurs en cours de prestation.

Les performances sociales et environnementales des fournisseurs sont évaluées tout au long du processus d'achat. Les fournisseurs sont soumis à des évaluations périodiques sur des critères réglementaires et extra-financiers, en lien avec l'objet du marché. Pour les contrats supérieurs à deux ans, une réactualisation de l'évaluation est requise en cours de contrat. En cas de définition d'un plan de progrès, celui-ci fait l'objet d'un suivi régulier lors des différents rendez-vous fournisseurs, tels que les revues fournisseurs ou les comités de pilotage.

La SNCF intègre également des clauses sociales et environnementales dans les contrats fournisseurs, couvrant les pratiques de travail, les enjeux environnementaux et les droits humains, même lorsqu'ils ne sont pas directement liés à l'objet du contrat.

En 2024, SNCF Réseau a réalisé près de 36 millions d'euros d'achats responsables, répartis comme suit : 25 millions d'euros liés à la clause d'insertion sur ses marchés et près de 11 millions d'euros d'achats solidaires directs auprès d'entreprises de l'économie sociale et solidaire. SNCF Gares & Connexions a réalisé 10,4 millions d'euros d'achats auprès de l'Économie Sociale et Solidaire. Ces achats incluent des partenariats avec le secteur du handicap, les entreprises aidées et les ateliers d'insertion.

Pour soutenir les fournisseurs vulnérables exposés à des risques importants, la SNCF met en place des mesures incitatives et des programmes de formation. Les fournisseurs performants sur les questions environnementales et sociales ont accès à des incitations spécifiques telles que des prix décernés, des programmes fournisseurs privilégiés, ou un accès prioritaire aux appels d'offres. Des actions proactives ou correctives sont aussi engagées pour développer les capacités des fournisseurs sur des thèmes environnementaux ou sociaux.

La performance des fournisseurs est évaluée à travers plusieurs méthodes incluant des visites sur site, des audits et des enquêtes auprès des fournisseurs. Le Groupe SNCF utilise des outils de suivi de la performance des fournisseurs, permettant de collecter des retours anonymes des travailleurs via messages, appels téléphoniques et applications propriétaires.

7.4.1.3. Pratiques en matière de paiement [ESRS-G1-6]

Nombre moyen de jours pour payer la facture à partir de la date à laquelle le délai de paiement contractuel ou légal commence à être calculé [ESRS-G1-6-33-a]

Le délai moyen de paiement des factures fournisseurs est de 53 jours à partir de la réception de la facture, pour SNCF Réseau et de 48 jours pour SNCF Gares & Connexions.

Description des délais de paiement standard de l'entreprise en nombre de jours par grande catégorie de fournisseurs [ESRS-G1-6-33-b]

Les délais de paiement sont également différenciés par catégories de fournisseurs :

- Fournisseurs de prestations de services : 60 jours après réception de la facture,
- Fournitures et équipements : 60 jours après réception de la facture, sauf pour certaines fournitures spécifiques nécessitant des délais plus courts, comme 30 jours pour le transport,
- Fournisseurs sensibles et en difficulté financière : un suivi particulier est mis en place pour assurer le respect des délais et éviter des retards de paiement qui pourraient aggraver leur situation financière.

Pour les fournisseurs internationaux, les délais peuvent s'ajuster en fonction des réglementations locales et des spécificités contractuelles.

Pourcentage de paiements alignés sur les délais de paiement standard [ESRS-G1-6-33-b]

87,96% des paiements sont effectués dans les délais réglementaires ou contractuels pour SNCF Réseau. Pour SNCF Gares & Connexions, c'est 95%.

Nombre de procédures judiciaires en cours pour retard de paiement [ESRS-G1-6-33-c]

Aucune procédure judiciaire n'est en cours pour retard de paiement pour SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions.

Informations contextuelles concernant les pratiques de paiement [ESRS-G1-6-33-d]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'inscrivent dans les engagements du Groupe SNCF à maintenir des pratiques de paiement éthiques et transparentes. Les politiques de paiement sont encadrées par des procédures rigoureuses visant à prévenir toute forme de corruption, y compris les paiements de facilitation et les pots-de-vin. En particulier, la SNCF interdit strictement les paiements non éthiques destinés à influencer des décisions

commerciales. Une procédure de vérification est en place pour examiner et approuver toute transaction sensible.

7.5. CYBERSÉCURITÉ

Les impacts risques et opportunités relatifs à la cybersécurité sont transverses à plusieurs normes thématiques. Ils sont donc repris ici.

7.5.1. Politique

La politique sécurité de SNCF Réseau est fondée sur une approche globale de la sécurité couvrant différents thèmes dont la cybersécurité.

Elle vise à garantir la protection des données personnelles des salariés, des clients, des fournisseurs et prestataires et l'intégrité des systèmes d'exploitation.

7.5.2. Actions concernant les impacts matériels sur les effectifs de l'entreprise

Suivi et évaluation de l'efficacité des actions et des initiatives en termes de résultats pour ses effectifs

La mise en œuvre et l'efficacité des politiques de cybersécurité et de protection des données personnelles sont suivies par des audits réguliers et le processus de contrôle interne.

La direction de l'Audit interne Groupe et des Risques conduit également des audits relatifs à la Sécurité des Systèmes d'Information sur le périmètre du Groupe SNCF. Elle réalise chaque année des audits fonctionnels et techniques de façon à éclairer les métiers et les équipes sur les risques auxquels ils sont confrontés en cas de compromission de leurs Systèmes d'Information. Elle s'assure notamment de la conformité et de l'efficacité des règles opérationnelles de sécurité des Systèmes d'Information sur le périmètre du Groupe SNCF.

Un bilan sur la Protection des données pour le Groupe SNCF est présenté chaque année aux comités exécutifs et au Conseil d'administration. Les Délégués à la protection des données de chaque société réalisent un rapport pour leur société.

Actions planifiées ou en cours pour atténuer les risques importants découlant des impacts et des dépendances en matière d'effectifs et comment l'efficacité est suivie

Les actions déployées pour atténuer les risques, et les dispositifs de mesure de leur efficacité, sont les mêmes que celles mises en œuvre pour prévenir, atténuer et corriger les impacts sur les salariés.

Informations indiquant si et comment il est garanti que les pratiques de l'entreprise ne causent pas ou ne contribuent pas à des impacts négatifs importants sur ses effectifs

Pour éviter de causer ou de contribuer à des impacts négatifs matériels sur les personnes, l'entreprise s'astreint à réaliser des études d'impacts pour identifier les éventuels impacts négatifs, les évaluer, et intégrer « by design » les dispositions nécessaires. C'est notamment le cas sur les enjeux de cybersécurité et de protection des données personnelles.

Par exemple, pour éviter toute atteinte à la sécurité des personnes en cas de cyberattaque, des directives de sécurité sont applicables à l'ensemble des accès aux systèmes d'information du Groupe SNCF. Elles reposent sur le principe que l'accès aux systèmes d'information par un Tiers, la fourniture d'un service à un Tiers ou la fourniture d'un service par un Tiers, doit faire l'objet d'un cadre contractuel qui définit les conditions dans lesquelles le Tiers est autorisé à accéder au système d'information et utiliser les services du Groupe ou encore celles qu'il se doit de respecter pour assurer la production de ses services pour le Groupe. Tout contrat doit inclure un Plan d'Assurance Cyber Sécurité qui spécifie les exigences de sécurité des systèmes d'information que le Tiers s'engage à respecter.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions désignent chacune un Délégué à la protection des données ou un correspondant en matière de données personnelles chargé de conseiller et de contrôler la mise en œuvre de la politique de protection des données personnelles (consommateurs, salariés, tiers). Pour éviter toute atteinte à la vie privée, à la réputation et à la sécurité des personnes, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions appliquent les règles de la protection des données dès la conception et de protection des données par défaut. Ces règles garantissent que seules sont traitées les données à caractère personnel nécessaires aux finalités spécifiques des traitements mis en œuvre. Des études d'impact sur la vie privée sont mises en œuvre dans les cas où les traitements sont susceptibles d'engendrer un risque élevé pour les droits et libertés des personnes physiques.

Indication des ressources allouées à la gestion des impacts matériels

Le Groupe SNCF s'appuie sur son réseau de Délégués à la protection des données désignés dans chaque société du Groupe, encadré et supervisé par un Délégué à la protection des données Groupe au sein de la direction Numérique du Groupe. Ils mettent en œuvre des dispositions juridiques et organisationnelles visant à assurer la préservation :

- Des données personnelles de ses clients, salariés, prestataires et partenaires, en conformité avec le Règlement général sur la protection des données
- Des données d'entreprise à caractère confidentiel qui pourraient mettre en jeu les droits humains et la santé et la sécurité des personnes.

La Direction du Numérique du Groupe SNCF a pour mission principale de concevoir et piloter la feuille de route numérique commune au Groupe, en animant et en coordonnant l'ensemble des acteurs du Numérique. En situation de crise, les dispositifs de gestion sont activés par le centre national des opérations numérique, les équipes d'astreinte mobilisées et les salles de crises ouvertes, selon le niveau de gravité. Les acteurs de la filière Sécurité SI portent les actions de Sécurité des Systèmes d'Information du Groupe SNCF. Le Responsable Sécurité des SI (RSSI) Groupe anime les RSSI des sociétés, à charge pour eux d'animer les RSSI de leurs filiales. De plus, un RSSI peut s'appuyer sur un ou plusieurs Responsables Cyber Sécurité pour gérer son périmètre.

7.5.3. Cibles liées à la gestion des impacts matériels

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions mettent en place un dispositif de sécurité des SI visant à s'améliorer de manière constante notamment au travers de tableaux de bord cyber à destination du plus haut niveau décisionnaire.

Dans le cadre du contrôle de l'efficacité et de l'efficience des choix de sécurité des Systèmes d'Information, les procédures de création et suivi d'indicateurs ainsi que les valeurs cibles restent à formaliser.

L'efficacité des politiques et actions est mesurée par des indicateurs stratégiques et opérationnels. Ils sont consolidés dans des tableaux de bord à différents niveaux de l'organisation. Dans une démarche d'amélioration continue, les niveaux d'ambition sont définis par l'appréciation des risques de chaque société et consolidés au niveaux du Groupe.

Des indicateurs opérationnels sont transmis régulièrement en interne.

Exemple d'objectif : 100% des salariés ont suivi les e-learning obligatoires sur la cybersécurité et le Règlement Général sur la Protection des Données.

À partir de 2026, l'objectif est de disposer d'un indicateur de maturité numérique des salariés du Groupe pour mesurer le niveau de sensibilisation au Règlement Général sur la Protection des Données et à la cybersécurité.

Un objectif complémentaire est de permettre à toutes les filiales d'accéder à ces modules de sensibilisation accessibles via la plateforme de formation interne.

Les cibles ne sont pas fixées avec les parties prenantes (salariés, travailleurs de la chaine, de valeurs, fournisseurs, clients).

7.6. ANNEXES RELATIVES À LA TAXONOMIE

Actions menées en vue de répondre aux critères de l'absence de préjudice important

N° activité taxonomie		6,14
Adaptation au changement climatique	Critères du règlement	*Identifier et évaluation des risques et de la vulnérabilité au climat des activités économiques*
	Méthodologie déployée pour vérifier le respect du critère	Analyses de résilience climatique menées en déclinant les scenarii 4.5 et 8.5 du GIECC , identification des vulnérabilités par sites / type de sites, identification des différentes catégories de solutions, mises en œuvre de solutions de court terme, analyses et préparations des solutions de long terme
Utilisation durable et protection des ressources aquatiques et marines	Critères du règlement	*Identification des risques liés à la préservation de la qualité de l'eau et à la prévention du stress hydrique*
	Méthodologie déployée pour vérifier le respect du critère	Déploiement de process et de systèmes de management environemental sur les projets et / ou par sites (Projet PACTE)
		Certification ISO 14001 des établissements industriels voies Plan d'assurance environnement sur les projets
		Intégration d'une notice de respect de l'environnement dans les contrats d'achats
Transition vers une économie circulaire	Critères du règlement	*70% des déchets de construction de démolition non dangereux sur des sites sont préparés en vue du réemploi, recyclage, limitation de la production des déchets en phase de construction et démolition par les opérateurs*
	Méthodologie déployée pour vérifier le respect du critère	Mise en œuvre de politique économie circulaire : réutilisation des matériaux de voies, charte chantier vert
Prévention et réduction de la pollution	Critères du règlement	*Mesures mises en œuvre pour prévenir le risque de bruits, poussières, vibration*
	Méthodologie déployée pour vérifier le respect du critère	Déploiement d'un système de management environemental sur les projets ou par sites, plan d'assurance environnement sur les projets, intégration d'une notice de respect de l'environnement dans les contrats d'achats
Protection de la bio diversité	Critères du règlement	*Evaluation des incidences sur l'environnement et mises en œuvre de mesures d'atténuation et de compensation*
	Méthodologie déployée pour vérifier le respect du critère	*Déploiement de process et de systèmes de management environemental sur les projets et / ou par sites (Projet PACTE)*
		Certification ISO 14001 des établissements industriels voies
		Plan d'assurance environnement sur les projets, études d'impact bio diversité
		Intégration d'une notice de respect de l'environnement dans les contrats d'achats

Tableaux détaillant les KPI alignés et les activités contribuant à des multi objectifs

Détail du Chiffre d'affaires aligné

FY 2024 | Chiffre d'Affaires					Critères de contribution substantielle						Critères d'absence de préjudice important								
Activités économiques	code objectif	code activité	CA M€	CA %	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Economie circulaire	Biodiversité	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Economie circulaire	Biodiversité	Garanties minimales	Part du CA alignée sur la taxonomie ou éligible à la taxonomie année N-1	Catég. Activ. habilitante	Catég. Activ. Transitoire
			M€	%	O N N/ EL	O N N/ EL	O N N/ EL	O N N/ EL	O N N/ EL	O N N/ EL	O/N	O/N	O/N	O/N	O/N	O/N	O/N	%	H	T
Activités Eligibles à la taxonomie																				
A.1 - Activités durables sur le plan environemental (alignées)																				
Infrastructure de transport ferroviaire	CCM	6,14	7 173	75%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	76%	H	
Vente de matériel de seconde main	CE	5,4	91	1%	N	N	N	N	O	N	O	O	O	O	O	O	O	0%		
Chiffre d'affaires des activités alignées - A.1			**7 263**	**76%**														**76%**		
dont habilitantes			7 173	75%	75%	0%	0%	0%	0%	0%	O	O	O	O	O	O	O	76%	H	
dont transitoires				0%							O	O	O	O	O	O	O	0%		T
A.2 - Activités éligibles mais non alignées																				
Infrastructure de transport ferroviaire	CCM	6,14	1 394	15%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	15%		
Acquisition et propriété de batiments	CCM	7,7	62	1%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	1%		
Chiffres d'Affaires des activités éligibles non alignées - A.2			**1 456**	**15%**														**16%**		
Activités non éligibles																				
Chiffre d'Affaires des activités non éligibles			**814**	**9%**														**9%**		
Total			**9 533**																	

Sur le CA, la contribution à des objectifs multiples est détaillée dans le tableau ci-après :

	Alignée sur la taxonomie par objectif	Éligible à la taxonomie par objectif
CCM	75%	91%
CCA	%	%
WTR	%	%
CE	1%	1%
PPC	%	%
BIO	%	%

Détail des CAPEX alignés

FY 2024 | CAPEX					Critères de contribution substancielle						Critères d'absence de préjudice important							Part CAPEX alignée sur la taxonomie ou éligible à la taxonomie année N-1		
Activités économiques	code objectif	code activité	CAPEX M€	CAPEX %	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Economie circulaire	Biodiversité	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	ollution	onomie culaire	odiversité	Garanties minimales	Catég. Activ. habilitante	tég. Activ. ansitoire	Catég. Activ. Transitoire
texte			M€	%	O N N/ EL	O N N/ EL	O N N/ EL	O N N/ EL	O N N/ EL	O N N/ EL	O/N	O/N	O/N	O/N	O/N	O/N	O/N	%		
Activités Eligibles																				
A.1 - Activités durables sur le plan environemental (alignées)																				
Infrastructure de transport ferroviaire	CCM	6,14	2 615	39%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	39%	H	
Instal. maint. & répar. équipements efficacité énergétique	CCM	7,3	5	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	0%	H	
Instal. maint. & répar. stations de recharges électriques	CCM	7,4	0	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	0%	H	
Installation, maintenance et réparation d'instruments et de dispositifs de mesure, de régulation et de contrôle de la performance énergétique des bâtiments	CCM	7,5	0	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	0%	H	
Instal. Maint. & répar. Techn. énergies renouvelables	CCM	7,6	0	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	0%	H	
Acquisition et propriété de batiments	CCM	7,7	-	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O	1%		
CAPEX des activités alignées - A.1			**2 620**	**39%**														**40%**		
dont habilitantes			2 620	39%	39%	0%	0%	0%	0%	0%	O	O	O	O	O	O	O	39%	H	
dont transitoires			-	0%							O	O	O	O	O	O	O	0%		T
A.2 - Activités éligibles mais non alignées																				
Infrastructure de transport ferroviaire	CCM	6,14	3 880	58%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O	59%		
Construction de bâtiments neufs	CCM / CE	7,1	19	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O	0%		
Rénovation de bâtiments existants	CCM / CE	7,2	13	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O	0%		
Traitement des eaux urbaines résiduaires	WTR	2,2	3	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O	0%		
Acquisition et propriété de batiments	CCM	7,7	176	3%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O	2%		
CAPEX des activités éligibles non alignées - A.2			**4 091**	**61%**														**60%**		
Activités non éligibles																				
CAPEX des activités non éligibles			**4**	**0%**														**0%**		
Total			**6 715**																	

Sur les CAPEX, la contribution à des objectifs multiples est détaillée dans le tableau ci après

	Part des CAPEX / CAPEX total	
	Alignée sur la taxonomie par objectif	**Éligible à la taxonomie par objectif**
CCM	39%	99%
CCA	0%	0%
WTR	%	0,1%
CE	%	0,5%
PPC	%	%
BIO	%	%

Détail des OPEX alignés

FY 2024 | OPEX					**Critères de contribution substancielle**						**Critères d'absence de préjudice important**									
Activités économiques	code obj	code act.	OPEX M€	OPEX %	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Economie circulaire	Biodiversité	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Economie circulaire	Biodiversité	Garanties minimales	Part OPEX alignée sur la taxonomie ou éligible à la taxonomie année N-1	Catég. Activ. habilitante	Catég. Activ. Transitoire
			M€	%	O N N/ EL	O N N/ EL	O N N/ EL	O N N/ EL	O N N/ EL	O N N/ EL	O/N	O/N	O/N	O/N	O/N	O/N	O/N	%		
Activités Eligibles																				
A.1 - Activités alignées																				
Infrastructure de transport ferroviaire	CCM	6,14	703	40%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	39%	H	
OPEX des activités alignées - A.1			**703**	**40%**														39%		
dont habilitantes			703	40%	40%	0%	0%	0%	0%	0%	O	O	O	O	O	O	O	39%	H	
dont transitoires				0%							O	O	O	O	O	O	O			T
A.2 - Activités éligibles mais non alignées																				
Infrastructure de transport ferroviaire	CCM	6,14	925	52%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	41%		
Acquisition et propriété de batiments	CCM	7,7	146	8%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	8%		
Préparation en vue de la réutilisation de pdts & compos. de pdts en fin de vie	CE	5,3	4	0%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	0%		
OPEX des activités éligibles non alignées - A.2			**1076**	**60%**														48%		
Activités non éligibles																				
OPEX des activités non éligibles			**0**	0%														13%		
Total			**1778**																	

Sur les OPEX, la contribution à des objectifs multiples est détaillée dans le tableau ci-après :

	Part des OPEX/OPEX total	
	Alignée sur la taxonomie par objectif	**Éligible à la taxonomie par objectif**
CCM	40%	100%
CCA	%	%
WTR	%	%
CE	%	0,2%
PPC	%	%
BIO	%	%

Tableau relatif aux activités nucléaire Gaz & fossiles

Lignes	**Activités liées à l'énergie nucléaire**	
1.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de recherche, de développement, de démonstration et de déploiement d'installations innovantes de production d'électricité à partir de processus nucléaires avec un minimum de déchets issus du cycle du combustible.	Non
2.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction et d'exploitation sûre de nouvelles installations nucléaires de production d'électricité ou de chaleur industrielle, notamment à des fins de chauffage urbain ou aux fins de procédés industriels tels que la production d'hydrogène, y compris leurs mises à niveau de sûreté, utilisant les meilleures technologies disponibles.	Non
3.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités d'exploitation sûre d'installations nucléaires existantes de production d'électricité ou de chaleur industrielle, notamment à des fins de chauffage urbain ou aux fins de procédés industriels tels que la production d'hydrogène, à partir d'énergie nucléaire, y compris leurs mises à niveau de sûreté.	Non
	Activités liées au gaz fossile	
4.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction ou d'exploitation d'installations de production d'électricité à partir de combustibles fossiles gazeux.	Non
5.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction, de remise en état et d'exploitation d'installations de production combinée de chaleur/froid et d'électricité à partir de combustibles fossiles gazeux.	Non
6.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction, de remise en état ou d'exploitation d'installations de production de chaleur qui produisent de la chaleur/du froid à partir de combustibles fossiles gazeux.	Non

8. RAPPORT DE CERTIFICATION DU RAPPORT DE DURABILITE

SNCF RESEAU

Rapport de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2024

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

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

Rapport de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2024

A l'Assemblée générale
SNCF RESEAU
15-17, rue Jean-Philippe Rameau
CS 80001
93418 La Plaine Saint-Denis Cedex

Le présent rapport est émis en notre qualité de commissaires aux comptes de la société SNCF Réseau (l'« Entité »). Il porte sur les informations en matière de durabilité et les informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2024 et incluses dans la section 7 intitulée « Rapport de durabilité » du rapport sur la gestion du groupe (ci-après le « Rapport de Durabilité »).

En application de l'article L.233-28-4 du code de commerce, la société SNCF Réseau est tenue d'inclure les informations précitées au sein d'une section distincte du rapport sur la gestion du groupe. Ces informations ont été établies dans un contexte de première application des articles précités caractérisé par des incertitudes sur l'interprétation des textes, le recours à des estimations significatives, l'absence de pratiques et de cadre établis notamment pour l'analyse de double matérialité ainsi que par un dispositif de contrôle interne évolutif. Elles permettent de comprendre les impacts de l'activité du groupe sur les enjeux de durabilité, ainsi que la manière dont ces enjeux influent sur l'évolution des affaires du groupe, de ses résultats et de sa situation. Les enjeux de durabilité comprennent les enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernement d'entreprise.

En application du II de l'article L.821-54 du code précité, notre mission consiste à mettre en œuvre les travaux nécessaires à l'émission d'un avis, exprimant une assurance limitée, portant sur :

- la conformité aux normes d'information en matière de durabilité adoptées en vertu de l'article 29 ter de la directive (UE) 2013/34 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 (ci-après ESRS pour *European Sustainability Reporting Standards*) du processus mis en œuvre par SNCF Réseau pour déterminer les informations publiées, et le respect de l'obligation de consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L.2312-17 du code du travail ;

- la conformité des informations en matière de durabilité incluses dans le Rapport de Durabilité avec les exigences de l'article L.233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS ; et

- le respect des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

L'exercice de cette mission est réalisé en conformité avec les règles déontologiques, y compris d'indépendance, et les règles de qualité prescrites par le code de commerce.

Il est également régi par les lignes directrices de la Haute Autorité de l'Audit *« Mission de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 »*.

Dans les trois parties distinctes du rapport qui suivent, nous présentons, pour chacun des axes de notre mission, la nature des vérifications que nous avons opérées, les conclusions que nous en avons tirées, et, à l'appui de ces conclusions, les éléments qui ont fait l'objet, de notre part, d'une attention particulière et les diligences que nous avons mises en œuvre au titre de ces éléments. Nous attirons votre attention sur le fait que nous n'exprimons pas de conclusion sur ces éléments pris isolément et qu'il convient de considérer que les diligences explicitées s'inscrivent dans le contexte global de la formation des conclusions émises sur chacun des trois axes de notre mission.

Enfin, lorsqu'il nous semble nécessaire d'attirer votre attention sur une ou plusieurs informations en matière de durabilité fournies par SNCF Réseau dans le Rapport de Durabilité, nous formulons un paragraphe d'observations.

Limites de notre mission

Notre mission ayant pour objectif d'exprimer une assurance limitée, la nature (choix des techniques de contrôle) des travaux, leur étendue (amplitude), et leur durée, sont moindres que ceux nécessaires à l'obtention d'une assurance raisonnable.

En outre, cette mission ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de SNCF Réseau, notamment à porter une appréciation, qui dépasserait la conformité aux prescriptions d'information des ESRS sur la pertinence des choix opérés par SNCF Réseau en termes de plans d'action, de cibles, de politiques, d'analyses de scénarios et de plans de transition.

Elle permet cependant d'exprimer des conclusions concernant le processus de détermination des informations en matière de durabilité publiées, les informations elles-mêmes, et les informations publiées en application de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, quant à l'absence d'identification ou, au contraire, l'identification, d'erreurs, omissions ou incohérences d'une importance telle qu'elles seraient susceptibles d'influencer les décisions que pourraient prendre les lecteurs des informations objet de nos vérifications.

Notre mission ne porte pas sur les éventuelles données comparatives.

Conformité aux ESRS du processus mis en œuvre par SNCF Réseau pour déterminer les informations publiées, et respect de l'obligation de consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L.2312-17 du code du travail

Nature des vérifications opérées

Nos travaux ont consisté à vérifier que :

- le processus défini et mis en œuvre par SNCF Réseau lui a permis, conformément aux ESRS, d'identifier et d'évaluer ses impacts, risques et opportunités liés aux enjeux de durabilité, et d'identifier ceux de ces impacts, risques et opportunités matériels qui ont conduit à la publication des informations en matière de durabilité dans le Rapport de Durabilité, et

- les informations fournies sur ce processus sont également conformes aux ESRS.

En outre, nous avons contrôlé le respect de l'obligation de consultation du comité social et économique.

Conclusion des vérifications opérées

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions ou incohérences importantes concernant la conformité du processus mis en œuvre par SNCF Réseau avec les ESRS.

Concernant la consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L.2312-17 du code du travail, nous vous informons qu'à la date du présent rapport, celle-ci n'a pas encore eu lieu.

Eléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant la conformité aux ESRS du processus mis en œuvre par SNCF Réseau pour déterminer les informations publiées.

▪ Concernant l'identification des parties prenantes

Les informations relatives aux parties prenantes sont mentionnées dans la section *« 7.1.3.2. Intérêts et points de vue des parties intéressées [ESRS2-SBM-2] »* et le paragraphe *« Manière dont le processus inclut la consultation des parties intéressées concernées afin de comprendre comment elles peuvent être affectées et d'experts externes [ESRS2-IRO-1-53-b-iii] »* de la section *« 7.1.4.1. Description des procédures d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités importants [ESRS2-IRO-1] »* du Rapport de Durabilité.

Nous avons pris connaissance de l'analyse réalisée par SNCF Réseau pour identifier :

- les parties prenantes, qui peuvent affecter les entités du périmètre des informations ou peuvent être affectées par elles, par leurs activités et relations d'affaires directes ou indirectes dans la chaîne de valeur ;
- les principaux utilisateurs du Rapport de Durabilité (y compris les principaux utilisateurs des états financiers).

Nous nous sommes entretenus avec la direction du Développement Durable et avons inspecté la documentation disponible.

Nos diligences ont notamment consisté à :

- apprécier la cohérence des principales parties prenantes identifiées par SNCF Réseau avec la nature de ses activités et son implantation géographique, en tenant compte de ses relations d'affaires et de sa chaîne de valeur ;
- exercer notre esprit critique pour apprécier le caractère représentatif des parties prenantes identifiées par SNCF Réseau ;
- examiner l'information donnée dans la section *« 7.1.3.2. Intérêts et points de vue des parties intéressées [ESRS2-SBM-2] »* et le paragraphe *« Manière dont le processus inclut la consultation des parties intéressées concernées afin de comprendre comment elles peuvent être affectées et d'experts externes [ESRS2-IRO-1-53-b-iii] »* de la section *« 7.1.4.1. Description des procédures d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités importants [ESRS2-IRO-1] »* pour en apprécier la cohérence avec l'analyse menée par l'Entité.

▪ Concernant l'identification des impacts, risques et opportunités (« IRO »)

Les informations relatives à l'identification des impacts, risques et opportunités sont mentionnées dans la section *« 7.1.4.1. Description des procédures d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités importants [ESRS2-IRO-1]* » du Rapport de Durabilité.

Nous avons pris connaissance du processus mis en œuvre par SNCF Réseau concernant l'identification des impacts (négatifs ou positifs), risques et opportunités, réels ou potentiels, en lien avec les enjeux de durabilité mentionnés dans le paragraphe AR 16 des « Exigences d'application » de la norme ESRS 1 et ceux qui sont spécifiques à SNCF Réseau.

Nous avons pris connaissance de la matrice réalisée par SNCF Réseau des IRO identifiés et en avons apprécié sa cohérence avec notre connaissance de SNCF Réseau.

▪ Concernant l'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière

Les informations relatives à l'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière sont mentionnées dans la section *« 7.1.4.1. Description des procédures d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités importants [ESRS2-IRO-1]* » du Rapport de Durabilité.

Nous avons pris connaissance, par entretien avec la direction du Développement Durable et inspection de la documentation disponible, du processus d'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière mis en œuvre par SNCF Réseau, et apprécié sa conformité au regard des critères définis par la norme ESRS 1.

Nous avons pris connaissance du processus décisionnel ainsi que des procédures de contrôle interne mis en place par SNCF Réseau, et apprécié la présentation qui en est faite dans le paragraphe « *Processus décisionnel et procédures de contrôle interne connexes [ESRS2-IRO-1-53-d]* » de la section « *7.1.4.1. Description des procédures d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités importants [ESRS2-IRO-1]* » du Rapport de Durabilité.

Nous avons apprécié la façon dont SNCF Réseau a établi et appliqué les critères de matérialité de l'information définis par la norme ESRS 1, y compris la fixation de seuils, pour déterminer les informations matérielles publiées :

- au titre des indicateurs relatifs aux IRO matériels identifiés conformément aux normes ESRS thématiques concernées ;
- au titre des informations spécifiques à SNCF Réseau.

Conformité des informations en matière de durabilité incluses dans le Rapport de Durabilité avec les exigences de l'article L.233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS

Nature des vérifications opérées

Nos travaux ont consisté à vérifier que, conformément aux prescriptions légales et règlementaires, y compris aux ESRS :

- les renseignements fournis permettent de comprendre les modalités de préparation et de gouvernance des informations en matière de durabilité incluses dans le Rapport de Durabilité, y compris les modalités de détermination des informations relatives à la chaîne de valeur et les exemptions de divulgation retenues ;
- la présentation de ces informations en garantit la lisibilité et la compréhensibilité ;
- le périmètre retenu par SNCF Réseau relativement à ces informations est approprié ; et
- sur la base d'une sélection, fondée sur notre analyse des risques de non-conformité des informations fournies et des attentes de leurs utilisateurs, ces informations ne présentent pas d'erreurs, omissions, incohérences importantes, c'est-à-dire susceptibles d'influencer le jugement ou les décisions des utilisateurs de ces informations.

Conclusion des vérifications opérées

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions, incohérences importantes concernant la conformité des informations en matière de durabilité incluses dans le Rapport de Durabilité*,* avec les exigences de l'article L.233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS.

Observation

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les informations présentées dans le paragraphe *« Eléments de contexte et principales limites pour le premier exercice »* figurant en préambule du Rapport de Durabilité qui décrivent les limites inhérentes à la première année d'application des normes ESRS notamment celles relatives aux informations non publiées ou partielles.

Eléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant la conformité des informations en matière de durabilité incluses dans le Rapport de Durabilité avec les exigences de l'article L.233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS.

▪ Informations fournies en application des normes environnementales (ESRS E1 à E5)

Les informations publiées au titre du changement climatique (ESRS E1) notamment celles relatives aux émissions de gaz à effet de serre sont mentionnées dans la section *« 7.2.1. Changement climatique [ESRS-E1] »* du Rapport de Durabilité.

Nos diligences ont notamment consisté à :

- apprécier, sur la base des entretiens menés avec la direction du Développement Durable si la description des politiques, actions et cibles mises en place par SNCF Réseau couvre les domaines suivants : atténuation du changement climatique, adaptation au changement climatique et gestion de l'énergie ;
- apprécier le caractère approprié de l'information présentée dans la section *« 7.2.1. Changement climatique [ESRS-E1] »* du Rapport de Durabilité et sa cohérence d'ensemble avec notre connaissance de SNCF Réseau*.*

En ce qui concerne les informations publiées au titre des émissions de gaz à effet de serre :

- nous avons pris connaissance du processus de collecte et consolidation des émissions de gaz à effet de serre mis en place par SNCF Réseau pour présenter ses émissions de gaz à effet de serre et apprécier ses modalités d'application, sur une sélection de catégories d'émissions et de sites, sur le scope 1 et le scope 2. Concernant les émissions relatives au scope 3, nous avons apprécié le processus de collecte d'informations ;
- sur la base d'une sélection, nous avons apprécié le caractère approprié des facteurs d'émission utilisés et le calcul des conversions afférentes ainsi que les hypothèses de calcul et d'extrapolation, compte tenu de l'incertitude inhérente à l'état des connaissances scientifiques ou économiques et à la qualité des données externes utilisées ;
- pour les données directement mesurables, nous avons rapproché, sur la base d'une sélection, les données sous-jacentes servant à l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre avec les pièces justificatives.

▪ Informations fournies en application des normes sociales (ESRS S1 à S4)

Les informations publiées au titre du personnel de l'entreprise (ESRS S1) sont mentionnées dans la section *«7.3.1. Effectifs de l'entreprise [ESRS – S1] »* du Rapport de Durabilité.

Nos diligences ont notamment consisté à :

- sur la base des entretiens menés avec la direction du Développement Durable, la direction des ressources humaines et la direction sécurité Groupe :
  - prendre connaissance du processus de collecte et de compilation pour le traitement des informations qualitatives et quantitatives ;
  - examiner la documentation sous-jacente disponible.

- définir et mettre en œuvre des procédures analytiques adaptées à l'information examinée ;

- sur une sélection, rapprocher les données sous-jacentes avec les justificatifs correspondants.

Nous avons par ailleurs apprécié le caractère approprié de l'information présentée dans la section *« 7.3.1. Effectifs de l'entreprise [ESRS – S1] »* du Rapport de Durabilité et sa cohérence d'ensemble avec notre connaissance de SNCF Réseau.

Respect des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852

Nature des vérifications opérées

Nos travaux ont consisté à vérifier le processus mis en œuvre par SNCF Réseau pour déterminer le caractère éligible et aligné des activités des entités comprises dans la consolidation.

Ils ont également consisté à vérifier les informations publiées en application de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, ce qui implique la vérification :

- de la conformité aux règles de présentation de ces informations qui en garantissent la lisibilité et la compréhensibilité ;
- sur la base d'une sélection, de l'absence d'erreurs, omissions, incohérences importantes dans les informations fournies, c'est-à-dire susceptibles d'influencer le jugement ou les décisions des utilisateurs de ces informations.

Conclusion des vérifications opérées

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions, incohérences importantes concernant le respect des exigences de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

Eléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant le respect des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

▪ Concernant le caractère aligné des activités éligibles

Une information concernant l'alignement des activités est mentionnée dans les sections *«7.2.5.3. L'alignement du Groupe SNCF Réseau »* et *«7.2.6. Méthodologie »* du Rapport de Durabilité.

Dans le cadre de nos vérifications, nous avons notamment :

- analysé une sélection des éléments sur lesquels la direction a fondé son jugement lorsqu'elle a apprécié si les activités économiques éligibles répondaient aux conditions cumulatives, issues du Référentiel Taxonomie, nécessaires pour être qualifiées d'alignées, notamment le principe consistant à « ne pas causer de préjudice important » à aucun des autres objectifs environnementaux ;
- apprécié l'analyse réalisée au titre du respect des garanties minimales, principalement au regard des éléments collectés dans le cadre de la prise de connaissance de SNCF Réseau et de son environnement.

▪ Concernant les indicateurs clés de performance et les informations qui les accompagnent

Les indicateurs clés de performance et les informations qui les accompagnent figurent dans les sections *« 7.2.5.2. Le périmètre éligible du Groupe SNCF Réseau »*, *« 7.2.5.3. L'alignement du Groupe SNCF Réseau »* et *« 7.2.6. Méthodologie »* du Rapport de Durabilité.

S'agissant des totaux de chiffre d'affaires, CapEx et OpEx (les dénominateurs), présentés dans les tableaux réglementaires, nous avons examiné les rapprochements réalisés par SNCF Réseau avec les données issues de la comptabilité ayant servi de base à l'établissement des états financiers et les données en lien avec la comptabilité.

Nous avons apprécié la cohérence des informations figurant dans les sections *« 7.2.5.2. Le périmètre éligible du Groupe SNCF Réseau »*, *« 7.2.5.3. L'alignement du Groupe SNCF Réseau »* et *« 7.2.6. Méthodologie »* du Rapport de Durabilité avec les autres informations en matière de durabilité de ce rapport.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 24 mars 2025

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit		Ernst & Young Audit	
24-03-2025 | 18:17 CET	24-03-2025 | 18:28 CET	24-03-2025 | 18:33 CET	24-03-2025 | 18:31 CET
Jean-Paul Collignon	Philippe Vogt	Nicolas Pfeuty	Valérie Desclève

9. AUTRES INFORMATIONS SUR LA CONDUITE DES AFFAIRES

L'analyse de double matérialité n'a détecté aucun impact, risque et opportunité comme matériel pour les points suivants. Les éléments de cette section ne sont donc pas audités par les Commissaires aux Comptes.

9.1. PRÉVENTION ET DÉTECTION DE LA CORRUPTION ET DES POTS-DE-VIN [ESRS-G1-3]

Procédures mises en place pour prévenir, détecter et traiter les allégations ou incidents de corruption et pots-de-vin [ESRS-G1-3-18-a]

Ces informations figurent dans le programme de lutte contre la corruption et le trafic d'influence validé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau en juillet 2023 et qui prend la forme d'un référentiel, mis à disposition de tous les salariés de l'entreprise. Il s'agit du programme déployé par SNCF Réseau conformément à la loi Sapin II, aux prescriptions du code de la Commande publique et aux recommandations de l'Agence Française Anticorruption et de la Direction de l'éthique du Groupe SNCF.

Le programme anticorruption de SNCF Réseau comprend 8 piliers ; chaque pilier est décrit dans des Référentiels spécifiques qui composent le programme de lutte contre la corruption et le trafic d'influence et sont mis à la disposition de l'ensemble des salariés :

- Cartographie du risque de corruption et de trafic d'influence
- Règles internes applicables : Code de conduite, Politique cadeaux et invitations, Procédure mécénat et sponsoring
- Sensibilisation et formation des salariés
- Evaluation des clients, fournisseurs et intermédiaires
- Dispositif de contrôle et d'évaluation interne
- Procédures de contrôles comptables
- Dispositif d'alerte interne
- Régime disciplinaire

Le dispositif d'alerte est présenté précédemment (voir [ESRS-G1-1-10-a]).

Enquêteurs ou comité d'enquête distincts de la chaîne de gestion impliquée dans la prévention et la détection de la corruption [ESRS-G1-3-18-b]

Les enquêtes relèvent des missions de la direction de l'Éthique du Groupe SNCF. Les informations relatives à l'organisation et les attributions de cette direction, les conditions dans lesquelles ses missions ainsi que les pouvoirs qui lui sont dévolus pour conduire les enquêtes est un référentiel, accessible à tous les salariés du groupe.

Processus de communication des résultats aux organes d'administration, de direction et de surveillance [ESRS-G1-3-18-c]

Ces informations figurent à l'article 2. Gouvernance du programme de lutte contre la corruption et le trafic d'influence validé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau en juillet 2023 et qui prend la forme d'un référentiel, mis à disposition de tous les salariés de l'entreprise.

Le Président Directeur Général de SNCF Réseau et son comité exécutif ont confié à la Direction juridique et de la conformité (Direction Générale Stratégie et Affaires Corporate) la définition et la mise en œuvre des actions destinées à lutter contre la corruption.

Le programme anticorruption fait l'objet d'un bilan régulier présenté par la Direction juridique et de la conformité au comité exécutif de SNCF Réseau qui détermine les grandes orientations et le programme de travail annuel.

Ce programme est piloté par le Directeur juridique adjoint en charge de la conformité qui travaille en étroite collaboration avec la Direction de l'éthique du Groupe SNCF et peut s'appuyer sur un réseau de référents juridiques dans les entités délocalisées de la Direction Juridique et de la conformité.

Il coordonne l'action nationale en s'appuyant sur un comité de pilotage dédié (Anticor - COPIL.Anticorruption@reseau.sncf.fr) qui rassemble des représentants des fonctions Management des Risques, Relations sociales, Formation, Achats, Contrôle interne, Comptabilité, Commerciales, Contract management et Communication et se réunit autant que de besoin. Il prépare le bilan de ce programme au Comité exécutif de SNCF Réseau.

Chaque membre du Comité exécutif de SNCF Réseau a désigné un ou plusieurs représentants au sein du Comité de pilotage anticorruption qui est chargé pour son périmètre de garantir l'intégration opérationnelle du programme dans les processus de l'entreprise. Ce comité pluridisciplinaire veille à ce que le programme anticorruption soit adapté à l'organisation spécifique du Groupe SNCF Réseau. Il veille également à ce que l'ensemble des filiales de SNCF Réseau adoptent un programme équivalent.

Chez SNCF Gares & Connexions, ces informations font l'objet d'un bilan annuel présenté au conseil d'administration.

Plans visant à adopter des procédures pour prévenir, détecter et traiter les allégations ou incidents de corruption ou de pots-de-vin en cas d'absence de procédure [ESRS-G1-3-19]

Une procédure existe (voir [ESRS-G1-3-18-a]).

Manière dont les politiques sont communiquées aux personnes concernées (prévention et détection de la corruption) [ESRS-G1-3-20]

Un bilan réalisé par la Direction de la communication de SNCF Réseau rappelle les principales actions de sensibilisation de l'interne ainsi que les partenaires sur les sujets-clés de la conformité liés notamment à la lutte contre la corruption et l'éthique. Un bilan similaire est accessible via l'intranet de SNCF Gares & Connexions.

Nature, contenu et ampleur des programmes de formation anti-corruption proposés ou exigés [ESRS-G1-3-21-a]

Il existe un plan de formation spécifiquement dédiée à la prévention de la corruption et du trafic d'influence. Il s'adresse à l'ensemble des salariés de SNCF Réseau. Le contenu et le format des formations sont adaptés au niveau et à la nature d'exposition des salariés aux risques de corruption et sont composés de 3 modules (module de sensibilisation, formation E-learning pour les salariés exposés, formation E-learning pour les salariés en relation avec les fournisseurs donc directement exposés).

SNCF Gares & Connexions déploie un dispositif pour l'ensemble de ses cadres et de ses salariés exposés sous la forme d'un e-learning.

Les formations sont conçues pour garantir une compréhension approfondie des risques et des méthodes de prévention de la corruption et du trafic d'influence et visent notamment à :

- Sensibiliser les salariés aux risques de corruption et autres atteintes à la probité,
- Promouvoir une culture d'intégrité et de transparence au sein de l'entreprise,
- Assurer le respect des obligations légales et réglementaires,
- Prévenir les risques juridiques et financiers associés à la corruption.

Pourcentage des fonctions à risque couvertes par les programmes de formation [ESRS-G1-3-21-b]

87% pour SNCF Réseau et 83% pour SNCF Gares & Connexions.

Formation dispensée aux membres des organes d'administration et de direction [ESRS-G1-3-21-c]

Comme il est indiqué dans le ESRS 2, SNCF Réseau est une Société Anonyme à Conseil d'administration, principalement composé de représentants de l'Etat, de salariés représentants du Groupe SNCF et de représentants des salariés de SNCF Réseau. Il en est de même pour SNCF Gares & Connexions.

Seules ces deux dernières catégories d'administrateurs ont fait l'objet de formations régulièrement renouvelées.

Le principal organe de direction de SNCF Réseau est son comité exécutif qui est composé de cadres dirigeants formés comme tout autre salarié du Groupe SNCF.

9.2. CAS DE CORRUPTION OU DE VERSEMENT DE POTS-DE-VIN [ESRS-G1-4]

Plans d'action et ressources pour gérer les impacts, les risques et les opportunités importants liés à la corruption [voir ESRS 2 - MDR-A] [ESRS-G1-24]

Lors de l'analyse de double matérialité, aucun impact, risque ou opportunité n'a été identifié comme important (voir [ESRS2-SBM-3-48-a].

Nombre de condamnations en première instance pour violation des lois anti-corruption et anti-pots-de-vin [ESRS-G1-4-24-a]

Aucune condamnation à signaler

Montant des amendes pour violation des lois anti-corruption et anti-pots-de-vin [ESRS-G1-4-24-a]

Aucune amende à signaler

Prévention et détection de la corruption ou des pots-de-vin - tableau de formation à la lutte contre la corruption et les pots-de-vin [ESRS-G1-4-24-b]

SNCF Réseau n'a pas fait l'objet de condamnation ou d'amende et n'a donc pas lieu de détailler ce point. Il en est de même pour SNCF Gares & Connexions. Toutefois, le Groupe SNCF a une politique solide en matière de prévention et de détection de la corruption ou des pots-de-vin avec un taux de formation d'environ 87% des cadres.

9.3. INFLUENCE POLITIQUE ET ACTIVITÉS DE LOBBYING [ESRS-G1-5]

Informations sur le(s) représentant(s) chargé(s), au sein des organes d'administration, de direction et de surveillance, de contrôler l'influence politique et les activités de lobbying [ESRS-G1-5-29-a]

La Direction Juridique et de la Conformité qui est rattachée au Directeur Général Exécutif Stratégie et Affaires Corporate, membre du comité exécutif pour SNCF Réseau et à la Secrétaire générale, membre du comité exécutif pour SNCF Gares & Connexions, sont chargés de contrôler et de recenser les activités de lobbying selon les règles imposées par la Haute Autorité pour la Transparence de la Vie Publique. Chaque membre des Comités exécutifs de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions s'engagent dans son périmètre à veiller au respect et à la mise en œuvre des engagements de conformité et de transparence pris dans le cadre de la Charte des affaires publiques du Groupe SNCF.

Informations sur les contributions politiques financières ou en nature [ESRS-G1-5-29-b]

En application du programme Haute Autorité pour la Transparence de la Vie Publique ces informations sont publiées chaque année (Cf. Fiche Sncf Réseau (hatvp.fr)).

Contributions politiques financières versées [ESRS-G1-5-29-b-i]

Le montant des dépenses consacrées aux actions de représentation d'intérêts réalisées en 2024 est inférieur à 200 000 euros.

Contributions politiques en nature apportées [ESRS-G1-5-29-b-i]

Le montant global des dépenses consacrées aux actions de représentation d'intérêts réalisées en 2024 est inférieur à 200 000 euros conformément à la déclaration sur le site de la Haute Autorité pour la Transparence de la Vie Publique.

Méthode d'estimation de la valeur monétaire des contributions en nature [ESRS-G1-5-29-b-ii]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions suivent les recommandations de la Haute Autorité pour la Transparence de la Vie Publique en la matière rendues disponibles via la FAQ mise à disposition de tout salarié en relation avec des responsables publics (hatvp.fr).

Contributions politiques financières et en nature [ESRS-G1-5-29-b-ii]

Voir [ESRS-G1-5-29-b-i].

Principaux thèmes couverts par les activités de lobbying et des principales positions [ESRS-G1-5-29-c]

Pour l'exercice 2024, les principaux thèmes couverts par les activités de représentation d'intérêts sont les suivants : Transports, logistique, Construction, logement, aménagement du territoire, Environnement. Pour plus de précisions sur les fiches d'activités déclarées Cf. Fiche Sncf Réseau (hatvp.fr).

Présence de l'entreprise dans le registre de transparence de l'UE ou dans un registre de transparence équivalent dans l'État membre [ESRS-G1-5-29-d]

SNCF Réseau est dans un registre de transparence équivalent de l'UE en France. En effet, SNCF Réseau est inscrit depuis 2017 au répertoire des représentants d'intérêts de la Haute Autorité pour la Transparence de la Vie Publique (Cf. Fiche Sncf Réseau (hatvp.fr)).

Nomination de tout membre des organes d'administration, de direction et de surveillance ayant occupé un poste comparable dans l'administration publique au cours des deux années précédant cette nomination [ESRS-G1-5-30]

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions étant des sociétés publiques, certains membres de leur Conseil d'administration sont des représentants de l'Etat travaillant dans l'administration publique. Pour les comités exécutifs, aucun membre n'a occupé un poste comparable dans l'administration publique à notre connaissance.

10. PLAN DE VIGILANCE

En application de la loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 sur le devoir de vigilance, un seul plan de vigilance est publié par SNCF SA pour l'ensemble du Groupe SNCF.

Le plan de vigilance 2024 du Groupe SNCF peut être consulté dans le rapport financier annuel de SNCF SA.

Il est également publié sur le site www.sncf.com.

03 – COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE SNCF RÉSEAU

Normes IFRS – en millions d'euros

SOMMAIRE

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDEE .. 167

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ 168

ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES GAINS ET DES PERTES COMPTABILISES DIRECTEMENT EN CAPITAUX PROPRES 169

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS 170

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS .. 171

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS... 172

1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE..... 172

1.1 APPLICATION DES IFRS..... 172

1.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES 172

1.3 INFORMATIONS LIÉES AU RAPPORT DE DURABILITÉ 173

1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION 174

2 FAITS MARQUANTS 175

2.1 PLAN DE RELANCE..... 175

2.2 FONDS DE CONCOURS..... 175

2.3 TARIFICATION 2024 – 2026 175

2.4 PERTE DE VALEUR..... 175

2.5 ACCORD SUR LES DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT DE FIN DE CARRIÈRE 175

2.6 PROJET EOLE..... 175

3 AUTRES ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE 175

4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS..... 176

4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION 176

4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT 181

4.3 PASSIFS LIES A DES IMMOBILISATIONS DE CONCESSION HORS CHAMPS IFRIC 12 182

4.4 RÉSULTAT DE CESSIONS D'ACTIFS 183

4.5 TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS 183

4.6 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL..... 186

4.7 PROVISIONS 188

5 CAPITAUX ET FINANCEMENT 191

5.1 CAPITAUX PROPRES 191

5.2 GESTION DE LA TRESORERIE ET DU FINANCEMENT..... 191

5.3 ENDETTEMENT FINANCIER NET..... 191

5.4 SITUATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES LIES 199

5.5 COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET 210

5.6 RAPPROCHEMENT AVEC LES FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT 211

6 AVANTAGES DU PERSONNEL..... 213

6.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL..... 213

6.2 ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES 215

6.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL..... 217

6.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS.... 218

7 ELEMENTS DU RESULTAT..... 223

7.1 PRODUITS DES ACTIVITES ORDINAIRES ... 223

7.2 TABLEAU DE VARIATION DES ACTIFS ET PASSIFS SUR CONTRAT 224

7.3 ACHATS ET CHARGES EXTERNES..... 224

7.4 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS 224

7.5 IMPÔTS ET TAXES 224

8 INFORMATION SECTORIELLE 225

8.1 DÉTERMINATION DES SECTEURS PRÉSENTÉS 225

8.2 INDICATEURS SECTORIELS 225

8.3 INFORMATION PAR SECTEUR..... 225

9 IMPÔTS SUR LES RESULTATS..... 226

9.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT 226

9.2 PREUVE D'IMPÔT..... 226

9.3 IMPÔTS DIFFÉRÉS..... 226

10 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES 227

10.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC UNIFIE 227

10.2 RELATIONS AVEC L'ÉTAT 227

10.3 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS 227

11 ENGAGEMENTS HORS BILAN 228

11.1 GARANTIES FINANCIÈRES DONNÉES À DES TIERS 228

11.2 ENGAGEMENTS D'ACHAT D'IMMOBILISATIONS..... 228

11.3 ENGAGEMENTS REÇUS LIÉS AU FINANCEMENT 228

11.4 GARANTIES FINANCIÈRES RECUES 228

11.5 LOCATION SIMPLE IMMOBILIÈRE..... 228

11.6 ENGAGEMENTS LIÉS AU PÉRIMÈTRE CONSOLIDÉ..... 228

12 PERIMETRE DE CONSOLIDATION PERIMETRE DE CONSOLIDATION 229

12.1 ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS..... 229

12.2 PRINCIPALES ENTITES DU PERIMETRE..... 229

13 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES 230

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

ACTIF CONSOLIDE

en millions d'euros	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Immobilisations incorporelles	4.1.1	330	317
Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location	4.1.2	485	484
Immobilisations corporelles	4.1.3	89 406	86 117
Actifs financiers non courants	5.3.1	30 616	32 718
Titres mis en équivalence		14	13
Impôts différés actifs	9.3	2 832	2 817
Actifs non courants		**123 685**	**122 467**
Stocks et en-cours	4.6.1	560	528
Créances d'exploitation	4.6.2	2 735	3 140
Subventions à recevoir	4.6.3	1 730	1 821
Actifs financiers courants	5.3.1	2 094	3 805
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5.3.1	107	84
Actifs courants		**7 227**	**9 376**
Total de l'actif		**130 911**	**131 844**

PASSIF CONSOLIDE

en millions d'euros	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Capital	5.1	1 718	1 718
Réserves consolidées		16 863	17 081
Résultat Groupe		236	25
Capitaux propres - Part du Groupe		**18 816**	**18 824**
Capitaux propres - Part des intérêts minoritaires		26	22
Capitaux Propres totaux		**18 843**	**18 847**
Engagements envers le personnel non courants		1 346	1 228
Provisions non courantes	4.7	226	229
Subventions d'investissement	4.2.1	45 687	43 228
Passifs financiers non courants	5.3.1	50 183	51 007
Obligations locatives non courantes		344	342
Passifs liés à des immobilisations données en concession		2 219	2 267
Passifs non courants		**100 005**	**98 300**
Engagements envers le personnel courants		96	60
Provisions courantes	4.7	14	14
Dettes d'exploitation	4.6.4	6 352	6 839
Subventions appelées d'avance		2 025	1 709
Passifs financiers courants	5.3.1	3 421	5 925
Obligations locatives courantes		156	149
Passifs courants		**12 064**	**14 697**
Total du passif et des capitaux propres		**130 911**	**131 844**

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Chiffre d'affaires	7.1	9 533	8 879
Achats et charges externes	7.3	-3 320	-3 394
Charges de personnel	7.4	-3 279	-3 072
Impôts et taxes	7.5	-295	-271
Autres produits et charges opérationnels		-66	-19
EBITDA		**2 574**	**2 123**
Dotations aux amortissements	4.1.5	-3 339	-3 070
Variation nette des provisions	4.7	-91	-7
Reprise de subventions d'investissement	4.2.4	1 493	1 435
Résultat opérationnel courant		**638**	**481**
Pertes de valeur		-	-2
Résultat de cession d'actifs	4.4	40	28
Résultat opérationnel		**678**	**508**
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		4	-1
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		**682**	**507**
Coût de l'endettement financier net et autres	5.3.1	-359	-308
Coût financier net des avantages du personnel		-55	-113
Résultat financier		**-414**	**-422**
Résultat des activités ordinaires avant impôt		**268**	**85**
Impôt sur les résultats		-28	-56
Résultat net de l'exercice		**241**	**29**
Résultat net - Part du groupe		*236*	*25*
Résultat net - Part minoritaire		*5*	*4*

Afin de s'aligner avec la définition utilisée par le groupe SNCF, le résultat de cessions d'actifs a été reclassé et ne figure plus dans le calcul du résultat opérationnel courant.

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

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Résultat net de l'exercice	**241**	**29**
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	-340	-27
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	-	-
Variation de juste valeur des coûts de couverture	75	31
Impôts sur variation de juste valeur des coûts de couverture	-	-
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence	-	-
Total des éléments qui seront reclassés (ou recyclables) ultérieurement en résultat net	**-265**	**4**
Ecarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	7	-3
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies	-0	-0
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence	-	-
Total des éléments qui ne seront pas reclassés (ou non recyclables) ultérieurement en résultat net	**7**	**-3**
Total des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	**-258**	**1**
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres de l'exercice	**-18**	**30**

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

		Réserves recyclables							
en millions d'euros	Capital	Réserves non recyclables	Couverture de flux de trésorerie *	Coûts de la couverture (R/D et FCBS)	Réserves accumulées	Résultat de la période	Capitaux propres - Part du Groupe	Capitaux propres - Part des intérêts minoritaires	Capitaux propres totaux
Capitaux propres au 01/01/2023	1 718	-278	-254	-5	17 036	571	18 785	19	18 803
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	29	25	4	29
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux	-	-3	-27	31	-	-	1	-	1
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	-3	-27	31	-	29	27	4	30
Affectation du résultat	-	-	-	-	567	-571	-	-	-
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	0	-	-	-
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres variations	-	-0	15	-	-2	-	13	-	13
Capitaux propres au 31/12/2023	**1 718**	**-281**	**-266**	**26**	**17 602**	**29**	**18 824**	**22**	**18 847**
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	241	236	5	241
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	7	-340	75	-	-	-259	0	-258
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	**-**	**7**	**-340**	**75**	**-**	**241**	**-23**	**5**	**-18**
Affectation du résultat	-	-	-	-	24	-29	-1	-3	-4
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-0	-0	-0	-	-0
Variation de périmètre	-	-	-	-	-0	0	-0	2	2
Autres variations	-	-0	16	-	0	-	16	-0	16
Capitaux propres au 31/12/2024	**1 718**	**-274**	**-590**	**101**	**17 626**	**241**	**18 816**	**26**	**18 843**

*Cf note 5.1

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Résultat net de l'exercice		**241**	**29**
Eliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées		-4	1
de la charge (produit) d'impôt différé		-16	5
des amortissements et provisions(*)		2 043	1 749
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		69	71
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	4.4	-40	-31
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		**2 292**	**1 824**
Eliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant		43	52
du coût de l'endettement financier net et hors variation de juste valeur	5.4	288	231
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		**2 623**	**2 106**
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	4.6	-139	110
Impôts décaissés (encaissés)		-42	-63
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		**2 443**	**2 154**
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		5	-
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1.4	-6 866	-6 418
Intérêts d'emprunts capitalisés	4.1.4	-107	-141
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		65	144
Acquisition des participations non consolidées ou mises en équivalence		-0	-1
Variation des prêts et avances consentis		216	201
Subventions d'investissement reçues		4 715	4 333
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		**-1 972**	**-1 882**
Nouveaux emprunts		1 501	1 753
Remboursements d'emprunts nets des créances CDP **		-1 487	-1 620
Remboursement des obligations locatives		-94	-93
Décaissements sur dettes PPP - Partenariats Publics Privés		-105	-84
Encaissements sur créances PPP - Partenariats Publics Privés		45	80
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives		-6	-3
Intérêts financiers nets versés		-343	-321
Dividendes payés aux actionnaires du groupe		-1	0
Dividendes payés aux minoritaires		-3	-0
Variation des dettes de trésorerie		-175	94
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		**-668**	**-194**
Incidence des changements de principes comptables		-	-
Variation de trésorerie		**-197**	**77**
Trésorerie d'ouverture		-467	-545
Trésorerie de clôture		-664	-467

(*) Il s'agit de :

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

(**) Depuis 2020, la souscription d'emprunt est faite au niveau du groupe SNCF

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS

Les notes 1 à 13 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

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

1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

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

Les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2024 ont été arrêtés par le conseil d'administration de la Société nationale SNCF Réseau du 26 février 2025.

Les termes « Groupe SNCF Réseau », « Groupe » et « SNCF Réseau » désignent l'ensemble constitué par les entités consolidées.

La « SNCF Réseau » désigne la Société SNCF Réseau, société tête du Groupe Réseau.

1.1 APPLICATION DES IFRS

Les états financiers consolidés du groupe, au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2024 sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board) et adoptées par l'Union Européenne à cette date.
La base de préparation des comptes consolidés annuels décrite dans les notes ci-après résulte en conséquence :

- des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant le ou à compter du 1er janvier 2024 ; Les modalités d'application de ces textes par le groupe sont détaillées dans un encart grisé au début de chaque note annexe ;
- des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de l'exercice 2024. Ces options et exemptions sont décrites dans les notes annexes concernées.

1.1.1 Normes et interprétations applicables aux comptes consolidés annuels ouverts à compter du 1er janvier 2024

Les amendements aux normes et interprétations ainsi que les nouvelles normes publiées et applicables à compter du 1er janvier 2024 qui concernent plus particulièrement les comptes consolidés du Groupe sont les suivants :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts
Amendements IAS1 « Classement des passifs en tant que passifs courants et non courants » et « Passifs non courants assortis de clauses restrictives »	Publication par l'IASB : 31 octobre 2022 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2023-2822 du 19 décembre 2022. Les amendements précisent qu'une entité doit classer en non courant les seuls passifs qu'elle ne sera pas obligée de régler dans les douze mois suivant la date de clôture et qu'en cas de clause restrictive (covenant), le passif ne sera classé en courant que si la clause restrictive a trouvé à s'appliquer antérieurement à la clôture. En cas de risque d'application future de la clause restrictive, l'entité est toutefois tenue de produire une information en annexe.	Aucun passif non courant assorti de clause restrictive ne nécessite un reclassement en passif courant ni ne présente à la clôture un risque probable de reclassement.
Amendement à la norme IFRS 16 « Obligation locative découlant d'une cession-bail »	Publication par l'IASB : 22 septembre 2022 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2023-2579 du 20 novembre 2023. L'amendement précise pour les ventes d'actifs repris à bail les modalités de reconnaissance du droit d'utilisation et du passif locatif de manière à ce que ne soit pas comptabilisé le profit ou la perte réalisée sur le droit d'utilisation conservé.	Aucune opération matérielle de cession-bail au sens d'IFRS 15 n' a été réalisée au sein du groupe qui nécessiterait d'ajuster les droits d'utilisation ou le passif locatif.
Amendement à la norme IAS 7 « Accords de financement de fournisseurs »	Publication par l'IASB :23 mai 2023 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2024-1317 du 15 mai 2024 L'entité doit fournir des informations sur ses accords de financement de fournisseurs permettant aux utilisateurs des états financiers d'évaluer l'incidence de ces accords sur ses passifs et ses flux de trésorerie ainsi que sur son exposition au risque de liquidité.	Aucun accord matériel de financement de fournisseurs n'a été contracté au sein du groupe.
Amendement à la norme IAS 12 «Régime d'imposition minimale mondiale »	Publication par l'IASB : 25 mai 2023 Homologation par l'UE : 8 novembre 2023 La directive UE 2022-2523 du 14/12/2022 met en place un régime d'imposition minimale mondiale, pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2024. L'amendement IAS 12 indique qu'il ne sera temporairement pas reconnu d'impôt différé lié à cet impôt complémentaire.	Le montant dû par le groupe au titre de l'imposition minimale mondiale n'est pas matériel à la clôture de l'exercice.

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation de normes et interprétations d'applications obligatoires à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2024 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

1.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les comptes consolidés ne peuvent être précisément évalués. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou à la suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues au 31 décembre 2024 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de

ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes.
Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

– **La détermination des écarts d'acquisition**

A l'occasion des regroupements d'entreprises, la direction procède à des estimations de juste valeur des actifs acquis et des passifs repris et réévalue à la juste valeur les participations antérieurement détenues pour les prises de contrôle par étapes. La différence entre le prix d'acquisition augmenté de la valeur des participations antérieurement détenues et la valeur d'entrée des actifs et passifs est constitutive d'un écart d'acquisition.

– **La dépréciation des actifs non financiers**

Dans le cadre de la détermination de la valeur recouvrable des actifs pour les tests de dépréciation (IAS 36) conformément au principe décrit dans la note Test de valeur des actifs immobilisés, les calculs de valeur d'utilité reposent, notamment, sur une estimation des flux de trésorerie futurs attendus de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie (UGT), du taux d'actualisation adéquat à retenir pour calculer la valeur actuelle de ces flux de trésorerie futurs et du taux de croissance retenu. Les calculs de valeur de marché reposent sur une appréciation du prix de transaction qui pourrait résulter de la vente des actifs soumis au test, étant donné l'état d'usure de ces actifs.

– **Les éléments relatifs aux avantages liés au personnel**

Considérant que ces avantages sont réglés de nombreuses années après que les membres du personnel ont rendu les services correspondants, la comptabilisation des obligations au titre des régimes à prestations définies et des autres passifs long terme est déterminée à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses financières et démographiques incluant le taux d'actualisation, le taux d'inflation, le taux d'augmentation des salaires et les tables de mortalité. En raison du caractère long terme des plans, l'évolution de ces hypothèses peut générer des pertes ou gains actuariels et ainsi entraîner une variation significative des engagements comptabilisés.

– **La reconnaissance des impôts différés actifs**

Des actifs d'impôt différé sont comptabilisés lorsqu'il est probable que le Groupe disposera de bénéfices imposables futurs sur lesquels les économies d'impôt non utilisées pourront être imputées. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôt est appréciée au travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient. Au 31 décembre 2024, cette analyse de recouvrabilité tient compte du nouveau plan stratégique Groupe, présenté au Conseil d'Administration de SNCF SA le 14 décembre 2023.

– **Les provisions pour risques liés à l'environnement**

Le Groupe comptabilise une provision pour risques environnementaux dès lors qu'il existe une obligation légale ou implicite envers un tiers qui se traduira par une sortie de ressources et pouvant être estimée de façon fiable.
Les montants comptabilisés au titre de la dépollution des sites reposent sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêté des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours (voir note Provisions).
Les montants comptabilisés au titre du démantèlement du matériel roulant amianté correspondent aux prix estimés du démantèlement au terme de la vie du matériel. Ils sont déterminés à partir des prix facturés par les « ferrailleurs-désamianteurs » et de prix cibles des derniers appels d'offre. Une évolution de ces prix se répercuterait dans les montants comptabilisés.

– **Les instruments financiers dérivés**

Le Groupe utilise des hypothèses pour évaluer la juste valeur de ses instruments financiers dérivés. Les principes de comptabilisation et d'évaluation sont décrits en note Capitaux et financements.

– **Les contrats de location**

Les principales sources d'incertitude concernent la prise en compte des périodes optionnelles pour l'évaluation des durées de locations. Le Groupe fonde ses estimations sur l'importance des actifs sous-jacents dans la conduite des opérations ainsi que sur un ensemble d'autres hypothèses jugées raisonnables au regard des faits et circonstances.

1.3 INFORMATIONS LIÉES AU RAPPORT DE DURABILITÉ

La présente note a pour objectif de décrire le lien entre les états financiers consolidés du groupe SNCF Réseau et le rapport de durabilité. Les éléments de ce rapport présentant des enjeux financiers potentiels concernent notamment les engagements pris, les plans de transition et plan d'actions définis pour répondre aux enjeux de durabilité.

Les impacts financiers de ces enjeux concernent principalement les objectifs d'adaptation et d'atténuation du changement climatique. En effet, ce dernier représente un risque majeur pour l'activité ferroviaire, qui reste particulièrement vulnérable aux aléas climatiques, tels que les vagues de chaleur, les tempêtes, les orages violents, les inondations, ainsi que les éboulements et glissements de terrain. Face à ces risques, plusieurs plans d'action ont déjà été déployés, visant notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs du transport et du bâtiment, la promotion de l'économie circulaire et la préservation de la biodiversité (rapport de durabilité).

Les états financiers du groupe SNCF Réseau prennent en compte les enjeux de durabilité au niveau des postes du bilan et du compte de résultat 2024

Impacts sur les postes du bilan et du compte de résultat 2024

En conformité avec la Stratégie Nationale Bas Carbone du groupe SNCF, SNCF Réseau a pris des engagements pour contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre du groupe afin d'atteindre les objectifs suivants :

Réduction de 30% des émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport d'ici 2030 par rapport à 2015.

Réduction de 50% des émissions liées à son parc immobilier.

Amélioration de 20% de la performance énergétique de la traction des trains d'ici 2025 par rapport à 2015.

Ces engagements ont donné lieu à une première évaluation financière dans le cadre du nouveau plan stratégique 2023-2032, notamment en termes de CAPEX. Les investissements identifiés portent essentiellement sur des investissements relatifs au patrimoine immobilier (remplacement de chaudières, isolation…).

Toutefois ces investissements ne présentent pas d'effet matériel sur les durées de vie des actifs concernés. Les investissements immobiliers restent peu matériels

Impact sur les tests d'évaluation des actifs

Les tests d'évaluation des actifs (note 4.5) sont notamment basés sur le plan stratégique groupe 2023-2032 qui intègre certains impacts des plans de transition et plan d'actions pour l'adaptation ou l'atténuation au changement climatique ainsi que les hypothèses liées à l'évolution du climat.

Ainsi, le plan stratégique a pris en compte des scénarii climatiques basés sur deux scénarii du GIEC (le SSP2-4.5 et le SSP5-8.5) à l'horizon 2030 et 2050.

Les prévisions d'évolution de chiffre d'affaires prises en compte dans ce plan ont pour hypothèse un développement soutenu du transport ferroviaire en partie lié aux enjeux climatiques.

Les investissements liés à la trajectoire de réduction et de décarbonation des consommations d'énergie correspondent principalement à la poursuite de l'électrification des lignes tout en adaptant les niveaux de résistance et de robustesse.

Il convient de noter, qu'à date, ces différents éléments ne présentent pas d'effet matériel sur les modèles des tests de valeur.

Impact sur les provisions pour risques environnementaux

SNCF Réseau comptabilise un certain nombre de provisions pour risques environnementaux afin, principalement, de répondre à des obligations réglementaires de dépollution ou de mesures compensatoires de protection de la biodiversité.

Ainsi, les principaux risques provisionnés sont le désamiantage des matériels et bâtiments (la dépollution des sols et le démantèlement des installations de stockage et de distribution de carburant, la dépollution et la destruction des traverses créosotées ainsi que le coût de protection de la biodiversité dans le cadre de la réalisation de travaux d'infrastructures ferroviaires.

1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION

1.4.1 Entités contrôlées, sous contrôle conjoint ou influence notable

Les sociétés contrôlées par le Groupe directement ou indirectement sont consolidées selon la méthode de l'intégration globale. Le contrôle est défini et apprécié, conformément à IFRS 10, sur la base de trois critères : le pouvoir, l'exposition aux rendements variables et le lien entre le pouvoir et ces rendements.

Toutes les transactions significatives entre les sociétés contrôlées sont éliminées.

La totalité du résultat des filiales est répartie entre le Groupe et les participations ne donnant pas le contrôle en fonction de leur pourcentage d'intérêt même si cela conduit à comptabiliser des participations ne donnant pas le contrôle pour des valeurs négatives.

Sont comptabilisés pour leur quote-part d'actifs et de passifs et d'éléments de résultat, après élimination des opérations réciproques, les partenariats qualifiés d'opérations conjointes (« joint operations ») au sens de la norme IFRS 11.

Sont comptabilisés suivant la méthode de la mise en équivalence :

- Les investissements dans des partenariats qualifiés de co-entreprises (« joint-ventures ») au sens de la norme IFRS 11, c'est-à-dire ceux qui donnent uniquement un droit sur l'actif net d'une entité.

- Les entités dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles sans en avoir le contrôle (entreprises associées) selon la norme IAS 28. L'influence notable est présumée lorsque la participation du Groupe est supérieure ou égale à 20%.

- Tous les résultats internes réalisés avec des sociétés mises en équivalence sont éliminés à hauteur du pourcentage de détention. En cas de profit interne réalisé par le groupe sur la participation, si le gain à éliminer excède la valeur comptable de la participation de l'investisseur dans l'entreprise associée ou la joint-venture. le montant du gain à éliminer qui excède la valeur de l'investissement est selon les normes du groupe constaté en produit différé.

Les prêts aux sociétés mises en équivalence sont des instruments financiers qui font si nécessaire l'objet d'une dépréciation selon les règles prévues par la norme IFRS 9.

Les résultats des sociétés acquises, ou cédées, au cours de l'exercice sont comptabilisés dans le compte de résultat consolidé du Groupe à compter de la date de prise de contrôle et jusqu'à la date de transfert de ce contrôle en cas de cession.

Les comptes des sociétés du périmètre de consolidation sont retraités pour les mettre en conformité avec les principes comptables du Groupe et arrêtés au 31 décembre 2024.

Une liste des principales filiales, coentreprises, opérations conjointes et entités associées ainsi que les éléments d'appréciation du contrôle dans certaines entités sont présentés en note Périmètre de consolidation.

1.4.2 Conversion des états financiers des filiales étrangères

Les comptes des filiales étrangères dont la monnaie fonctionnelle est différente de l'euro sont convertis en euros selon la méthode du cours de clôture :

- les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la clôture de l'exercice,

- les comptes de résultat sont convertis sur la base des taux de change moyens de l'exercice,

- les écarts de conversion résultant de la variation entre les taux de clôture de l'exercice précédent et ceux de l'exercice en cours sur les éléments de bilan, ainsi que ceux provenant de la différence entre les taux de change moyens et les taux de change à la clôture sur les éléments de résultat, sont portés dans le poste « Ecarts de conversion » inclus en autres éléments du résultat global dans les capitaux propres consolidés.

De même, les écarts de change résultant de la conversion de créances ou dettes faisant partie de l'investissement net dans une filiale à l'étranger sont enregistrés dans le poste « Ecarts de conversion » dans les capitaux propres. Ils sont comptabilisés en résultat lors de la sortie de l'investissement net.

2 FAITS MARQUANTS

2.1 PLAN DE RELANCE

Dans le contexte de crise sanitaire, un plan de relance avait été engagé avec l'État en septembre 2020 afin de financer des investissements dans le cadre du renouvellement et la modernisation du réseau.

Dans ce contexte et dans le cadre du plan de relance ferroviaire de 4,05 Mds€, l'État a versé 3 406 M€ cumulé à fin 2022 puis 644 M€ le 14 mars 2023, ainsi que 125 M€ de produits de cessions du Groupe.

Pour 2024, SNCF Réseau a perçu une somme de 172 M€ de la part du Groupe SNCF en mars 2024.

2.2 FONDS DE CONCOURS

SNCF Réseau a perçu divers financements via le mécanisme du fonds de concours au cours de 2023 à hauteur de 1 028 M€.

Un complément a été versé en 2024 à hauteur de 1 538 M€ :

- 925 M€ prévu dans le contrat de performance,
- 300 M€ au titre de l'accélération de la régénération,
- 290 M€ de dividendes SNCF au titre d'une contribution exceptionnelle,
- 23 M€ pour le financement du projet HPMV (Haute Performance Marseille Vintimille).

2.3 TARIFICATION 2024 – 2026

La tarification relative à l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026, qui avait été validée par l'ART en 2023, a été annulée par le Conseil d'État le 5 mars 2024 à la suite des recours de plusieurs régions avec date d'effet au 1er octobre 2024, pour des motifs de forme (manque de transparence et irrégularité de la délibération du Conseil d'Administration de SNCF Réseau du 9 décembre 2022). En conséquence, SNCF Réseau a soumis à consultation des parties un nouveau projet tarifaire le 8 avril dernier. La consultation a pris fin le 8 juin, puis le projet tenant compte des observations des parties a été publié le 8 juillet, après décision en Conseil d'administration exceptionnel du 3 juillet 2024, pour saisine de l'ART

Des nouvelles dispositions tarifaires pour le DRR-de l'HDS 2024, intégrant notamment le nouveau projet-de-tarification des prestations- minimales pour le cycle pluriannuel 2024-2026 a été adopté par- le. Conseil d'administration en-septembre-2024, après réception de l'avis conforme de l'ART publié le 16 septembre 2024.

Cette-nouvelle tarification n'a pas d'impact significatif sur le chiffre d'affaires.de SNCF Réseau.

2.4 PERTE DE VALEUR

Le test de valeur mis en œuvre par SNCF Réseau n'a pas conduit à modifier la valeur des actifs concernés. Une présentation détaillée de l'analyse et du test réalisé est faite au paragraphe 4.5.

2.5 ACCORD SUR LES DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT DE FIN DE CARRIÈRE

Un accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière a été signé le 22 avril 2024, en substitution à l'accord relatif aux cessations anticipées d'activité de 2008.

2.6 PROJET EOLE

Le 6 mai 2024, le prolongement du RER E vers l'Ouest de l'Île-de France, a été inaugurée, en mettant à disposition de l'exploitant trois nouvelles gares desservies par un tunnel de 8 kms entre la gare Saint-Lazare et Nanterre. Ainsi, l'impact des mises en service comptables dans les comptes au 31 décembre 2024 est de 3,6 Mds €.

3 AUTRES ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Le contentieux avec DB Cargo datant de 2020 sur des litiges liés aux horaires de service des années 2015, 2016 et 2019 a évolué. SNCF Réseau demandait le paiement de retenues (non-utilisation de sillons attribués) et pénalités (non-déclaration de tonnage) au titre des règles d'application des redevances de réservation et de circulation. DB Cargo a été condamné à payer la somme demandée par SNCF Réseau assortie d'intérêts, mais, DB CARGO avait fait appel de la décision.

La Cour d'appel de Paris a annulé partiellement, par arrêté en date du 15 janvier 2025, le jugement du tribunal de commerce et a confirmé le bien-fondé de la position de DB. SNCF RESEAU doit restituer à DB Cargo, les sommes perçues au titre des redevances et des intérêts moratoires.

SNCF Réseau étudie l'opportunité de déposer un recours en cassation.

4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION

4.1.1 Immobilisations incorporelles

Les actifs incorporels comprennent les logiciels acquis ou créés, ainsi que les procédés industriels. Les logiciels acquis à titre onéreux sont enregistrés à leur coût d'acquisition, correspondant au prix d'achat majoré des frais accessoires nécessaires à leur mise en service.
Les logiciels et procédés industriels développés en interne sont inscrits à l'actif pour leur coût de production dès lors qu'ils remplissent les critères définis dans la norme IAS 38. Les dépenses ultérieures sont immobilisées si elles accroissent les avantages économiques futurs de l'actif spécifique auxquelles elles se rapportent et si ce coût peut être imputé de façon fiable à l'actif. Les coûts associés à la recherche avant conception détaillée de l'application ainsi qu'au maintien en fonctionnement des logiciels sont comptabilisés en charges au fur et à mesure qu'ils sont encourus.
Les montants inscrits au bilan sont diminués du cumul d'amortissements et des pertes de valeur. Lorsqu'elles ont une durée de vie définie, les immobilisations incorporelles sont amorties sur leur durée d'utilité selon les durées présentées en note "Dotations aux amortissements". Pour celles dont la durée de vie est indéfinie, un test périodique de dépréciation est réalisé comme décrit en note "Tests de valeur des actifs immobilisés".

La valeur nette des immobilisations incorporelles au 31 décembre 2024 s'analyse comme suit :

	31/12/2024			31/12/2023		
en millions d'euros	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels	1 116	-1 041	75	1 038	-947	91
Autres immobilisations incorporelles	171	-160	11	170	-156	14
Immobilisations incorporelles en cours	244	0	244	212	0	212
TOTAL	**1 531**	**-1 201**	**330**	**1 420**	**-1 103**	**317**

L'évolution du poste s'explique de la manière suivante :

en millions d'euros	Concessions, brevets, logiciels	Autres immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2023	**212**	**10**	**218**	**440**
Acquisitions	1	0	86	**87**
Cessions	-	-0	-	**-0**
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-94	-5	-	**-98**
Pertes de valeur	-144	6	-	**-138**
Variations de périmètre	-	-	-	**-**
Mise en service	114	4	-109	**9**
Autres variations	2	-2	17	**17**
Valeur nette comptable au 31/12/2023	**91**	**14**	**212**	**317**
Acquisitions	0	0	91	**91**
Cessions	-0	-0	-	**-0**
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-94	-4	-	**-98**
Pertes de valeur	-0	-	-	**-0**
Variations de périmètre	0	-	-	**0**
Mise en service	78	0	-70	**9**
Autres variations	1	1	11	**12**
Valeur nette comptable au 31/12/2024	**75**	**11**	**244**	**330**

Les acquisitions de l'exercice 2024 comprennent principalement les logiciels produits en interne, mis en service, ou toujours en cours de développement.

Le montant des immobilisations incorporelles mises en service s'élève à 79 M€ pour l'exercice 2024 contre 118 M€ en 2023.

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

Selon la norme IFRS 16, l'existence d'une location dans un contrat repose principalement sur le contrôle exercé par le preneur sur le droit d'utiliser un actif identifié pendant une durée déterminée. Les contrats éligibles sont alors présentés au bilan par l'inscription :
- d'un actif qui correspond au droit d'utilisation de l'actif loué pendant la durée du contrat ;
- d'une dette correspondant à la valeur actualisée des paiements restant dus au bailleur.

Les engagements hors bilan de location portent, d'une part, sur les contrats de location signés mais pour lesquels les biens loués n'ont pas encore été mis à disposition, et d'autre part sur les contrats de locations de faible valeur ou de courte durée.

Évaluation du droit d'utilisation des actifs

À la date de prise d'effet d'un contrat de location, le droit d'utilisation est évalué à son coût et comprend :
- le montant initial de l'obligation locative auquel sont ajoutés, s'il y a lieu, les paiements d'avance faits au bailleur, nets le cas échéant, des avantages incitatifs reçus de celui-ci ;
- les coûts directs initiaux encourus par le preneur pour la conclusion du contrat ;
- les coûts estimés de remise en état et de démantèlement du bien loué selon les termes du contrat.

Le droit d'utilisation est amorti sur la durée de location ou sur la durée d'utilité de l'actif sous-jacent lorsque le contrat prévoit une option d'achat que le preneur a la certitude raisonnable d'exercer.

Évaluation de l'obligation locative (voir note Capitaux et financements)

À la prise d'effet du contrat, l'obligation locative est comptabilisée pour un montant égal à la valeur actualisée des loyers sur la durée du contrat.

Les montants pris en compte dans l'évaluation des obligations locatives sont :
- les loyers fixes (y compris les loyers fixes en substance, c'est- à- dire que même s'ils contiennent une variabilité dans la forme, ils sont en substance inévitables) ;
- les loyers variables basés sur un taux ou un index en utilisant le taux ou l'index à la date de prise d'effet du contrat ;
- les paiements à effectuer par le preneur en vertu d'une garantie de valeur résiduelle ;
- les pénalités à verser en cas d'exercice d'une option de résiliation ou de non renouvellement du contrat, si la durée du contrat a été déterminée en faisant l'hypothèse que le preneur l'exercerait.

Certains évènements peuvent conduire à une ré-estimation des valeurs inscrites au bilan. Il s'agit notamment des situations suivantes :
- révision de la durée de location, du loyer ou du périmètre des actifs loués ;
- modification liée à l'évaluation du caractère raisonnablement certain (ou non) de l'exercice d'une option ;
- ré-estimation relative aux garanties de valeur résiduelle ;
- révision des taux ou index sur lesquels sont basés les loyers.

En règle générale, le taux implicite du contrat étant difficilement déterminable, c'est le taux d'endettement marginal du preneur qui est utilisé pour le calcul de l'actualisation de la dette locative. Ce taux correspond au taux d'intérêt qu'obtiendrait le preneur, au commencement du contrat de location, pour emprunter sur une durée, avec une garantie et dans un environnement économique similaires, les fonds nécessaires à l'acquisition d'un actif de valeur similaire au droit d'utilisation.

Ce taux marginal d'endettement est obtenu par l'addition du taux des obligations d'État et du spread de crédit. Le taux des obligations d'État est un taux in fine, spécifique à la localisation, la devise et la durée de location. Le cas échéant, une prime additive peut être retenue pour refléter la qualité de l'actif sous jacent.

La durée de location correspond à la durée contractuelle négociée. Les hypothèses de renouvellement ou de résiliation ne sont prises en compte que si un contexte particulier permet au Groupe d'être raisonnablement certain :
- d'exercer une option de renouvellement, par exemple, lorsque l'actif loué est considéré comme "stratégique" ou encore lorsqu'il a fait l'objet d'investissements "significatifs" alors que la durée résiduelle de location est significativement faible.
- d'exercer une option de résiliation prévue contractuellement.

Dans une interprétation du 26/11/2019, l'IFRIC a posé le principe de la prise en compte d'une durée de location "économique" évaluée au-delà de la durée contractuelle. Cette interprétation n'a pas amené le groupe à réviser la durée de ses contrats de location.

Achats en substance

Certaines opérations sont considérées comme des achats en substance d'actifs corporels. Il s'agit de montages financiers qui présentent les caractéristiques suivantes :
- le loueur dispose d'une réserve de propriété légale servant de garantie de remboursement et de paiement des intérêts ;
- le Groupe a acquis initialement les matériels ou a pris une part prépondérante dans le processus d'acquisition auprès des constructeurs;
- la levée d'option est obligatoire au terme du contrat de location au regard des conditions contractuelles.

Ces montages financiers étant des achats en substance d'actifs et non des locations, la dette correspondante est considérée comme une dette financière, au sens de la norme IFRS 9 et l'actif comme une immobilisation corporelle, conformément à la norme IAS 16.

Mesures de simplification retenues

En application des mesures de simplification prévues par la norme, le groupe ne capitalise pas les contrats de location de courte durée (durée de 12 mois ou moins) et les contrats de location de biens de faible valeur (en référence à un seuil indicatif de 5 000 €).

	31/12/2024			31/12/2023		
en millions d'euros	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Terrains et constructions	783	-436	348	705	-368	337
Matériel de transport	287	-154	133	256	-111	145
Autres	5	-1	5	2	-0	2
Total	**1 076**	**-590**	**485**	**963**	**-479**	**484**

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

L'évolution du poste se décompose ainsi :

en millions d'euros	Terrains et constructions	Matériel de transport	Autres	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2023	**389**	**174**	**0**	**563**
Mise en place de nouveaux contrats de location	44	3	2	50
Effet des fins et résiliations anticipées des contrats de location	-	0	-0	-0
Dotations aux amortissements	-46	-47	-0	-93
Pertes de valeur				-
Variation de périmètre	-	-	-	-
Ecarts de conversion	-	-	-	-
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses…)	-50	15	-	-35
Valeur nette comptable au 31/12/2023	**337**	**145**	**2**	**484**
Mise en place de nouveaux contrats de location	45	0	4	49
Effet des fins et résiliations anticipées des contrats de location	-	-	-1	-1
Dotations aux amortissements	-56	-45	-1	-101
Pertes de valeur				-
Variation de périmètre	3	-	-	3
Ecarts de conversion	-	-	-	-
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses…)	18	32	-	50
Valeur nette comptable au 31/12/2024	**348**	**133**	**5**	**485**

Contrats de location non retraités :

Les contrats non retraités conformément aux exemptions prévues par la norme IFRS 16 concernent essentiellement du matériel de chantier loué sur une période inférieure à 12 mois.

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Loyers court terme	-45	-46	1
Loyers sur biens de faible valeur	-	0	-
Loyers variables	0	0	-0
Locations non éligibles IFRS 16 - autres	-6	-5	-1
Loyers non éligibles	**-51**	**-51**	**-0**

4.1.3 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont constituées pour l'essentiel des infrastructures du réseau ferré national, propriété de l'Etat, pour lesquels SNCF Réseau et Gares & Connexions sont attributaires depuis le 1er janvier 2020. Les immobilisations corporelles acquises directement figurent à l'actif du bilan consolidé à leur coût d'acquisition, celles produites en interne sont comptabilisées à leur coût de production.

Infrastructures ferroviaires

Le coût de production des immobilisations réalisées en maîtrise d'ouvrage comprend les études, le coût des travaux (notamment coût des matières, de la main-d'œuvre et travaux facturés, nécessaires pour la production des immobilisations), les acquisitions et indemnisations foncières, ainsi que les frais directs de fonctionnement.

La période d'incorporation des coûts débute à la date à laquelle la direction a pris la décision, justifiée sur les plans technique et financier, de produire l'immobilisation destinée à générer des avantages économiques futurs. Ainsi, les dépenses afférentes à un projet de construction ou de renouvellement d'un actif ferroviaire sont immobilisées à l'actif du bilan à partir de la phase « avant-projet », ou dès lors que les critères de comptabilisation d'un actif sont remplis. Les dépenses encourues préalablement restent comptabilisés en charges. La période d'incorporation des coûts s'achève lorsque le niveau d'utilisation prévu est atteint, soit à l'issue de la " phase réalisation". Le fait générateur de la mise en service comptable des immobilisations ferroviaires est la date du procès-verbal de réception et mise à disposition des ouvrages au mainteneur, à défaut la date de mise en service commerciale peut être retenue.

Le coût de production des travaux réalisés en Partenariats Publics Privés (PPP) ou concession est comptabilisé à l'avancement physique des travaux sur base du pourcentage d'avancement communiqué par les partenaires ou concessionnaire. Il est constitué de la somme des redevances facturées par les partenaires ou concessionnaire augmentée de la valeur actualisée des redevances restant à payer, à laquelle est appliqué le pourcentage d'avancement.

Les dépenses ultérieures relatives à une immobilisation corporelle sont comptabilisées en immobilisations dès lors que les critères de comptabilisation d'un actif sont remplis.

SNCF Réseau comptabilise une dépréciation relative au risque de non aboutissement des projets dits « dormants ». Pour ces projets, une dépréciation forfaitaire progressive est comptabilisée dès lors qu'aucun coût n'a été imputé sur ces projets depuis plus d'un an. Par ailleurs, lorsque qu'un fait générateur remet en cause l'aboutissement d'un projet, alors une dépréciation exceptionnelle à hauteur de 100% des dépenses engagées est comptabilisée. Que ce soit pour la dépréciation forfaitaire ou la dépréciation exceptionnelle, les dépréciations sont calculées nettes de subventions méritées afférentes aux projets concernés.

Lorsque l'abandon d'un projet en cours est avéré, alors l'ensemble des dépenses encourues et subventions méritées relatives au projet sont reconnues en résultat. La dépréciation éventuellement comptabilisée est alors reprise.

Immeubles de placement

Les immeubles de placement sont les biens immobiliers détenus par le groupe en vue d'en retirer des loyers ou de

valoriser le capital.
Les immeubles de placement sont évalués au coût d'acquisition et amortis linéairement, sur leurs durées d'utilité respectives.

La valeur nette des immobilisations corporelles au 31 décembre 2024 se décompose comme suit :

	31/12/2024			31/12/2023		
en millions d'euros	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	276	-20	256	276	-20	256
Terrains et constructions	25 218	-9 890	15 328	22 558	-9 279	13 279
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	73 494	-29 317	44 178	66 992	-27 855	39 137
Installations Techniques Matériel et Outillage (ITMO) et autres	9 399	-2 944	6 455	9 378	-2 806	6 572
Electrification, télécommunication, signalisation	21 913	-13 150	8 763	20 378	-12 419	7 960
Matériel de transport	988	-838	150	937	-823	114
Immobilisations corporelles en cours	14 287	-11	14 276	18 811	-11	18 800
TOTAL	**145 576**	**-56 170**	**89 406**	**139 330**	**-53 213**	**86 117**

L'évolution du poste s'explique de la manière suivante :

en millions d'euros	Immeubles de placement	Terrains et constructions	Voies, terrasse-ments, ouvrages d'art et passages à niveaux	ITMO et autres	Electrifica-tion, télécom-munication, signalisa-tion & autres	Matériel de transport	Immobili-sations corporel-les en cours	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2023	**256**	**12 170**	**36 704**	**6 665**	**7 158**	**118**	**19 299**	**82 370**
Acquisitions	-	1	-	7	-	-	6 551	6 560
Cessions	-	-26	-9	-0	-9	-0	-0	-44
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-	-540	-1 391	-302	-643	-4	0	-2 879
Pertes de valeur	-	138	-					138
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	-	-
Mise en service	-	1 534	3 832	205	1 454	-	-7 033	-8
Autres variations	-	2	-	-3	1	-	-17	-18
Valeur nette comptable au 31/12/2023	**256**	**13 279**	**39 137**	**6 572**	**7 960**	**114**	**18 800**	**86 117**
Acquisitions	-	-	-	4	-	0	6 436	6 440
Cessions	-	-12	2	-1	1	-0	-	-10
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-	-625	-1 464	-296	-741	-12	-0	-3 138
Pertes de valeur								-
Variation de périmètre	-	-	-	0	-	6	12	18
Mise en service	-	2 687	6 503	177	1 543	43	-10 961	-8
Autres variations	-	-	-	-	-	-	-12	-12
Valeur nette comptable au 31/12/2024	**256**	**15 329**	**44 178**	**6 456**	**8 763**	**150**	**14 275**	**89 407**

Le détail des dotations aux amortissements est donné en note 4.1.5 ci-après.

Le montant des immobilisations corporelles mises en service s'élève à 10 952 M€ :

- 8 315M€ de projets ferroviaires dont 3 585 M€ au titre un projet EOLE ;
- 296 M€ au titre de l'activation des intérêts financiers ;
- 210 M€ de projets divers dont du matériel ferroviaire, de l'outillage et d'autres projets de fonctionnement ;
- 2108 M€ de projets liés à l'activité Gare et Connexions.

4.1.4 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Immobilisations corporelles	-6 328	-6 419
Immobilisations incorporelles	-91	-87
Intérêts d'emprunts capitalisés	-112	-141
Total acquisitions	**-6 531**	**-6 647**
Variation des dettes sur immobilisations	-442	88
Flux d'investissement corporels et incorporels	**-6 973**	**-6 559**

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations incorporelles de l'exercice comprend 91 M€ de production immobilisée sur projets informatiques.

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles pour l'exercice s'élève à 6 328 M€ et comprend 6 320 M€ de production immobilisée.

Ces dépenses d'investissement en immobilisations corporelles comprennent principalement :

- 5 134M€ de dépenses d'investissement infrastructure qui se décomposent principalement en :
  - 5 142 M€ de production directe ;
  - 80 M€ d'opérations de gros entretien ;
  - -19 M€ d'acquisitions directes ;
  - -69M€ d'abandons de projets.
- 226 M€ d'autres investissements (matériels roulants, matériels et outillage) ;
- 947 M€ d'investissements sur les projets de Gares et connexions (943 M€ de production directe, 6 M€ d'acquisitions directes, -2 M€ d'abandons de projets).

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

4.1.5 Dotations aux amortissements

Immobilisations incorporelles
Les actifs incorporels, composés essentiellement de logiciels et des procédés industriels, sont amortis en linéaire sur leur durée d'utilité estimée, généralement inférieure à cinq ans.

Immobilisations corporelles
SNCF Réseau dispose pour le domaine infrastructure d'une nomenclature comprenant onze familles déclinées en une centaine de composants. Les voies font notamment l'objet d'une approche détaillée par groupe UIC (indicateur international de trafic de ligne).
SNCF Réseau a défini une durée d'amortissement pour chaque composant de sa nomenclature. Les amortissements sont calculés de manière linéaire. Les agencements et installations indissociables d'un bien loué sont amorties selon les mêmes hypothèses retenues pour la détermination de la durée des contrats de locations concernés. Les durées sont définies sur la base de préconisations des experts techniques de chaque domaine étudié. En résumé, les durées retenues sont les suivantes :

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Dotations aux amortissements incorporels	-98	-98	0
Dotations aux amortissements corporels	-3 138	-2 878	-260
Dotations aux amortissements droits d'utilisation	-102	-94	-3
Dotations aux amortissements	**-3 339**	**-3 070**	**-269**

La variation des dotations nettes aux amortissements est en partie due aux projets mis en service en 2024.

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

La dotation aux amortissements des actifs SEA s'élève à 119 M€ au 31 décembre 2024.

4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT

Afin de financer ses projets d'investissement, le groupe SNCF Réseau reçoit des subventions en vertu de conventions de financement conclues avec des tiers (État, Collectivités locales, Régions…) et également via le fonds de concours de l'Etat.

Les subventions sont comptabilisées selon le même rythme que les dépenses qu'elles financent :
- elles sont comptabilisées au compte de résultat dans un compte de produit spécifique « subventions d'exploitation », présentées en "achats et charges externes", lorsqu'elles visent à compenser des dépenses d'exploitation (études générales, études préliminaires),
- elles sont comptabilisées au bilan en passifs non courants lorsqu'elles couvrent des dépenses immobilisées. Ces subventions sont ensuite virées au compte de résultat selon le même rythme d'amortissements des immobilisations qu'elles financent. Pour les terrains non amortissables, le groupe SNCF Réseau retient la durée moyenne d'amortissement des actifs attachés à ces terrains.

Les modalités de paiement de ces subventions diffèrent selon les projets d'investissements et l'identité du payeur. Elles sont versées selon un échéancier prévu dans la convention de financement ou selon l'avancement réel des travaux.
Les « subventions méritées » relatives aux contrats de PPP ou concession sont comptabilisées en fonction du pourcentage d'avancement des travaux, parallèlement à la production en cours.
A chaque arrêté comptable et pour chaque projet, les appels de subventions réalisés sont rapprochés du montant des dépenses comptabilisées. Des ajustements sont alors réalisés et enregistrés soit à l'actif en « subventions à appeler », soit au poste « subventions » des passifs courants pour les « subventions appelées d'avance ». Ces ajustements ont pour objectif de reconnaître le montant de la « subvention méritée ».

4.2.1 Synthèse des subventions non courantes

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Subventions de développement sur immobilisations en cours	7 525	10 162
Subventions de développement sur immobilisations en service*	28 203	24 314
²	8 444	7 355
Subvention de régénération	1 515	1 397
Total	**45 687**	**43 228**

(*) Nettes de reprises

Subventions de développement sur immobilisations en cours

Les subventions au 31 décembre 2024 s'élèvent à 7 525 M€.

Les mouvements de la période se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Montant Brut au 31/12/2023	Augmentation	Mise en service	Reclassement	Montant Brut au 31/12/2024
Subventions sur immobilisations en cours	10 162	2 391	-5 029	-	7 525

Subventions de développement sur immobilisations en service

La répartition des subventions sur immobilisations mises en service par nature d'immobilisation se présente de la façon suivante :

en millions d'euros	Immobilisations incorporelles	Terrains et constructions	Voies, terrassement, ouvrages d'art et passages à niveaux	ITMO, électrification, télécom & autres	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2023	**0**	**3 657**	**16 935**	**3 722**	**24 313**
Mises en service de subventions sur l'exercice*	-	1 553	2 888	587	5 029
Variation de périmètre	-	-	-	-	-
Cession/Mise au Rebut	-	-0	1	-0	1
Quote part de subvention virée au résultat	-	-318	-450	-376	-1 143
Autres	-	-	-	3	3
Valeur nette comptable au 31/12/2024	**0**	**4 891**	**19 375**	**3 936**	**28 203**

Subventions de régénération

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

en millions d'euros

Année de mise en service	Date de mise en service	Durée de reprise	Montant en service	Cumul reprise	Montant net au 31/12/2024
2004	01/07/2004	38	675	-363	312
2005	25/03/2005	42	574	-270	304
2006	09/05/2006	42	878	-389	489
2007	21/03/2007	35	734	-372	362
2008	17/04/2008	33	69	-41	28
2009	17/01/2009	42	844	-351	493
2010	22/01/2010	38	436	-207	229
2011	01/01/2011	51	20	-16	4
2012	01/01/2012	28	255	-146	109
2013	01/01/2013	41	75	-30	45
2016	01/01/2017	38	126	-26	100
2017	01/01/2018	38	170	-31	139
2018	01/01/2019	38	274	-43	231
2019	01/01/2020	38	537	-71	466
2020	01/01/2021	36	762	-85	677
2021	01/01/2022	34	1 616	-143	1 473
2022	01/01/2023	33	1 736	-105	1 630
2023	01/01/2024	34	1 393	-41	1 352
Total			**11 174**	**-2 730**	**8 444**

4.2.2 Synthèse des subventions courantes

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

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Subventions d'exploitation appelées d'avance	225	275
Subventions d'investissement appelées d'avance	1 800	1 434
Total	**2 025**	**1 709**

4.2.3 Subventions d'investissements reçues

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

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Appels de subventions	3 878	4 236
Variation des créances sur subventions	837	97
Subventions d'investissement reçues	**4 715**	**4 333**

4.2.4 Reprises de subventions d'investissement

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Reprises de subventions d'investissement de développement	1 189	1 172	17
Reprises de subv. de renouvellement et mises aux normes	304	263	41
Reprises de subventions d'investissement	1 493	1 435	58

Les reprises de subventions d'investissement correspondent à hauteur de 1 189 M€ aux subventions de développement en service et 304 M€ au titre des subventions de régénération en service.

4.3 PASSIFS LIES A DES IMMOBILISATIONS DE CONCESSION HORS CHAMPS IFRIC 12

Dans le cadre du contrat de concession SEA, un passif appelé « Passif liés à des immobilisations de concession hors champs IFRIC 12 » a été comptabilisé pour un montant de 2 219 M€ au 31 décembre 2024 contre 2 267 M€ au 31 décembre 2023. Il représente la quote-part de l'investissement financé par le concessionnaire. Il est amorti sur la durée de la concession, augmentée de la durée de vie résiduelle des actifs concernés, soit 54 ans, pour un montant de 48 M€ en 2024.

4.4 RÉSULTAT DE CESSIONS D'ACTIFS

Les cessions immobilières et cessions d'actifs sont présentées dans le résultat opérationnel courant, du fait de leur caractère habituel, tant par leur occurrence que par leur montant.

Le résultat de cessions correspond à la différence entre le prix de vente (net des frais directement attribuables à l'opération) et la valeur nette comptable de l'immobilisations et les éventuels coûts de libération des terrains cédés.

Au 31 décembre 2024, les résultats de cession d'actifs se détaillent de la façon suivante :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Cession d'actifs incorporels	-0	-0	-0
Cession d'actifs corporels	40	28	12
Cession d'actifs financiers	-0	0	-0
Résultat de cession d'actifs	**40**	**28**	**12**

4.5 TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Le groupe SNCF Réseau apprécie à chaque arrêté comptable s'il existe un indice montrant qu'un actif a pu perdre ou reprendre de la valeur. Lorsqu'il existe un indice de variation de valeur, un test de dépréciation est effectué.
Pour réaliser ce test, les actifs sont regroupés en Unités Génératrices de Trésorerie (UGT), l'UGT étant le plus petit groupe d'actifs identifiables dont l'utilisation génère des entrées de trésorerie indépendantes. Une UGT représente une ou des entités juridiques ou est définie en fonction de la destination des actifs utilisés. Le groupe SNCF Réseau a distingué trois UGT : une UGT Infrastructure, une UGT Patrimoine, et une UGT Gares & Connexions.
Le test de valeur consiste à comparer la valeur nette comptable de référence des actifs du périmètre de l'UGT à leur valeur recouvrable, laquelle est la valeur la plus élevée entre la juste valeur nette des coûts de sortie et la valeur d'utilité.
Si la valeur nette comptable est supérieure à la valeur recouvrable, alors une dépréciation est enregistrée pour la différence. Cette dépréciation est répartie pour chacun des actifs composant l'UGT, proportionnellement à la VNC de chacun de ces actifs au sein de l'UGT. La dépréciation, ainsi calculée et répartie, modifie le plan d'amortissement futur des actifs. Si le test conduit à une VNC de référence de l'UGT inférieure à la valeur recouvrable et dans le cas où une dépréciation a été comptabilisée initialement, alors il est procédé à une reprise de dépréciation à hauteur de la valeur recouvrable.
La valeur nette comptable de référence est constituée de la valeur nette comptable des actifs en service, diminuée des subventions d'investissement correspondantes, augmentée du solde des immobilisations en cours de renouvellement, diminuée des subventions en cours correspondantes, et augmentée du BFR.
La valeur d'utilité correspond à la valeur des avantages économiques futurs attendus de leur utilisation et de leur sortie. Elle est appréciée notamment par référence à des flux de trésorerie futurs actualisés déterminés dans le cadre des hypothèses économiques et des conditions d'exploitation prévisionnelles retenues par la Direction.

UGT INFRASTRUCTURE

L'UGT Infrastructure comprend l'ensemble des biens permettant la réalisation des missions de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Ces biens sont rattachés aux grandes « familles » de la nomenclature comptable des immobilisations suivantes : Aménagement des terrains et des constructions, Installations d'énergie électrique, Installations de signalisation, Installations de télécommunication, Ouvrages d'art, Voies, Passages à niveau, Terrassement, Matériel roulant, Outillages. Elle comprend également une partie des familles Terrains et Bâtiments.
La valeur recouvrable des actifs de l'UGT Infrastructure est constituée par leur valeur d'utilité (il n'existe pas de prix de vente net de ces actifs), c'est-à-dire la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs estimés attendus de l'utilisation continue de ces actifs et de leur sortie à la fin de leur durée d'utilité. Le taux d'actualisation retenu est évalué à partir de la structure, du coût de la ressource et des risques auxquels sont soumis d'autres gestionnaires d'infrastructure régulés comparables à SNCF Réseau.
SNCF Réseau a retenu comme indices de perte/reprise de valeur une évolution significative et jugée pérenne ou de long terme des indicateurs suivants :
- évolution du modèle économique ou du contrat de performance avec l'Etat,
- définition d'une nouvelle trajectoire de dépenses de maintenance et notamment de régénération,
- évolution significative du système de tarification du réseau,
- modification importante du modèle de financement de l'entreprise, ou de projets significatifs,
- réforme sociale au sein de l'entreprise,
- obsolescence ou dégradation physique des actifs non prévue par les plans d'amortissement,
- changements importants dans le degré ou le mode d'utilisation de l'actif,
- évolution des taux d'intérêt de marché.

UGT PATRIMOINE (VALORISATION DES IMMEUBLES DE PLACEMENT)

Les actifs de cette UGT comprennent des terrains et des bâtiments. Il s'agit des terrains (y compris les cours de marchandises) propriétés de SNCF Réseau sur lesquels il n'y a pas d'activité ferroviaire. Ces terrains comprennent le foncier nu ou bâti.
L'indice de perte de valeur potentiel de l'UGT est apprécié à partir des valeurs de réalisation prévisionnelles des actifs concernés issues du plan d'affaires.
La valeur recouvrable des actifs de l'UGT « Patrimoine » est égale à la plus forte de la juste valeur nette des frais de vente et de la valeur d'utilité. La juste valeur nette de frais de vente est estimée à partir :
- de leur situation dans une zone géographique,
- d'une valeur de marché au m², prenant en compte l'usage probable du terrain après cession.

UGT GARES & CONNEXIONS

Compte-tenu de l'interdépendance des flux de trésorerie des gares et du mode de suivi de l'activité par le groupe, une UGT a été distingué au sein de Gares & Connexions.
Pour l'UGT SNCF Gares & Connexions, il a été retenu comme indices de perte ou de /reprise de valeur une évolution significative et jugée pérenne ou de long terme des indicateurs suivants :
- Une évolution significative du modèle de tarification des gares ;
- Une modification importante des projets significatifs,
- Une évolution de l'excédent brut d'exploitation (EBE), du niveau d'investissements en fonds propres et de la trajectoire financière associée.

4.5.1 Éléments de contexte

Conformément aux préconisations de la norme IAS 36, SNCF Réseau met en œuvre un test de valeur de ses actifs immobilisés.

Au moins une fois par an pour les écarts d'acquisition (goodwill) et les actifs incorporels à durée de vie indéterminée ;

Dès l'existence d'un indice montrant qu'un actif ait pu perdre de la valeur, pour les autres valeurs d'actifs immobilisés.

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

Pour la clôture des comptes 2023, la finalisation et l'approbation des nouveaux plans stratégiques 2023-2032 de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, constituent des éléments de contexte qui conduisent à tester la valeur des actifs des UGT d'Infrastructure et UGT Gares & Connexions.

4.5.2 UGT Infrastructure

Le test de valeur, réalisé dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2015 à l'occasion de la définition d'une trajectoire unifiée du Groupe Public Ferroviaire, avait conduit à déprécier de 9,6 Milliards€ les actifs de l'UGT Infrastructure sur la base d'une trajectoire financière approuvée par le Conseil d'administration de SNCF Réseau le 9 mars 2015, qui considérait alors que la trajectoire financière ainsi élaborée représentait la meilleure estimation des perspectives d'activité pour les 15 ans à venir.
Dans le cadre de l'arrêté des comptes semestriels 2018, de nouveaux indices de perte de valeur avaient été identifiés en lien essentiellement avec les décisions de l'État d'une nouvelle indexation des péages selon l'indice des prix à la consommation pour TGV et Fret, ainsi qu'un effort d'investissement supplémentaire pour la modernisation du réseau. Le nouveau test de valeur réalisé, sur la base de la nouvelle trajectoire financière du plan stratégique Groupe 2018-2027 présentée lors du Conseil d'administration de SNCF Réseau le 25 juillet 2018, avait conduit à une dépréciation complémentaire de 3,4 Milliards. Depuis cette dernière dépréciation, la valeur recouvrable issue des différents tests réalisés a toujours été proche de la valeur comptable.
En 2023, un nouveau plan stratégique pour la période 2023-2032 a été validé par le conseil d'administration de la SA SNCF Réseau le 28 septembre 2023. Ce plan prend en compte le nouveau contexte économique (augmentation de l'inflation et des coûts de certaines matières premières).
Ce plan stratégique n'intègre pas dans son « socle » les investissements complémentaires annoncés par la Première Ministre Elisabeth Borne en février 2023 (« nouvelle donne ferroviaire ») et portant sur une montée en charge jusqu'en 2032 des dépenses de régénération, de modernisation, des grands projets et des services express métropolitains. L'hypothèse retenue est que ces investissements complémentaires seront financés en totalité par un apport externe à SNCF Réseau, ils ont donc été formalisés dans des « briques complémentaires », neutres en CFL par construction.
Au 31 décembre 2023, le test de valeur des actifs reposait sur la trajectoire financière issue de ce nouveau plan stratégique 2023-2032. Ce test a conduit à confirmer la valeur recouvrable des actifs inscrits au bilan.
Cette trajectoire reprend en effet les grands objectifs du contrat de performance signé en 2022 avec l'Etat, notamment un cash-flow libre à l'équilibre en 2024 et un ratio dette/marge opérationnelle inférieur à 6 à partir de 2026.

Mise à jour au 31 décembre 2024 :

Dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2024, la société a procédé à une nouvelle analyse afin d'apprécier l'existence ou non de potentiels indices de perte / reprise de valeur sur l'UGT Infrastructure.
Les résultats de l'année 2024 ne remettent pas en cause la trajectoire long terme prévue dans le plan stratégique 2023-2032, avec le maintien des grands équilibres économiques sous-tendant la valorisation réalisée lors du dernier test de valeur. En particulier, la trajectoire d'amélioration du cash-flow libre est respectée. Ces résultats confirment le redressement de l'EBITDA, le retour à l'équilibre des cash-flows libre et la maîtrise de la dette de SNCF Réseau
Les travaux menés dans le cadre du budget 2025 approuvé en décembre 2024 et la préparation de la mise à jour du contrat de performance ont toutefois amené le groupe à mettre en œuvre un test de valeur au 31 décembre 2024.
Il a été acté que l'actualisation du contrat de performance sur la période 2023-2032 prendrait la forme d'un avenant au contrat, qui intègrerait les éléments suivants :

- Les nouvelles ambitions en matière :
  - D'orientation clients afin de faciliter la hausse des trafics
  - De trajectoire de rénovation et de modernisation du réseau pour améliorer la qualité de service et soutenir le développement du transport ferroviaire
  - D'adaptation au changement climatique
- Un bilan des indicateurs contractuels sur les premières années du contrat et une actualisation de ces mêmes indicateurs pour les ajuster ou leur substituer d'autres indicateurs plus pertinents le cas échéant (sur le fret notamment), tout en fixant les objectifs à atteindre sur la période 2024-2032.

Dans ce contexte, le test de valeur à fin 2024 repose sur une trajectoire financière issue (i) du plan stratégique 2023-2032 qui est la dernière validée par le conseil d'administration de septembre 2023, ainsi que (ii) du budget 2025. Cependant, afin de préparer la revoyure du contrat de performance, une actualisation de cette trajectoire financière a été travaillée en 2024 et a fait l'objet d'échanges avec le Groupe et l'Etat. Du fait de la crise politique survenue en France à l'été 2024, elle n'a pu être validée par les instances de gouvernance en 2024. Les travaux devraient reprendre au 1er trimestre 2025 pour une validation en fin d'année.
L'actualisation de la trajectoire financière intègre les impacts de la crise inflationniste sur l'augmentation des coûts constatés en 2023 et 2024 notamment sur la masse salariale, augmentation qui se répercute sur les années ultérieures. A partir de 2025, SNCF Réseau a pour forte ambition de revenir à des trajectoires de coûts maitrisés. La trajectoire des circulations se rapproche progressivement de la trajectoire du plan stratégique.
Les grandes hypothèses de cette trajectoire financière sont les suivantes :

- Circulations : Les nouveaux entrants connaissent des reports en début de période, principalement en raison des délais de livraison de matériel. Le marché du fret ferroviaire se redresse. Le niveau de trafic (toutes activités confondues) revient progressivement au niveau du plan stratégique.
- Tarification : Les hypothèses du plan stratégique 2023-2032 sont maintenues. La tarification relative à l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026, validée par l'ART, avait fait l'objet d'un recours formé par 9 régions devant le Conseil d'État. Dans une décision du 5 mars 2024, le Conseil d'État a prononcé l'annulation des dispositions tarifaires du DRR pour l'HDS 2024, publiées par SNCF Réseau le 9 décembre 2022. La date d'effet de cette annulation avait été fixée au 1er octobre 2024. Des nouvelles dispositions tarifaires pour le DRR de l'HDS 2024, intégrant notamment le nouveau projet de tarification des prestations minimales pour le cycle pluriannuel 2024-2026, a été adopté par le Conseil d'administration en septembre 2024, après réception de l'avis conforme de l'ART. Cette nouvelle tarification a un impact non significatif sur le chiffre d'affaires de SNCF Réseau. Le Conseil d'État avait annulé la tarification 2024-26 sur des motifs de transparence et de procédure qui n'apparaissent plus dans les nouvelles requêtes sommaires déposées en novembre par 7 régions. SNCF Réseau travaille actuellement sur les éléments de réponse. Sur la période 2027-2032, (i) le conventionné est indexé sur la base du même taux que le contrat de performance (+3,6% par an) afin de tenir compte d'un rattrapage de la couverture du coût complet sur la période et (ii) l'Open-Access et le fret sont indexés sur la base des hypothèses d'inflation du Groupe (en moyenne 2%/an). »
- Performance : L'objectif de performance est confirmé avec un niveau annuel de performance permettant d'atteindre une réduction des charges d'exploitation d'un montant de 1,5 Md€ en cumul entre 2017 et 2026 impliquant toutes les dimensions de l'entreprise (notamment conception et optimisation des achats, optimisation des fonctions support.). Cette performance contribue à atteindre un taux de rentabilité normative 44% (Ebitda/CA) en 2032, tel que pris en compte dans le calcul de la valeur terminale.
- Investissements : L'accélération de la régénération / modernisation a été prise en compte, financée sur 2025-2027 par des dotations complémentaires au fonds de concours. L'ambition d'un complément de régénération et de modernisation à 1,5 Milliard€ est maintenue à partir de 2028. Ce complément serait intégralement financé, par le biais du fonds de concours (0,5 Md€) et par des financements externes prévus à 1 Md€ par an à partir de 2028.
- Concernant les concours publics : La chronique des montants des subventions d'investissement de régénération (issues de l'affectation par l'État de tout ou partie des dividendes perçus de la société nationale SNCF SA sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de

l'intégration fiscale du Groupe Public Unifié) est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF et sur sa capacité distributive, ainsi que sur l'obtention d'autres financements externes destinés à soutenir l'accélération de la régénération et modernisation du réseau.

Le cash-flow libre reste positif entre 2025 et 2027 et son niveau rejoint au-delà l'objectif du plan stratégique.

Les autres éléments méthodologiques retenus dans le calcul de la valeur recouvrable au 31 décembre 2024 sont rappelés ci-après :

- S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 ; l'actualisation des données connues (WACC, inflation), et l'application d'une décote sur les flux futurs correspondant au caractère incertain de ces projections lointaines ne font pas varier la valeur normative calculée historiquement dans les cash-flows.
  - Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux compris dans une fourchette de 5,3% à 6%.
  - L'utilisation d'un taux de WACC proche du taux plancher issu du rapport d'évaluation de l'expert externe (5,4%) est éclairée par les éléments de contexte suivants :
    - Une actualisation de la trajectoire financière du plan stratégique approuvé par le groupe fin 2023 ;
    - La prise en compte de la hausse des investissements de régénération et modernisation pour atteindre progressivement une enveloppe de 4,5 Milliards€, niveau qui permet de préserver le réseau structurant selon un audit indépendant.
  - La valeur terminale, qui représente 90% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un taux de croissance à long terme de 1,8%.

L'actif économique net testé à fin décembre 2024 est de 36,4 Mds€, contre 35,7 Mds € au 31 décembre 2023.

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 2024 est proche de cette valeur nette comptable.

Les autres immobilisations en cours (1,6 Mds€ au 31 décembre 2024 comme au 31 décembre 2023) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

Les analyses de sensibilité réalisées dans le cadre du test au 31 décembre 2024 ressortent de la façon suivante :

	2024	**2023**
Secteur	**SNCF Réseau**	SNCF Réseau
UGT	**Infrastructure**	Infrastructure
VNC des actifs	**36,4 Md€**	35,7 Mds€
Base retenue pour la valeur recouvrable	**Valeur d'utilité**	Valeur d'utilité
Source retenue	**(1)**	(1)
Taux d'actualisation	**5,3% - 6,0 %**	5,3% - 6,0 %
Taux de croissance long terme	**1,8%**	1,8%

(1) Actualisation de la trajectoire financière du plan stratégique 2023-2032, ajustée du budget 2025 validé par le conseil d'administration de SNCF Réseau du 11 décembre 2024. Une revoyure du contrat de performance est prévue en 2025.

- Une variation de ± 10 points de base du taux d'actualisation représenterait une variation de -/+1,1 Md€ de valeur recouvrable.
- Une variation de ± 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraînerait une variation de + 0,9 Md€.

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

Une variation de ± 100 M€ par an des péages ou des concours de l'État représenterait une variation de ± 1,4 Md€ de la valeur recouvrable

4.5.3 UGT Gares & Connexions

En 2021, dans le cadre de l'élaboration de son plan stratégique validé par son conseil d'administration le 22 juillet 2021, SNCF Gares & Connexions avait procédé à une mise à jour de sa trajectoire financière. Par ailleurs, au cours du dernier trimestre 2021, la résiliation pour faute du contrat de concession du projet Gare du Nord 2024 avait été identifié comme un indice de perte de valeur, au vu de son impact négatif sur les flux de trésorerie de SNCF Gares & Connexions. Un test de valeur avait donc été réalisé au 31 décembre 2021 sur la base de la trajectoire financière du plan stratégique réajustée pour tenir compte de cette résiliation, telle qu'intégrée dans le projet de contrat de performance avec l'État validé par le conseil d'administration de SNCF Gares & Connexions le 9 décembre 2021. Ce test de valeur avait permis de confirmer la valeur nette comptable des actifs de l'UGT Gares & Connexions à fin 2021.

En 2022, le contexte de forte inflation (notamment la hausse des coûts de l'énergie) et de forte hausse des taux de marché constituaient des indices de variation de valeur, conduisant SNCF Gares & Connexions à réaliser un test de valeur dans le cadre de l'arrêté des comptes au 31 décembre 2022. Dans l'attente de la mise à jour de la trajectoire financière réalisée au 1er semestre 2023, ce test de valeur reposait sur la trajectoire financière du contrat de performance, ajustée sur la base du budget 2023 et de la meilleure estimation à date de l'impact prévisionnel de l'inflation pour les années suivantes. Mis en œuvre au 31 décembre 2022 dans un contexte économique évolutif et incertain, notamment en raison de difficulté de prévisions du niveau d'inflation à moyen et long termes et d'évolution de certains paramètres clés comme le taux de rémunération de la base d'actifs régulés soumis à avis de l'ART (CMPC régulé), ce test ne faisait pas ressortir de variation significative de valeur des actifs de SNCF Gares & Connexions.

En 2023, SNCF Gares & Connexions a procédé à une actualisation de sa trajectoire financière dans le cadre de l'élaboration du plan stratégique groupe 2023-2032. Cette trajectoire actualisée, intégrée dans la trajectoire financière Groupe validée par le Conseil d'Administration de la SA SNCF le 14 décembre 2023, prend en compte des hypothèses économiques révisées intégrant le nouveau contexte d'inflation, une trajectoire d'investissement révisée prenant en compte une meilleure estimation des besoins à 10 ans résultant de la démarche « Asset Management », le déploiement de la nouvelle stratégie de diversification commerciale, la mise en œuvre des axes de correction de l'assiette tarifaire ainsi que la prise en compte d'une quote-part de l'enveloppe additionnelle de 1,5 Md€/an allouée à la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire prévue par le plan « Nouvelle Donne Ferroviaire » annoncée par la Première Ministre en février 2023. Sur la base de cette nouvelle trajectoire, un test de valeur a été mis en œuvre au 31 décembre 2023, qui n'a pas fait ressortir de variation significative de la valeur recouvrable des actifs de SNCF Gares & Connexions.

	2023
Secteur	**SNCF Gares & Connexions**
UGT	Gares & Connexions
VNC des actifs	3,6 Mds€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation	5,5% - 6,2 %
Taux de croissance long terme	1,80%

Mise à jour au 31 décembre 2024

En 2024, SNCF Gares & Connexions n'a pas constaté d'indices de variation de valeur. En effet, les résultats à fin 2024, en amélioration par rapport au budget, et les prévisions budgétaires pour 2025 ne remettent pas en cause la trajectoire prévisionnelle du test réalisé fin 2023. Les dernières prévisions d'inflation – telle que reflétées par la trajectoire prévisionnelle de l'indice des prix à la consommation harmonisé hors énergie et alimentation publiée par la Banque de France le 16 décembre 2024 – sont très proches de celles retenues dans le test à fin 2023. Par ailleurs, les paramètres macroéconomiques (taux d'actualisation et taux d'inflation à long-terme) sont demeurés inchangés par rapport à ceux pris en compte dans le test à fin 2023.

Enfin, SNCF Gares & Connexions a lancé fin 2024 les travaux d'actualisation de son contrat de performance avec l'État. Le contrat actuel, qui couvre la période 2021-2026, a été conclu en avril 2022 et l'article 1er du décret n°2019-1583 relatif à l'élaboration du contrat entre l'État et la filiale de SNCF Réseau chargée de la gestion unifiée des gares de voyageurs prévoit qu'il soit actualisé tous les trois ans pour une durée de six ans. Cette actualisation inclura notamment une mise à jour de la trajectoire financière associée que SNCF Gares & Connexions estime pouvoir présenter à l'État et à ses instances de gouvernance d'ici la fin du premier semestre 2025.

4.6 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Stocks et en-cours	-66	-40
Créances d'exploitation	84	-376
Dettes d'exploitation	-157	526
Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés	**-139**	**110**

4.6.1 Stocks et en-cours

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier comprend tous les coûts d'acquisition, coûts de transformation et autres coûts encourus pour amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent.
Les stocks sont valorisés selon la méthode du coût unitaire moyen pondéré.
Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur rotation, nature, ancienneté et durée de vie.

Au 31 décembre 2024, les stocks se décomposent comme suit :

	31/12/2024			31/12/2023	
en millions d'euros	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variation
Matières premières	548	-101	447	429	18
Produits finis	105	-	105	76	29
En-cours de production	8	-	8	23	-15
Stocks et en-cours	**661**	**-101**	**560**	**528**	**32**

en millions d'euros	31/12/2023	Dotation	Reprise	Reclassement	31/12/2024
Matières premières et fournitures - dépréciation	67	49	15	-	101
Dépréciations de stocks	**67**	**49**	**15**	**-**	**101**

4.6.2 Créances d'exploitation et autres comptes débiteurs

Lors de leur émission, les créances sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des créances dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif.
Par ailleurs, une dépréciation est constituée lorsqu'un risque de non-recouvrement apparaît (importants retards de paiement, litiges, contentieux, procédures collectives…). Cette dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non-recouvrement déterminée sur la base de données historiques.

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2024 Brut	Dépréciation	Net	31/12/2023 Net	Variation
Clients et comptes rattachés	1 719	-35	1 684	1 757	-73
Créances sur l'Etat et les collectivités	706		706	1 081	-375
Autres créances d'exploitation	357	-12	345	302	43
Dont Fournisseurs avoirs à recevoir et avances	*107*		*107*	*65*	*42*
Montant net des créances d'exploitation	**2 782**	**-47**	**2 735**	**3 140**	**-405**

Les créances clients et comptes rattachés se composent essentiellement des créances sur péages pour 931 M€ au 31 décembre 2024.

La variation du poste « Autres créances d'exploitation » correspond pour l'essentiel à des sommes versées d'avance aux fournisseurs dans le cadre des PPP (BPL et CNM) et concession (SEA).

Les dépréciations des créances clients et des autres créances d'exploitation ont varié comme suit sur 2024 et 2023 :

en millions d'euros	31/12/2023	Dotation	Reprise	Variation de périmètre	31/12/2024
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-33	-22	21	-	-35
Autres créances d'exploitation - dépréciation	1	-15	-11	-	-25
Total	**-32**	**-38**	**10**	**-**	**-59**

en millions d'euros	31/12/2022	Dotation	Reprise	Variation de périmètre	31/12/2023
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-42	-13	22	-	-33
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-2	-0	4	-	1
Total	**-44**	**-13**	**25**	**-**	**-32**

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

			Echus non dépréciés				
en millions d'euros	Non échus	Dépréciés	< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	Total
31/12/2024	1 595	32	67	8	7	9	1 719
31/12/2023	1 418	20	282	15	23	33	1 791

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

4.6.3 Subventions à recevoir

Pour les projets subventionnés, lorsque la part appelée des fonds est inférieure au pourcentage d'avancement du projet à la date de clôture des comptes,
une subvention à recevoir est comptabilisée, conformément aux conventions de financement signées.

Les subventions à recevoir se décomposent ainsi :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Subventions à encaisser	180	323
Subventions à appeler	1 553	1 501
Provisions pour dépréciation (IR)	-3	-3
Subventions à recevoir	**1 730**	**1 821**

Les subventions à encaisser se détaillent de la façon suivante (en valeur brute) :

			Echus non dépréciés				Total
en millions d'euros	Non échus	Dépréciés	< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Au 31 décembre 2024	75	16	2	39	29	20	180
Au 31 décembre 2023	125	3	61	16	15	103	323

Les subventions échues non dépréciées à plus de 12 mois au 31 décembre 2024 concernent pour 14 M€ la SA Réseau et 6 M€ pour la SA Gares et Connexions.

4.6.4 Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs

Les dettes d'exploitation sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des dettes dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif.

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	3 163	3 680	-517
dont dettes sur acquisitions d'immobilisations	*510*	*1 044*	*-534*
Avances et acomptes reçus sur commande	456	420	35
dont avances reçues sur cession d'immobilisations	*8*	*7*	*1*
Dettes sociales	838	768	70
Dettes sur l'Etat et les collectivités	674	803	-129
Autres dettes d'exploitation	96	88	8
Subvention d'exploitation appelée d'avance	225	275	-51
Total des dettes d'exploitation	**6 351**	**6 838**	**-487**

4.7 PROVISIONS

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

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

L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que le Groupe 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 la valeur temps de l'argent est jugé significatif. Le taux d'actualisation utilisé est déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à l'échéance estimée de la provision. La référence retenue est Bloomberg AA pour la zone Euro.

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

en millions d'euros	01/01/2024	Variation de périmètre	Dotations	Reprise utilisée	Reprise non utilisée	Autres variations	31/12/2024	dont courant	dont non courant
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	30	-	9	-2	-6	0	30	0	30
Risques environnementaux	135	-	3	-13	-13	9	121	-	121
Litiges et risques contractuels	69	-	77	-19	-45	-	82	9	73
Coûts de restructuration	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	10	-	2	-1	-4	-0	6	5	1
Total provisions	**244**	**-**	**92**	**-37**	**-68**	**9**	**240**	**14**	**226**

4.7.1 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

Les provisions pour risques fiscaux sont constituées des risques fiscaux portant sur les impôts et taxes. Les positions fiscales incertaines liées aux impôts sur le résultat sont, quant à elles, comptabilisées en dettes d'exploitation selon la norme IAS12 Impôts sur le résultat.

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

4.7.3 Provisions à caractère environnemental

Ces provisions couvrent les charges liées à la protection de l'environnement, à la remise en état des sites et au démantèlement du matériel. Elle comprend notamment :

- une provision pour risque liée à l'élimination des traverses créosotées et des appareils contenant du polychlorobiphényle: l'obligation de destruction des traverses créosotées du réseau dans des installations classées résulte d'un engagement pris par SNCF Réseau . L'obligation à ce titre a été reconnue intégralement au passif et actualisée en fonction de la programmation des déposes des traverses en bois.

- une provision pour dépollution des sites : elle repose sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêté des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours.

- une provision pour risque au titre de la responsabilité juridique du Groupe relative à l'amiante et au désamiantage : une obligation de désamiantage du matériel roulant démantelé pèse sur le groupe SNCF Réseau, ainsi que dans certains cas une obligation de désamiantage des bâtiments. Au titre du matériel contenant de l'amiante, cette obligation est actuelle dès la détection de l'amiante. Au titre du matériel contenant de l'amiante, cette obligation est actuelle dès la détection de l'amiante. Toute révision à la hausse de la provision pour démantèlement est comptabilisée en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan pour les matériels non totalement amortis et en résultat pour les matériels arrivés à la fin de leur durée d'utilité. Une perte de valeur est constatée lorsque la nouvelle valeur comptable de l'actif dépasse sa valeur recouvrable. Le coût de démantèlement est amorti sur la durée restante d'utilisation du bien. En cas de diminution de la sortie probable de ressources estimée, la provision est reprise en contrepartie de l'actif correspondant et en résultat pour la partie excédant la valeur nette comptable de cet actif. La provision s'éteint progressivement en résultat au fur et à mesure de la réalisation des travaux de démantèlement.

Les coûts environnementaux provisionnés concernent principalement le traitement des traverses créosotées, le désamiantage des bâtiments et du matériel roulant ainsi que des coûts liés à la dépollution des sols.

4.7.4 Provisions pour litiges et risques contractuels

La provision pour litiges et risques contractuels comprend notamment les risques liés à des contentieux juridiques et à des dénouements de contrats, ainsi que les risques contractuels.
SNCF Réseau est impliqué dans plusieurs procédures juridiques et contentieuses non résolues dans le cadre de ses activités courantes.
Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru et de sa probabilité de réalisation.

Les reprises non utilisées proviennent principalement de l'extinction des risques liés à des litiges existants ou de l'ajustement de leur évaluation.

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

– **Accident Eckwersheim LGV**

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai d'un TGV a fait 11 victimes et 42 blessés, à Eckwersheim en Alsace, sur la future ligne nouvelle Est Européenne.
Une provision au titre de la franchise « responsabilité civile » est constatée dans les comptes depuis l'accident. Les personnes morales SNCF et SNCF Réseau ont été mises en examen pour homicides et blessures involontaires.
SNCF Réseau a été condamnée à la prise en charge, solidairement avec les autres condamnés (SNCF Voyageurs et Systra) de l'indemnisation des victimes.

– **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 pour donner 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. Suite à la décision du tribunal du 28 juin 2023, il a été décidé d'annuler cet arrêt en réglant l'affaire au fond et de faire droit à leur appel puis de mettre à la charge de SNCF Réseau une somme de 6 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative. Par un mémoire, enregistré le 28 septembre 2023, les sociétés Spie Batignolles Génie Civil et autres déclarent se désister purement et simplement de leur pourvoi. La provision a été intégralement reprise.

– **LGV Bretagne Pays-de-Loire**

La mise en service de la ligne LGV BPL a généré un contentieux de réclamations indemnitaires pour dommages de travaux publics. Des demandes préalables d'indemnisation majoritairement en Sarthe et Ile et Vilaine et des demandes d'expertise en Mayenne, ont été notifiées au titre des nuisances, principalement sonores générées par l'existence et l'exploitation de la ligne. En octobre 2023, SNCF Réseau a reçu 48 demandes indemnitaires préalables. Le montant des provisions s'élève à 18 M€. A la suite de la décision de la CAA de renvoi de Nantes, la responsabilité de SNCF Réseau a été écartée. La provision a été reprise en totalité en 2024.

– **Formation pour les conducteurs sur des engins ferroviaires (CREQ)**

Certaines organisations syndicales réclament depuis très longtemps la création « d'un grand métier conduite » dans lequel les ADC (agents de conduite) de SNCF voyageurs et de FRET et les CREQ (Conducteur équipement) de SNCF Réseau seraient rassemblés. Ceci aurait pour conséquence un alignement du « statut » des CREQ sur celui des ADC, ce que n'a jamais souhaité l'entreprise, estimant que ces deux fonctions ne sont pas du tout identiques. Ce faisant, les CREQ s'estiment victimes d'une différence de traitement injustifiée par rapport aux ADC. Une provision a hauteur de 12 M€ a été prise sur 2024.

– **Grèves 2018 – 2023**

SNCF Réseau a fait l'objet d'assignations en réparation du préjudice subi du fait des mouvements sociaux du printemps et de l'été 2018 provoqués par la réforme du secteur ferroviaire, de la part d'entreprises de fret ferroviaire (T3M), et de la part d'entreprises non ferroviaires (SAEME – Evian).
D'autre part, un ensemble de 11 entreprises ferroviaires (LINEAS, EUROPORTE France, T3M, MILLET RAIL, REGIORAIL France, FROIDCOMBI, CFL CARGO, CAPTRAIN, COMBIRAIL et DB CARGO) entend obtenir du gestionnaire d'infrastructure l'indemnisation des sillons-jours supprimés en raison de plusieurs mouvements sociaux dont elles tiennent SNCF Réseau pour responsable. A titre principal, les demandes visent l'indemnisation des conséquences nées des grèves provoquées par le projet de loi de réforme des retraites qui s'est déroulé entre 2022 et 2023, dont l'ampleur à la fois en termes de durée et de mobilisation a singulièrement affecté le trafic des convois ferroviaires.
Cette action en justice fait suite aux réclamations commerciales adressées au gestionnaire d'infrastructure puis rejetées par ce dernier au motif que lesdits mouvements revêtaient pour les entreprises ferroviaires comme pour lui, toutes les caractéristiques d'un évènement relevant de la force majeure.

- **Résiliation du contrat de concession Gare du Nord**

À la suite de la notification par SNCF Gares & Connexions en tant qu'Autorité Concédante le 21 septembre 2021 de la

résiliation pour faute du contrat de concession, des travaux d'analyse ont été menés pour estimer l'indemnité de déchéance du concessionnaire d'une part, et le préjudice subi par l'Autorité Concédante d'autre part. Ces travaux ont conduit l'Autorité Concédante à notifier le Concessionnaire le 21 décembre 2021 en lui présentant le décompte de résiliation provisoire.

En parallèle, le Concessionnaire en date du 24 décembre 2021 a notifié l'Autorité Concédante d'une Demande Indemnitaire Préalable, laquelle a été reprise dans le dépôt d'un recours indemnitaire le 6 janvier 2022 devant le tribunal administratif de Paris. Concernant le recours indemnitaire déposé par SNCF G&Co, un mémoire en défense a été déposé par Gare Du Nord le 24 juin 2022 sollicitant le rejet de la demande, cette affaire a été renvoyée à une date ultérieure. La position de la direction demeure inchangée au 31 décembre 2023 puisque malgré les échanges de mémoires, la situation n'a pas évolué depuis le 31 décembre 2022 et qu'aucune date d'audience n'a été fixée à ce stade.

Concernant les deux recours indemnitaires, une injonction de conclure avait été signifiée aux deux parties, la clôture d'instruction était prévue au 31 janvier 2024 à la suite des dépôts de nouveaux mémoires Le tribunal a proposé une médiation pour le recours indemnitaire de G&C envers Gare du Nord 2024 qui a été refusé par la partie adverse. Les mémoires récapitulatifs déposés fin juillet, n'ont pas apporté d'éléments significatifs sur le fond.

La cour d'Appel a donné raison à SNCF Gares & Connexions lors de son audience du 13 février 2024, à la suite de cette décision la partie adverse a déposé un pourvoi en cassation relatif au paiement indemnitaire qu'il a dû verser à Gares et Connexions.

Sur ces bases, la position de la direction au regard des deux recours indemnitaires est inchangée au 31 décembre 2024.

Le reste des provisions concerne des litiges et risques contractuels de montant individuellement non significatif.

5 CAPITAUX ET FINANCEMENT

5.1 CAPITAUX PROPRES

Au 31 décembre 2024, le capital de SNCF Réseau est d'un montant de 1 718 M€.

5.2 GESTION DE LA TRESORERIE ET DU FINANCEMENT

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

En cette période de crise, le financement de SNCF Réseau et de ses filiales reste assuré par le Groupe. Au 31 décembre 2024, le Groupe dispose d'une trésorerie disponible de 107 M€.

En application de la norme IFRS 9, le Groupe continue à évaluer l'impact de la crise sur les éventuels retards de paiement. En l'absence de défaillance majeure, aucun risque de crédit complémentaire n'a été identifié au 31 décembre 2024.

.

5.3 ENDETTEMENT FINANCIER NET

5.3.1 Présentation de l'endettement financier net

La dette nette en normes IFRS de SNCF Réseau ou EFN se définit par la somme des emprunts courants et non courants,
- Augmentée :
o Des dépôts de garantie reçus relatifs à des opérations de couverture de la dette,
o De la juste valeur des dérivés passifs de couverture de la dette ou de trading (« Juste valeur négative des dérivés passifs»),
o Des dettes issues des contrats de partenariat public privé («Passifs PPP»),
o Des dépôts de garantie reçus des contrats de location.

- Diminuée :
o Des dépôts de garantie versés relatifs à des opérations de couverture de la dette,
o De la juste valeur des dérivés actifs de couverture de la dette ou de trading («Juste valeur positive des dérivés»),
o Des actifs financiers au coût amorti et à la juste valeur par résultat,
o Des créances financières issues des conventions de financement des contrats de partenariat public et privé, ou liées au financement des grands projets d'investissement ferroviaire («Actifs PPP»),
o De la trésorerie et des équivalents de trésorerie.
o Des dépôts de garantie versés des contrats de location.
La dette nette IFRS exclut les éléments suivants :
- Les titres de participation du Groupe dans le capital des sociétés non consolidées,
- Les actifs et passifs de retraite qui relèvent de la norme IAS 19
- Les dettes issues des contrats de location sous IFRS 16.
Les instruments actifs ou passifs financiers sont classés en courant ou non courant selon l'échéance finale.
Les actifs ou passifs financiers dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de clôture sont classés en courant.

La dette nette en valeur comptable IFRS s'élève à 20,8 Mds € contre 20,3 Mds € au 31 décembre 2023, soit une augmentation de 0,5 Mds€.

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

31/12/2024					Qualification comptable					Juste valeur de la classe		
en millions d'euros	Courant	Non courant	Total	Dette nette IFRS	A la juste valeur par capitaux propres	Au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Prêts, créances et placements	500	298	797	797	-	797	-	-	797	-	797	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	1 374	28 107	29 481	29 481	-	29 481	-	-	24 710	-	24 710	-
Dérivés actifs	29	658	687	687	-	-	4	683	687	-	687	-
Créances PPP	192	1 553	1 744	1 744	-	1 744	-	-	1 744	-	1 744	-
Actifs financiers	**2 094**	**30 616**	**32 710**	**32 709**	**-**	**32 023**	**4**	**683**	**27 939**	**-**	**27 939**	**-**
Valeurs mobilières de placement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponibilités	107	-	107	107	-	-	107	-	107	107	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**107**	**-**	**107**	**107**	**-**	**-**	**107**	**-**	**107**	**107**	**-**	**-**
Emprunts obligataires	2 015	33 003	35 018	35 018	-	35 018	-	-	35 887	-	35 887	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	21	441	463	463	-	463	-	-	1 019	-	1 019	-
Emprunts SNCF	163	8 696	8 859	8 859	-	8 859	-	-	8 746	-	8 746	-
Autres emprunts	27	359	385	385	-	385	-	-	385	-	385	-
Emprunts, dont	**2 227**	**42 499**	**44 726**	**44 726**	**-**	**44 726**	**-**	**-**	**46 038**	**-**	**46 038**	**-**
Emprunts non couverts	2 094	35 835	37 929	37 929	-	37 929	-	-	38 261	-	38 261	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	116	5 479	5 595	5 595	-	5 595	-	-	5 631	-	5 631	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	-	1 015	1 015	1 015	-	1 015	-	-	979	-	979	-
Dérivés passifs	10	1 144	1 154	1 154	-	-	4	1 151	1 154	-	1 154	-
Trésorerie passive	772	-	772	772	-	772	-	-	771	771	-	-
Dettes de trésorerie non couvertes	134	-	134	134	-	134	-	-	134	128	6	-
Dettes PPP	279	1 477	1 756	1 756	-	1 756	-	-	1 756	-	1 756	-
Passifs financiers	**3 421**	**50 183**	**53 604**	**53 604**	**-**	**47 386**	**4**	**1 151**	**49 853**	**899**	**48 954**	**-**
Subvention financière	-	5 063	5 063	5 063	-	5 063	-	-	5 063	-	5 063	-
Dette nette IFRS	**1 220**	**19 568**	**-**	**20 787**	**-**	**15 364**	**-107**	**467**	**21 807**	**792**	**21 015**	**-**

31/12/2023					Qualification comptable					Juste valeur de la classe		
en millions d'euros	Courant	Non courant	Total	Dette nette IFRS	A la juste valeur par capitaux propres	Au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Prêts, créances et placements	420	514	934	934	-	934	-	-	934	-	934	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	2 981	29 859	32 841	32 841	-	32 841	-	-	28 509	-	28 509	-
Dérivés actifs	136	723	859	859	-	-	5	854	859	-	859	-
Créances PPP	268	1 621	1 889	1 889	-	1 889	-	-	1 889	-	1 889	-
Actifs financiers	**3 805**	**32 718**	**36 523**	**36 522**	**-**	**35 664**	**5**	**854**	**32 191**	**-**	**32 191**	**-**
Valeurs mobilières de placement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponibilités	84	-	84	84	-	-	84	-	84	84	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**84**	**-**	**84**	**84**	**-**	**-**	**84**	**-**	**84**	**84**	**-**	**-**
Emprunts obligataires	4 539	34 551	39 090	39 090	-	39 090	-	-	39 555	-	39 555	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	23	465	488	488	-	488	-	-	1 048	-	1 048	-
Emprunts SNCF	170	7 287	7 457	7 457	-	7 457	-	-	7 386	-	7 386	-
Autres emprunts	24	368	392	392	-	392	-	-	374	-	374	-
Emprunts, dont	**4 757**	**42 671**	**47 427**	**47 427**	**-**	**47 427**	**-**	**-**	**48 449**	**-**	**48 449**	**-**
Emprunts non couverts	4 744	36 032	40 776	40 776	-	40 776	-	-	40 736	-	40 736	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	-	5 461	5 461	5 461	-	5 461	-	-	5 461	-	5 461	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	-	1 013	1 013	1 013	-	1 013	-	-	1 013	-	1 013	-
Dérivés passifs	127	1 069	1 195	1 195	-	-	5	1 190	1 195	-	1 195	-
Trésorerie passive	551	-	551	551	-	551	-	-	551	551	-	-
Dettes de trésorerie non couvertes	213	-	213	213	-	213	-	-	213	207	6	-
Dettes PPP	279	1 678	1 956	1 956	-	1 956	-	-	1 956	-	1 956	-
Passifs financiers	**5 925**	**51 007**	**56 933**	**56 933**	**-**	**50 147**	**5**	**1 190**	**52 364**	**757**	**54 606**	**-**
Subvention financière	-	5 591	5 591	5 591	-	5 591	-	-	5 591	-	5 591	-
Dette nette IFRS	**2 037**	**18 290**	**-**	**20 327**	**-**	**14 484**	**-84**	**336**	**20 089**	**674**	**19 416**	**-**

La juste valeur des dérivés est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Le niveau de la hiérarchie de juste valeur est indiqué par catégorie, trois différents niveaux étant prévus par la norme IFRS 13 :

- Niveau 1 : juste valeur évaluée à partir de cours cotés par référence au cours de bourse à la date de clôture pour les instruments financiers cotés.
- Niveau 2 : juste valeur évaluée à partir de données observables directement ou indirectement sur le marché mais qui ne sont pas des cours cotés. Il est utilisé pour les instruments financiers non cotés pour lesquels il existe des instruments cotés similaires en nature et maturité et par référence au cours de bourse de ces instruments.
- Niveau 3 : juste valeur déterminée à partir de techniques de valorisation non basées sur des données observables de marché. Il est utilisé pour les autres instruments non cotés. La juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que l'actif net réévalué, les flux de trésorerie actualisés ou les modèles d'évaluation retenus pour les options.

5.3.2 Actifs et Passifs financiers

La norme IFRS 9 a défini les modèles de classification et d'évaluation des actifs financiers selon un modèle comprenant uniquement trois catégories comptables :
- Actifs évalués au coût amorti,
- Actifs évalués à la juste valeur en contrepartie des autres éléments du résultat global (OCI),
- Actifs évalués à la juste valeur par résultat.

La classification dans chacune de ces catégories d'actifs dépend de l'analyse de deux critères :
- Les caractéristiques intrinsèques de l'instrument financier, c'est-à-dire les caractéristiques de ses flux de trésorerie contractuels (critères SPPI – Solely Payments of Principal and Interests),
- Le modèle de gestion mis en œuvre.

Les dispositions d'IAS 39 relatives au classement des passifs financiers n'ont pas été modifiées, les deux catégories de passifs subsistent :
- Passifs financiers évalués au coût amorti,
- Passifs évalués à la juste valeur par résultat.

5.3.2.1 Actifs financiers

Les créances issues de l'activité opérationnelle sont présentées en paragraphe 4.5

5.3.2.1.1 Actifs au coût amorti

Les prêts, créances et titres de dette sont comptabilisés à leur coût amorti au bilan dès lors qu'ils ne génèrent que des flux de trésorerie représentatifs du remboursement du capital et de ses intérêts (SPPI), et qu'ils sont détenus dans le seul objectif de collecter ces mêmes flux de trésorerie.

Concernant BPL et CNM, SNCF Réseau reçoit des subventions et rembourse les dettes financières associées (mêmes montants que les subventions) depuis 2017, date d'achèvement des projets. Concernant GSM-R, le projet n'étant pas financé à 100%, le montant de la subvention à recevoir est inférieur à la dette financière associée.

Les subventions à recevoir sont d'un montant de 875 M€ pour BPL et 875 M€ pour CNM au 31/12/2024.

5.3.2.1.2 Actifs à la juste valeur par OCI

Aucun actif n'est classé dans cette catégorie tant en 2023 qu'en 2024.

5.3.2.1.3 Actifs évalués à la juste valeur par le résultat

Selon IFRS 9, un actif financier doit être évalué au coût amorti si les deux conditions suivantes sont réunies :
'- La détention de l'actif financier s'inscrit dans un modèle économique dont l'objectif est de détenir des actifs financiers afin de percevoir les flux de trésorerie contractuels,
'- Les conditions contractuelles de l'actif financier donnent lieu, à des dates spécifiées, à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant dû (critère SPPI).
Lors de leur comptabilisation initiale, ces actifs sont évalués au coût amorti en appliquant la méthode dite du taux d'intérêt effectif.
Chez SNCF Réseau, la catégorie « Actifs au coût amorti » comprend principalement des créances rattachées à des participations, des avances en compte courant consenties à des entités associées ou non consolidées, et des dépôts de garantie provenant des contrats de location.
Elle comprend également des avances accordées aux financeurs du projet EOLE, une catégorie d'actifs de trésorerie correspondant aux versements d'appel de marge sur les contrats de couverture ainsi que des TCN qui sont détenus selon un modèle de collecte sans revente respectant le critère SPPI.
Compte tenu de leur durée résiduelle à la clôture, le groupe considère que la valeur nominale des titres de créances négociables constitue une approximation raisonnable de leur coût amorti.
Les actifs liés aux PPP, correspondant à des décalages de paiements contractuels vis-à-vis des financeurs au titre de subventions à appeler sur les projets PPP, entrent également dans cette catégorie.
Ces subventions à recevoir de l'État et des collectivités territoriales permettent à SNCF Réseau de rembourser ses dettes vis-à-vis d'Eiffage, Oc'Via et Synerail pour respectivement BPL, CNM et GSM-R.

Les actifs de transaction correspondent à des instruments dérivés non qualifiés de couverture. Les montants des instruments dérivés non qualifiés de couverture sont présentés dans le tableau en 5.2.1.2.2.

La situation des instruments dérivés de couverture et la gestion des risques qu'ils couvrent sont présentées dans le chapitre 5.3.

Compte tenu de leur durée résiduelle, de leur caractère facilement convertible en un montant de trésorerie connu et soumis à un risque négligeable de changement de valeur, les placements en SICAV et Fonds Communs de Placement monétaires sont présentés en Trésorerie et Equivalents de trésorerie.

Pour l'année 2024, le montant de Trésorerie et Equivalents de trésorerie s'élève à :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables (*)	-	-	-
Disponibilités	107	84	23
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière	**107**	**84**	**23**
Concours bancaires courants	772	551	221
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie	**-664**	**-467**	**-197**

(*) y compris dépôts et billets de trésorerie

5.3.2.2 Passifs financiers

Les passifs financiers chez SNCF Réseau comprennent :
- Les emprunts à long terme (emprunts obligataires, emprunts auprès d'établissement de crédit et autres emprunts),
- Les dettes à court terme, BT et ECP (Billets de trésorerie et European Commercial Papers),
- Les dérivés (dérivés de couverture de la dette, achats à terme de devises, dérivés de transaction).

Ces passifs sont distingués dans deux catégories selon leur évaluation :
- Les passifs évalués au coût amorti,
- Les passifs évalués à la juste valeur par résultat.

5.3.2.2.1 Passifs financiers évalués au coût amorti

Les emprunts à long terme et les dettes à court terme sont comptabilisés au coût amorti, calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif.
Les passifs liés aux PPP entrent également dans cette catégorie.
Les lignes d'emprunt BPL, CNM et GSMR concernent les PPP Bretagne Pays de Loire, Contournement Nimes Montpellier et Global System for Mobile communication for Railways. Elles représentent la dette de SNCF Réseau vis-à-vis de ses partenaires qui pré-financent une partie des projets. SNCF Réseau rembourse les dettes BPL et CNM depuis 2017, date d'achèvement des projets.
L'option d'enregistrement de dettes à la juste valeur par le biais du compte de résultat est utilisée lorsque les dettes en cause comportent un dérivé incorporé modifiant de manière significative les flux de trésorerie qui seraient autrement exigés par le contrat ou lorsque le Groupe est dans l'incapacité d'évaluer séparément le dérivé incorporé.

Depuis le 01/01/2020, SNCF SA maison mère du nouveau groupe public unifié, en assure le pilotage stratégique et financier, dans le respect des règles d'indépendance applicable aux gestionnaires d'infrastructure. Dans ce cadre, SNCF SA centralise les activités de financement et de trésorerie du groupe.

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

Dette qualifiée de dette d'Etat :

Dans un communiqué de presse publié le 06 septembre 2018, l'INSEE a indiqué qu'elle avait décidé, en accord avec EUROSTAT, de reclasser SNCF Réseau en administration publique à compter de l'année 2016, en considérant désormais, que cet opérateur est un organisme divers d'administration centrale (ODAC).

De ce fait, le déficit d'exploitation de SNCF Réseau a été intégré à celui de l'Etat français et l'intégralité de sa dette est, depuis 2016, intégrée au calcul de la dette publique.

Cette requalification n'entraine pas de modification des comptes SNCF Réseau. La gestion opérationnelle de la dette demeure assurée par SNCF Réseau, sans changement par rapport aux pratiques actuelles.

En application de l'article 2111-17-1 de la loi ferroviaire, SNCF Réseau publie chaque année le montant de la dette reclassée dans la dette des administrations publiques ainsi que les perspectives d'évolution associées.

Passifs liés aux PPP :

Les montants de remboursement réalisés au titre des passifs liés aux PPP sont de 102 M€ pour BPL et 96 M€ pour CNM au 31/12/2024.

5.3.2.2.1.1 Emprunts à long terme

Certains emprunts à long terme font l'objet :
- D'une couverture de juste valeur (Fair Value Hedge) permettant de se protéger contre une exposition à la variation de leur juste valeur (par exemple couverture d'un emprunt à taux fixe par un dérivé échangeant du taux fixe contre du taux variable). La valeur comptable de l'emprunt est ainsi ajustée de la variation de sa juste valeur imputable au risque couvert, en contrepartie du résultat.
- D'une couverture de flux de trésorerie (Cashflow Hedge) permettant de se prémunir contre la variabilité des flux de trésorerie futurs (par exemple couverture d'une dette en devise à taux variable par un dérivé échangeant du taux variable en devise contre du taux fixe en Euro). Dans ce cas, l'emprunt ne fait l'objet d'aucune évaluation supplémentaire que celle appliquée si elle était non couverte.

Les emprunts libellés en monnaies étrangères, couverts par des Cross Currency Swaps dès leur origine, sont convertis en Euro au cours de couverture à la date de transaction. Ils sont ensuite réévalués au cours spot de clôture par le biais du résultat.

Stock des emprunts obligataires

31/12/2024

en millions	Nominal en devises	Devise	Echéance	Taux	Valeur IFRS en euros
Emprunts obligataires					35 018
EMTN RFF AUD 3,724% 26-04-2027	90	AUD	26/04/2027	3,724%	54
EMTN CAD 4,70% 01-06-2035	277	CAD	01/06/2035	4,700%	204
EMTN RFF 2% 12-11-2026 CHF	150	CHF	12/11/2026	2,000%	160
EMTN RFF 2,239% CHF 27-07-2029	100	CHF	27/07/2029	2,240%	117
EMTN RFF CHF 2,625% 10-03-2031	125	CHF	10/03/2031	2,625%	154
EMTN RFF CHF 3,25% 30-06-2032	250	CHF	30/06/2032	3,250%	281
EMTN RFF CHF 2% 24-11-2034	100	CHF	24/11/2034	2,000%	106
EMTN RFF CHF 2,625% 11-03-37	130	CHF	11/03/2037	2,625%	175
EMTN RFF 2,625% 29-12-2025	1 500	EUR	29/12/2025	2,625%	1 515
EMTN RFF 4,25% 07-10-2026	3 600	EUR	07/10/2026	4,250%	3 683
EMTN SNCFR 1,125 % 19-05-2027	650	EUR	19/05/2027	1,125%	654
EMTN RFF 3,125% EUR 25-10-2028	2 075	EUR	25/10/2028	3,125%	2 127
EMTN RFF EUR 0,875% 22-01-2029	850	EUR	22/01/2029	0,875%	862
EMTN RFF EURIB 3M+0,33% 27-07-2029 EUR	43	EUR	27/07/2029	0,330%	43
EMTN RFF EUR3M+0,41% 25-01-2030	75	EUR	25/01/2030	0,410%	75
EMTN RFF 4,18% 01-04-2030 EUR	50	EUR	01/04/2030	4,180%	51
EMTN RFF 1,125% 25-05-2030 EUR	1 950	EUR	25/05/2030	1,125%	1 965
EMTN RFF ZERO COUPON 10-02-2031	50	EUR	10/02/2031	1,000%	90
EMTN RFF 1% 09-11-2031	900	EUR	09/11/2031	1,000%	894
EMTN RFF EUR3M + 0,74 26-12-31	40	EUR	26/12/2031	4,548%	40
EMTN RFF CMS20Y+0,70% CAP/ FLOOR 23-04-2032	100	EUR	23/04/2032	0,700%	102
EMTN RFF 4,548% 24-05-2032	50	EUR	24/05/2032	4,548%	59
EMTN RFF CMS10Y+1,22% CAP/FLOOR 07-06-2032	100	EUR	07/06/2032	1,220%	102
EMTN RFF 5% 10-10-2033	3 650	EUR	10/10/2033	5,000%	3 988
EMTN RFF 3,25% PUIS CMS10Y C/F EUR - 09-12-33	120	EUR	09/12/2033	3,250%	120
EMTN RFF EUR 4,255% 16-03-2034	150	EUR	16/03/2034	4,255%	155
EMTN RFF EUR 1,875% 30-03-2034	1 000	EUR	30/03/2034	1,875%	1 011
EMTN 2,5750% PUIS CMS20Y C/F EUR 04-06-2034	56	EUR	04/06/2034	2,575%	57
EMTN RFF 2,195% EUR 22-10-2035	60	EUR	22/10/2035	2,195%	60
EMTN SNCF RESEAU 0,75% 25-05-2036	1 500	EUR	25/05/2036	0,750%	1 486
EMTN RFF ZERO COUPON 01-07-2036	50	EUR	01/07/2036	0,010%	87
EMTN RFF 1,1% 27-10-2036	45	EUR	27/10/2036	1,100%	45
EMTN SNCFR 1,50 % 29-05-2037	1 450	EUR	29/05/2037	1,500%	1 445
EMTN RFF CMS20Y+0,235% 25-02-2041	50	EUR	25/02/2041	0,235%	51
EMTN RFF CMS10Y+0,65% CAP/FLOOR 28-10-2041	200	EUR	28/10/2041	0,650%	201
EMTN RFF CMS10Y +1,14% CAP/FLOOR 13-02-2042	200	EUR	13/02/2042	1,140%	207
EMTN RFF 3,30% 18-12-2042 EUR	1 825	EUR	18/12/2042	3,300%	1 912
EMTN RFF 2,00% PUIS CMS10Y C/F 19-09-44	100	EUR	19/09/2044	2,000%	101
EMTN RFF EUR 3,221% 25-04-2045	93	EUR	25/04/2045	3,221%	94
EMTN RFF EUR 3,234% 25-04-2047	93	EUR	25/04/2047	3,234%	94
EMTN RFF IPCH+0,35% 25-07-2047	400	EUR	25/07/2047	0,350%	470
EMTN RFF IPCH+0,542% 25-07-2047	57	EUR	25/07/2047	0,542%	67
EMTN RFF 2,25% 20-12-2047	1 350	EUR	20/12/2047	2,250%	1 460
EMTN SNCF RESEAU EUR 2,029% 22-01-2048	65	EUR	22/01/2048	2,029%	66
EMTN SNCF RESEAU EUR 2 % 05-02-2048	1 225	EUR	05/02/2048	2,000%	1 264
EMTN RFF IPCH+2,384% 17-03-2048	350	EUR	17/03/2048	2,380%	483
EMTN RFF 3,54% 01-02-53	50	EUR	01/02/2053	3,540%	51
EMTN RFF 4,055% 23-06-2060	50	EUR	23/06/2060	4,060%	51
EMTN RFF 4,08% 16-01-2062 EUR	50	EUR	16/01/2062	4,080%	51
EMTN RFF 4,125% 22-03-2062 EUR	1 250	EUR	22/03/2062	4,125%	1 529

31/12/2024

en millions	Nominal en devises	Devise	Echéance	Taux	Valeur IFRS en euros
EMTN RFF 3,38% 04-06-2063 EUR	200	EUR	04/06/2063	3,380%	218
EMTN RFF EUR 3,50% 12-02-2064	50	EUR	12/02/2064	3,500%	51
EMTN RFF EUR 3,50% 01-04-2064	50	EUR	01/04/2064	3,500%	51
EMTN SNCFR 1,475% 30-03-2065	50	EUR	30/03/2065	1,475%	51
EMTN SNCF RESEAU EUR 2,303% 11-07-2067	50	EUR	11/07/2067	2,303%	51
EMTN SNCFR 2,777 % 29-07-2115 EUR	65	EUR	29/07/2115	2,777%	72
EMTN SNCF RESEAU 1,425% 14-08-2119	100	EUR	14/08/2119	1,425%	100
EMTN - RFF 5.25% 07-12-2028 £	650	GBP	07/12/2028	5,250%	781
EMTN - RFF 5,35% 12-07-2029	326	GBP	12/07/2029	5,350%	458
EMTN - RFF RPI UK 22-07-2030 £	50	GBP	22/07/2030	0,000%	132
EMTN - RFF 5,25% 31-01-2035 £	475	GBP	31/01/2035	5,250%	612
EMTN - RFF Zcpn 14-04-2038 £	364	GBP	14/04/2038	0,000%	254
EMTN RFF 5% 11-03-2052 £	550	GBP	11/03/2052	5,000%	684
EMTN RFF 4,83% 25-03-2060 £	550	GBP	25/03/2060	4,830%	694
EMTN RFF HKD 2,77% 13-10-2025	937	HKD	13/02/2025	2,770%	119
EMTN RFF 1,91% 27-04-2027 JPY	6 000	JPY	27/04/2027	1,910%	38
EMTN DUAL CUR JP/US 26-11-2027	3 500	JPY	26/11/2027	2,411%	23
EMTN DUAL CUR JP/US 20-12-2027	3 500	JPY	20/12/2027	2,390%	23
EMTN SNCF RESEAU ZC 0% 19-05-2047	10 841	JPY	19/05/2047	0,000%	66
EMTN RFF 5% 30-03-2032 NOK	500	NOK	30/03/2032	5,000%	43
EMTN RFF SEK 2,83% 28-04-2047	500	SEK	28/04/2047	2,830%	44
EMTN SNCF RESEAU SEK 2,49% 12-06-2047	510	SEK	12/06/2047	2,490%	45
EMTN SNCF RESEAU SEK 2,425% 22-06-2047	440	SEK	22/06/2047	2,455%	40
EMTN SNCF RESEAU SEK 2,455% 22-06-2047	440	SEK	22/06/2047	2,455%	40
EMTN SNCF RESEAU SEK 2,581% 30-10-2047	400	SEK	30/10/2047	2,581%	36
EMTN RFF 4,20% 19-05-2044 USD	120	USD	19/05/2044	4,200%	115
EMTN SNCF RESEAU 2,622% 24-09-2049 USD	60	USD	24/09/2049	2,620%	58

5.3.2.2.1.1.1 Emprunts issus de la SNCF

Lors de la création de RFF au 1er janvier 1997, une dette de 20,5 Mds€ vis-à-vis de la SNCF a été transférée et inscrite au passif du bilan. Depuis la mise en œuvre au 1er juillet 2015 de la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire, cette dette est inscrite au passif du bilan de SNCF Réseau.

Le montant en coût amorti de la dette long terme vis-à-vis de SNCF se décompose comme suit :

31/12/2024

en millions	Nominal en devises	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros
Emprunts SNCF				**7 698**
Fixe	7 698	EUR	2030	7 698
Variable	0	EUR	2029	-

31/12/2023

en millions	Nominal en devises	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros
Emprunts SNCF				**6 342**
Fixe	6 341	EUR	2030	6 341
Variable	1	EUR	2027	1

5.3.2.2.1.1.2 Emprunts aux établissements de crédit et autres emprunts

31/12/2024

en millions	Nominal	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros
Emprunts aux établissements de crédit, dont				**451**
Emprunt BEI 2007	75	EUR	18/07/2033	76
Emprunt BEI 2016-1	200	EUR	04/06/2038	202
Emprunt BEI 2016-2	150	EUR	22/10/2038	150
EMLT EUR3M+0.75% 31-03-2026	133	EUR	31/03/2026	24
Autres emprunts, dont				10
Emprunt auprès de la région IDF, dettes PPP et autres	10	EUR	2030	10

31/12/2023

en millions	Nominal	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros
Emprunts aux établissements de crédit				**471**
Emprunt BEI 2007	75	EUR	18/07/2033	76
Emprunt BEI 2016-1	200	EUR	04/06/2038	202
Emprunt BEI 2016-2	150	EUR	22/10/2038	150
EMLT EUR3M+0.75% 31-03-2026	133	EUR	31/03/2026	43
Autres emprunts, dont				**13**
Emprunt auprès de la région IDF, dettes PPP et autres	17	EUR	2029	13
Dépôts et cautionnements				

5.3.2.2.1.2 Dettes de trésorerie et trésorerie passive

Les dettes à court terme en devise sont enregistrées pour leur montant converti en Euro à la date de transaction, et réévaluées au cours spot de clôture par le biais du résultat. Elles font l'objet d'une couverture économique par des achats à terme en devise.

Les dettes de trésorerie sont constituées de :

- Dettes court terme à plus de 3 mois et moins d'un an libellées en Euros : 0,086 M€ au 31/12/2024 vs 0 M€ au 31/12/2023
- Cash collatéraux passifs couvrant des instruments financiers dérivés actifs (127,84 M€ au 31/12/2024 vs 207 M€ au 31/12/2023).

La trésorerie passive (771,527 M€ au 31/12/2024 contre 551 M€ au 31/12/2023) est principalement constituée de comptes courants et de concours bancaires.

5.3.2.2.2 Passifs financiers évalués à la juste valeur par résultat

Cette catégorie se compose :
- Des instruments dérivés passifs contractés par le groupe pour gérer ses risques de taux et de change
- Des instruments dérivés passifs non qualifiés de couverture

Le portefeuille de dérivés de SNCF Réseau est composé d'instruments dérivés de couverture de la dette, et dans une moindre mesure d'instruments dérivés de transaction. Les principaux dérivés utilisés sont des contrats d'échange de taux d'intérêts, des contrats de change à terme et des contrats d'échange de devises.
Les dérivés sont initialement comptabilisés à leur juste valeur à la date à laquelle le contrat est conclu et réévalués par la suite à leur juste valeur à la clôture.
Les variations de valeur enregistrées en résultat sur les dérivés de couverture de juste valeur (Fair Value Hedge) se compensent avec celles des emprunts couverts en FVH, à l'inefficacité près de la couverture.
Les variations de valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie (Cashflow Hedge) sont comptabilisées en capitaux propres pour la part efficace de la couverture et en résultat pour la part inefficace. Les montants différés en capitaux propres sont rapportés en résultat lorsque les flux de trésorerie prévus couverts affectent ce dernier.
La variation de valeur des dérivés non qualifiés de couverture est comptabilisée en résultat de la période au sein du résultat financier.

La situation des instruments dérivés de couverture et la gestion des risques qu'ils couvrent sont présentées dans le chapitre 5.3. Les montants des instruments dérivés non qualifiés de couverture sont présentés dans le tableau ci-dessous :

en millions	31/12/2024				31/12/2023			
	Juste valeur en euros		Montant notionnel en devises		Juste valeur en euros		Montant notionnel en devises	
	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif
Instruments dérivés de change	-	-	-	-	-	-	-	-
Instruments dérivés de taux (euros)	1	3	20	80	4	1	80	20
Dérivés incorporés (euros)	3	1	50	-	1	4	-	-
Total des dérivés non qualifiés de couverture	4	4	-	-	5	5	-	-

5.4 SITUATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES LIES

Le Groupe désigne certains dérivés comme instruments de couverture du risque de change et du risque de taux d'intérêt, dans des couvertures de juste valeur ou des couvertures de flux de trésorerie.
Ainsi, le groupe documente au moment de la mise en place de la couverture :
- La relation économique entre l'élément de couverture et l'élément couvert (dérivé et emprunt couvert)
- Son objectif en matière de gestion des risques
- Et sa stratégie de couverture à l'origine de chaque relation de couverture.

IFRS 9 permet d'exclure de la relation de couverture :
- La composante « Foreign Currency Basis Spread » relative aux instruments de type Cross Currency dont la variation de juste valeur peut sur option être comptabilisée en OCI
- La composante « report /déport » d'un contrat à terme dont la variation de juste valeur peut sur option être comptabilisée en OCI

Conformément à l'option offerte par la norme, SNCF Réseau exclut ces éléments et les comptabilise en OCI afin de limiter l'inefficacité de la couverture et la volatilité en résultat.
Les éléments comptabilisés en OCI seront « recyclés » en résultat sur la durée de la couverture selon la méthode Time Related.
Le groupe utilise aussi la possibilité de couvrir une exposition agrégée (emprunt déjà couvert par un dérivé) par un second dérivé dans une seconde relation de couverture pour toute relation respectant toutes les conditions requises par IFRS 9 à compter du 01 Janvier 2018.
Par convention, les dettes faisant partie d'une exposition agrégée sont présentées dans les tableaux correspondant à la deuxième qualification de couverture dont elles font l'objet.

5.4.1 Politique globale de gestion des risques

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

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

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

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

SNCF Réseau, du fait de son activité financière est exposé aux risques suivants :

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

5.4.2 Gestion du risque de taux d'intérêt

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

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

Le niveau historiquement bas des taux d'intérêt actuels et la volonté de préserver les équilibres économiques à moyen et long terme, ont conduit le Conseil d'Administration de SNCF SA à opter pour une structure cible de l'endettement brut long terme de SNCF SA et de ses filiales à 90% à taux fixe minimum. Un intervalle limité de +/-3 points autour de cette cible reste cependant autorisé.

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

La part à taux fixe de l'endettement financier long terme brut déduction faite des créances CDP des deux plus gros contributeurs du Groupe (SNCF SA et SNCF Réseau) au 31 décembre 2023 est de 91,20 % (reste stable par rapport au 31 décembre 2022). Le respect de cette répartition est contrôlé quotidiennement.

La part à taux fixe de l'endettement financier long terme brut déduction faite des créances CDP de SNCF Réseau au 31 décembre 2024 est de 90,80% comparée à 91,20% au 31 décembre 2023.

5.4.2.1 Structure de la dette avant et après couverture

La ventilation par taux des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés, se présente comme suit :

Structure de la dette	Avant couverture		Après couverture	
en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Taux fixe	42 440	45 081	42 404	45 039
Taux variable	1 120	1 230	1 291	1 394
Taux inflation	1 151	1 115	1 019	995
Total des emprunts LT	**44 712**	**47 426**	**44 714**	**47 428**
Dette CT	6	6	-	-
Total des emprunts	**44 718**	**47 432**	**44 714**	**47 428**

5.4.2.2 Sensibilité des instruments face aux risques de taux

La sensibilité du résultat au risque de variation des taux d'intérêt est liée :

- A l'endettement net à taux variable après prise en compte des couvertures
- Aux dettes en juste valeur sur option
- Aux instruments dérivés non qualifiés de couverture au sens de la norme IFRS 9
- Aux instruments dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie.

La sensibilité des réserves recyclables (capitaux propres) au risque de variation des taux d'intérêt est liée aux dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie.

L'analyse de sensibilité sur les flux de trésorerie pour les instruments à taux variable a été déterminée en tenant compte de l'ensemble des flux variables des instruments non dérivés et des instruments dérivés. Les instruments dérivés non qualifiés comptablement de couverture et les dérivés incorporés séparés des dettes entrainent une certaine volatilité du résultat financier.

La variation de valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie génère une certaine volatilité des capitaux propres.

L'analyse est réalisée en supposant que le montant de dettes et d'instruments financiers au bilan au 31 décembre reste constant sur une année.

Au regard des taux de marché relativement faibles durant l'année 2023, SNCF Réseau réalise ses analyses de sensibilité sur une base de variation de taux de +/- 50 points de base.

Une variation de +/- 50 points de base des taux d'intérêt euros à la date de clôture aurait eu pour conséquence une hausse (diminution) des capitaux propres et du résultat à hauteur des montants indiqués ci-après. Pour les besoins de cette analyse, toutes les autres variables, en particulier les cours de change, sont supposées rester constantes. Une analyse similaire, sur cette même base, est présentée au titre de 2023.

	31/12/2024				31/12/2023			
	Résultat		Capitaux propres		Résultat		Capitaux propres	
en millions d'euros	Impact après variation des taux d'intérêt de				Impact après variation des taux d'intérêt de			
Type d'instrument	**+50 pb**	**-50 pb**	**+50 pb**	**-50 pb**	**+50 pb**	**-50 pb**	**+50 pb**	**-50 pb**
Instruments financiers à taux variable (après prise en compte des couvertures)	1	-1	-0	0	2	-2	0	-
Endettement net à taux variable (après prise en compte des couvertures de juste valeur)	1	-1	-0	0	2	-2	0	-
Dettes en juste valeur sur option	-	-	-	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	2	-2	-	-	2	-2	-	-
Dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie	13	-15	327	-362	26	-30	340	-378
Total impact	**16**	**-18**	**327**	**-362**	**29**	**-33**	**340**	**-378**

5.4.3 Gestion du risque de change

La gestion du risque de change du Groupe SNCF s'effectue au niveau de SNCF SA. En dehors des filiales qui opèrent dans leur propre pays, l'endettement net du Groupe en devises autre que l'euro est géré en fonction de la limite de risque admissible définie, pour le Groupe par le cadre général des risques. Il utilise pour cela des contrats d'échange de devises, généralement mis en place dès l'émission des emprunts. Le Groupe considère que compte tenu du faible pourcentage représenté par les dettes en devises non couvertes, son résultat n'est pas sensible au risque de change.

5.4.3.1 Expositions nettes en devise

SNCF Réseau a dans son portefeuille des emprunts en devises qui ont fait à l'initiation l'objet d'une couverture de change. Les flux en devises (principal et intérêts) sont ainsi couverts par des dérivés de change afin de transformer cette dette en euros. Par ailleurs, les prêts à moyen ou long terme octroyés à SNCF Réseau par SNCF SA depuis le 01/01/2020 sont libellés en euros.

SNCF Réseau n'est donc pas exposé au risque de change.

en millions de devise	Expositions nettes en devise								
31/12/2024	AUD	CAD	CHF	GBP	HKD	JPY	NOK	SEK	USD
Dettes libellées en devise	90	277	855	2 814	937	23 185	500	2 290	180
Dérivés de change	90	277	855	2 814	937	23 185	500	2 290	180
Exposition nette en devise	-	-	-	-	-	-	-	-	-

31/12/2023	AUD	CAD	CHF	GBP	HKD	JPY	NOK	SEK	USD
Dettes libellées en devise	90	277	855	2 814	937	23 181	500	2 290	180
Dérivés de change	90	277	855	2 814	937	23 181	500	2 290	180
Exposition nette en devise	-	-	-	-	-	-	-	-	-

5.4.3.2 Structure de la dette avant et après couverture de change

SNCF Réseau n'a plus recours au marché des capitaux mais conserve jusqu'à leur échéance son stock d'emprunts en devises et les contrats d'échange de devises adossés.

La ventilation par devises des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés (de couverture et de transaction), se présente comme suit :

Structure de la dette	Avant couverture		Après couverture	
en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Euro	39 194	42 018	44 731	47 426
Livre sterling	3 615	3 478	-	-
Dollar américain	173	163	-	-
Yen	150	159	-	-
Franc suisse	994	985	-	-
Couronne norvégienne	43	47	-	-
Couronne suédoise	202	209	-	-
Dollar canadien	204	201	-	-
Dollar de Hong Kong	119	111	-	-
Dollar australien	54	56	-	-
Autres	-	-	-	-
Total des emprunts	**44 748**	**47 426**	**44 731**	**47 426**

5.4.4 Gestion du risque de liquidité

5.4.4.1 Politique de gestion de la liquidité

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

S'appuyant sur une gestion proactive de sa liquidité, de la qualité de sa signature et de sa présence renouvelée sur les marchés internationaux de capitaux, SNCF SA bénéficie d'un accès diversifié aux ressources financières qu'elles soient à court terme, ou à long terme.

SNCF SA dispose pour assurer sa liquidité de :

- un programme de Neu-CP d'un plafond de 3 Mds€,

- un programme d'Euro Commercial Paper d'un plafond de 5 Mds€

- un programme EMTN un plafond de 15 Mds€

- une facilité de crédit renouvelable (Revolving Credit Facility - RCF) d'un montant de 3,5 Mds€, entièrement disponible, contractée auprès des 20 banques partenaires du Groupe.

5.4.4.2 Échéancier des emprunts et dettes financières

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Moins d'un an	2 684	3 855
1 à 5 ans	9 511	10 707
5 à 10 ans	15 611	15 796
10 à 20 ans	7 374	8 492
20 ans et plus	8 270	8 437
Emprunts et dettes financières hors impact de juste valeur	**43 450**	**47 287**
Impact de la juste valeur (option "juste valeur")	-	-
Impact de la juste valeur (comptabilité de couverture)	76	-77
Emprunts et dettes financières	**43 526**	**47 211**
Juste valeur des dérivés actifs et passifs non courants	486	345
Juste valeur des dérivés actifs et passifs courants	-19	-9
Emprunts et dettes financières (y compris dérivés actifs et passifs)	**43 993**	**47 547**

5.4.4.3 Échéancier des flux de trésorerie contractuels

en millions d'euros	31/12/2024 Total	Moins de 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus	31/12/2023 Total	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Emprunts obligataires	**-51 769**	**-3 265**	**-5 409**	**-2 433**	**-4 510**	**-4 595**	**-16 947**	**-15 791**	**-6 995**	**-8 771**	**-54 130**	**-6 351**	**-12 684**	**-12 547**	**-10 906**	**-11 643**
Capital	-36 686	-1 616	-3 759	-783	-2 859	-2 946	-10 348	-9 173	-6 891	-8 659	-38 986	-3 998	-9 130	-9 360	-7 685	-8 813
Flux d'intérêts	-15 083	-1 649	-1 649	-1 650	-1 650	-1 649	-6 599	-6 619	-104	-112	-15 145	-2 353	-3 554	-3 188	-3 221	-2 829
Emprunts auprès des établissements de crédit	**-522**	**-27**	**-135**	**-7**	**-7**	**-7**	**-155**	**28**	**-368**	**-**	**-410**	**-40**	**-19**	**21**	**-373**	**-**
Capital	-439	-19	-128	-	-	-	-128	58	-350	-	-297	-19	14	58	-350	-
Flux d'intérêts	-83	-8	-7	-7	-7	-7	-26	-30	-18	-	-113	-21	-33	-37	-23	-
Emprunts SNCF	**-7 669**	**-115**	**-67**	**-114**	**-96**	**-148**	**-423**	**-7 012**	**-103**	**-16**	**-7 672**	**-205**	**-338**	**-6 974**	**-74**	**-80**
Capital	-7 462	-86	-41	-91	-76	-130	-336	-6 954	-77	-9	-7 479	-129	-289	-6 941	-49	-71
Flux d'intérêts	-207	-29	-26	-23	-20	-18	-87	-58	-26	-7	-192	-76	-49	-33	-25	-9
Autres emprunts	**-317**	**-2**	**-2**	**-2**	**-2**	**-1**	**-6**	**-309**	**-0**	**-**	**-334**	**-3**	**-7**	**-324**	**-0**	**-**
Capital	-317	-2	-2	-2	-2	-1	-6	-309	-0	-	-334	-3	-7	-324	-0	-
Flux d'intérêts	-						-				-		-			
Sous total emprunts																
Dettes de trésorerie	**-134**	**-134**									**-213**	**-213**				
Capital	-134	-134									-213	-213				
Flux d'intérêts	-0	-0									-0	-0				
Dettes financières brutes	**-60 411**	**-3 543**	**-5 612**	**-2 555**	**-4 613**	**-4 750**	**-17 531**	**-23 084**	**-7 466**	**-8 787**	**-62 759**	**-6 812**	**-13 048**	**-19 824**	**-11 353**	**-11 722**
Actifs financiers	**29 866**	**470**	**3 059**	**1 067**	**2 640**	**1 507**	**8 274**	**8 624**	**6 251**	**6 247**	**31 488**	**495**	**8 530**	**8 875**	**7 116**	**6 473**
Flux d'intérêt sur dérivés de couverture - JV négative	**-127**	**-10**	**-13**	**-15**	**-14**	**-10**	**-52**	**-78**	**-14**	**27**	-64	-6	-35	-36	-1	14
Flux d'intérêt sur dérivés de transaction - JV négative	**-25**	**-1**	**-1**	**-1**	**-1**	**-1**	**-6**	**-7**	**-9**	**-0**	2	-	-	0	2	-0
Flux d'intérêt sur dérivés de couverture - JV positive	**782**	**30**	**27**	**26**	**27**	**27**	**107**	**154**	**224**	**267**	691	19	73	119	219	261
Flux d'intérêt sur dérivés de transaction - JV positive	**1**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**1**	**-0**	-9	-1	-3	-4	-1	0
Instruments financiers dérivés	**632**	**19**	**13**	**10**	**12**	**16**	**49**	**69**	**202**	**294**	**620**	**11**	**35**	**79**	**219**	**276**
Appels de marge passifs	**-128**	**-128**									**-207**	**-207**				
Appels de marge actifs	**498**	**498**									**420**	**420**				
Dettes PPP	**-2 383**	**-204**	**-198**	**-198**	**-198**	**-198**	**-792**	**-990**	**-403**	**-**	**-2 680**	**-308**	**-792**	**-990**	**-601**	**-**
Capital	-1 751	-198	-182	-172	-163	-155	-672	-660	-221		-1 951	-297	-672	-660	-322	
Flux d'intérêts	-632	-6	-16	-26	-35	-43	-120	-330	-182		-729	-11	-120	-330	-279	
Subvention à recevoir - PPP	**2 383**	**204**	**198**	**198**	**198**	**198**	**792**	**990**	**403**	**-**	**2 625**	**250**	**792**	**990**	**601**	**-**
Capital	1 751	198	182	172	163	155	672	660	221		1 896	242	672	660	322	
Flux d'intérêts	632	6	16	26	35	43	120	330	182		729	8	120	330	279	
Dettes et créances PPP	**-0**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-0**	**-0**	**-**	**-**	**-**	**-55**	**-58**	**-0**	**-**	**-**	**-**

Pour les passifs financiers, les flux de trésorerie contractuels sont non actualisés, correspondant aux montants à rembourser y compris les intérêts dont la part variable est basée sur le fixing du 31 décembre de chaque arrêté.

5.4.5 Gestion du risque de crédit et de contrepartie

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

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

Dans le cadre de l'application de l'amendement à la norme IFRS 7 « Informations à fournir : compensation des actifs financiers et des passifs financiers », sont présentés dans les tableaux ci-dessous, la juste valeur des instruments dérivés de change et de taux utilisés par SNCF Réseau, souscrits dans le cadre de conventions-cadres comprenant une clause de compensation globale exécutoire.

La colonne « Cash collatéral couvrant » correspond aux encours des contrats de collatéralisation sur les instruments financiers dérivés mais qui ne satisfont pas les critères de compensation établis par IAS 32 « Instruments financiers : présentation ».

31/12/2024	Montants bruts (a)	Montants compensés au bilan (b)	Montants nets présentés au bilan (c=a-b)	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7 (f=c-d-e)
en millions d'euros				Cash collatéral couvrant (d)	Instruments dérivés (e)	
Instruments financiers dérivés actifs	687	-	687	128	546	13
Instruments financiers dérivés passifs	1 154	-	1 154	498	546	110

31/12/2023	Montants bruts (a)	Montants compensés au bilan (b)	Montants nets présentés au bilan (c=a-b)	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7 (f=c-d-e)
en millions d'euros				Cash collatéral couvrant (d)	Instruments dérivés (e)	
Instruments financiers dérivés actifs	859	-	859	34	539	285
Instruments financiers dérivés passifs	1 195	-	1 195	212	539	444

5.4.6 Synthèse des impacts des opérations de couverture

5.4.6.1 Informations relatives aux couvertures de juste valeur (Fair Value Hedge)

Les couvertures de juste valeur peuvent couvrir soit le risque de taux, soit le risque de change ou simultanément les risques de taux et de change. Le tableau ci-dessous synthétise les impacts liés à la comptabilité de couverture sur les éléments couverts et les instruments de couverture.

31/12/2024	Valeur comptable des dérivés		Variation de JV du dérivé pour le calcul de l'inefficacité	Valeur comptable de l'élément couvert		Ajustement de couverture de JV inclus dans la valeur comptable de la dette		Variation de JV de l'élément couvert	Inefficacité de la couverture	Réserves liées aux coûts de la couverture	
en millions d'euros	Actif	Passif		Actif	Passif	Couverture en vie	Couverture arrêtées			En cumulé	De la période
Couverture de Juste Valeur (FVH)											
Risque de change	**225**	**58**	**6**	**-**	**871**	**-164**	**67**	**-6**	**0**	**7**	**-5**
Cross Currency Swaps*	225	58	6					-6	0	7	-5
Achats et ventes de devises	0	-0	-					-	-	-	-
Risque de taux	**12**	**-0**	**-2**	**304**	**144**	**-2**		**1**	**-1**	**-**	**-**
Swaps de taux	12	-0	-2					1	-1	-	-
	-	-									
* dont part taux des CCS	0	0							0		

L'inefficacité présentée en risque de change correspond intégralement à la part taux des Cross Currency Swaps.

31/12/2023	Valeur comptable des dérivés		Variation de JV du dérivé pour le calcul de l'inefficacité	Valeur comptable de l'élément couvert		Ajustement de couverture de JV inclus dans la valeur comptable de la dette		Variation de JV de l'élément couvert	Inefficacité de la couverture	Réserves liées aux coûts de la couverture	
en millions d'euros	Actif	Passif		Actif	Passif	Couverture en vie	Couverture arrêtées			En cumulé	De la période
Couverture de Juste Valeur (FVH)											
Risque de change	**223**	**58**	**46**	**-**	**863**	**-158**	**67**	**-53**	**-8**	**12**	**10**
Cross Currency Swaps*	223	58	46					53	-8	12	10
Achats et ventes de devises	-	-	-					-	-	-	
Risque de taux	**15**	**1**	**-5**	**510**	**150**	**-2**		**-3**	**-8**	**-**	**-**
Swaps de taux	15	1	-5					-3	-8	-	-
	-	-	-					-	-		
* dont part taux des CCS	-	-							-		

5.4.6.2 Informations relatives aux couvertures de flux de trésorerie (Cashflow Hedge)

Les couvertures de flux de trésorerie peuvent couvrir soit le risque de taux, soit le risque de change ou simultanément les risques de taux et de change. Le tableau ci-dessous synthétise les impacts liés à la comptabilité de couverture sur les éléments couverts et les éléments de couverture.

31/12/2024	Valeur comptable des dérivés		Variation de JV du dérivé pour le calcul de l'inefficacité	Soldes des réserves de couverture		Réserves recyclées en résultat		Réserves liées aux coûts de la couverture		Valeur comptable de l'élément couvert		Variation de JV de l'élément couvert	Inefficacité de la couverture
en millions d'euros	Actif	Passif		Sur couverture en vie	Sur couverture arrêtées	Car l'élément couvert a influé sur le résultat	Car l'élément couvert ne se réalise plus	En cumulé	De la période	Actif	Passif		
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)													
Risque de change	**435**	**932**	**-226**	**-759**	**-**	**-**	**-**	**94**	**80**	**-**	**4 569**	**193**	**-32**
Cross Currency Swaps*	435	932	-226	-759				94	80			193	-32
Achats et ventes de devises	-	-	-	-				-	-			-	-
Risque de taux	**7**	**159**	**-8**	**293 779**	**-294 005**	**-1**	**-6**	**-**	**-**	**-**	**1 134**	**8**	**-0**
Swaps de taux	7	159	-8	293 779	-294 005			-	-			8	-0
	-	-	-	-				-	-				-
* dont part taux des CCS	119	294											-32

L'inefficacité présentée en risque de change correspond intégralement à la part taux des cross currency swaps.

31/12/2023	Valeur comptable des dérivés		Variation de JV du dérivé pour le calcul de l'inefficacité	Soldes des réserves de couverture		Réserves recyclées en résultat		Réserves liées aux coûts de la couverture		Valeur comptable de l'élément couvert		Variation de JV de l'élément couvert	Inefficacité de la couverture
en millions d'euros	Actif	Passif		Sur couverture en vie	Sur couverture arrêtées	Car l'élément couvert a influé sur le résultat	Car l'élément couvert ne se réalise plus	En cumulé	De la période	Actif	Passif		
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)													
Risque de change	**582**	**956**	**34**	**-435**	**-**	**-**	**-**	**14**	**21**	**-**	**4 435**	**-28**	**6**
Cross Currency Swaps*	582	956	34	-435				14	21			-28	6
Achats et ventes de devises	-	-	-	-				-	-			-	-
Risque de taux	**33**	**176**	**-54**	**69**	**-294**	**-1**	**7**	**-**	**-**	**-**	**1 133**	**48**	**-6**
Swaps de taux	33	176	-54	69	-294			-	-			48	-6
	-	-	-	-				-	-				-
* dont part taux des CCS	-	-											-

5.4.6.3 Montants, échéance et degré d'incertitude des flux

31/12/2024

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux reçus	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Juste Valeur (FVH)						
Risque de change	**858**	**-**	**186**	**228**	**444**	**-**
Cross Currency Swaps	858	-	186	228	444	-
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	**205**	**-**	**155**	**50**	**-**	**-**
Swaps de taux	205	-	155	50	-	-
Total	**1 064**	**-**	**341**	**278**	**444**	**-**

31/12/2023

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux reçus	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Juste Valeur (FVH)						
Risque de change	**869**	**-**	**83**	**341**	**444**	**-**
Cross Currency Swaps	869	-	83	341	444	-
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	**205**	**-**	**155**	**50**	**-**	**-**
Swaps de taux	205	-	155	50	-	-
Total	**1 074**	**-**	**239**	**391**	**444**	**-**

31/12/2024

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux donnés	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Juste Valeur (FVH)						
Risque de change	**791**	**-**	**190**	**193**	**408**	**-**
Cross Currency Swaps	791	-	190	193	408	-
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	**205**	**-**	**155**	**50**	**-**	**-**
Swaps de taux	205	-	155	50	-	-
Total	**996**	**-**	**346**	**243**	**408**	**-**

31/12/2023

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux donnés	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Juste Valeur (FVH)						
Risque de change	**791**	**-**	**115**	**269**	**408**	**-**
Cross Currency Swaps	791	-	115	269	408	-
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	**205**	**-**	**155**	**50**	**-**	**-**
Swaps de taux	205	-	155	50	-	-
Total	**996**	**-**	**270**	**319**	**408**	**-**

31/12/2024

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux reçus	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)						
Risque de change	**4 553**	**116**	**1 390**	**379**	**1 021**	**1 647**
Cross Currency Swaps	4 553	116	1 390	379	1 021	1 647
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	**1 818**	**-**	**80**	**601**	**1 137**	**-**
Swaps de taux	1 818	-	80	601	1 137	-
Total	**6 370**	**116**	**1 470**	**980**	**2 157**	**1 647**

31/12/2023

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux reçus	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)						
Risque de change	**4 418**	**-**	**1 074**	**649**	**996**	**1 700**
Cross Currency Swaps	4 418	-	1 074	649	996	1 700
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	**1 893**	**-**	**80**	**545**	**1 068**	**200**
Swaps de taux	1 893	-	80	545	1 068	200
Total	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**

31/12/2024

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux donnés	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)						
Risque de change	**5 105**	**112**	**1 666**	**284**	**1 188**	**1 855**
Cross Currency Swaps	5 105	112	1 666	284	1 188	1 855
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	**1 819**	**-**	**80**	**601**	**1 138**	**-**
Swaps de taux	1 774	-	80	646	1 048	-
Total	**6 924**	**112**	**1 746**	**885**	**2 326**	**1 855**

31/12/2023

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux donnés	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)						
Risque de change	**5 120**	**-**	**1 319**	**670**	**1 188**	**1 942**
Cross Currency Swaps	5 120	-	1 319	670	1 188	1 942
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	**1 893**	**-**	**80**	**545**	**1 068**	**200**
Swaps de taux	1 893	-	80	545	1 068	200
Total	**7 013**	**-**	**1 399**	**1 215**	**2 256**	**2 142**

5.5 COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET

Le coût de l'endettement financier net contient :
- Les intérêts payés sur les emprunts courants et non courants,
- Les intérêts perçus sur les créances octroyées et la trésorerie disponible,
- Le résultat de change des dettes et de la trésorerie,
- Le résultat de juste valeur et couverture,
- Les résultats sur instruments financiers non qualifiés de couverture,
- la part inefficace des instruments financiers de couverture,

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

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Résultat sur passifs au coût amorti	-1665	-1812	147
Résultat sur actifs au coût amorti	1329	1543	-214
Résultat sur opérations de couverture	-15	-36	21
Résultat sur autres instruments à la JV par résultat	0	0	0
Résultat de change	0	0	0
Coût de l'endettement financier net	**-351**	**-305**	**-46**
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives	-6	-3	-3
Autres charges financières	-6	-9	3
Autres produits financiers	0	0	0
Coût de l'endettement financier net et autres	**-363**	**-317**	**-47**

Analyse du résultat sur opérations de couverture :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Résultat des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur dont :	3	51	-48
Intérêts de la période sur les swaps de couverture de juste valeur	-2	9	-11
Variation de juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur	5	42	-37
Amortissements du report/déport des dérivés de change	0	-	0
Variation de juste valeur des passifs et actifs couverts en juste valeur	8	-48	56
Résultat sur couverture de juste valeur	**11**	**3**	**8**
Intérêts de la période sur les swaps de couverture de flux de trésorerie	28	0	28
Recyclage en résultat des montants différés en capitaux propres	-43	-19	-24
Inefficacité des couvertures	-11	-16	5
Résultat sur couverture de flux de trésorerie	**-26**	**-34**	**8**

Analyse du résultat des autres instruments financiers évalués à la juste valeur :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Résultat des dérivés non qualifiés de couverture dont :	0	0	0
Intérêts nets perçus ou versés sur les swaps non qualifiés de couverture	-1	-1	0
Variation de juste valeur des dérivés non qualifiés de couverture	1	1	0
Résultat sur actifs à la juste valeur par résultat	0	0	0

5.6 RAPPROCHEMENT AVEC LES FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

Le tableau ci-après fait le lien entre les postes de dettes au bilan et les flux de trésorerie liés aux activités de financement :

		Flux de trésorerie liés aux activités de financement				Variations "non cash"		
en millions d'euros	31/12/2023	Émissions d'emprunts / prêts	Rembour-sements d'emprunts / prêts	Encaissements / décaissements sur créances et dettes PPP	Variation des dettes et actifs de trésorerie	Variations de juste valeur	Autres	31/12/2024
Passifs	**-56 382**	**-1 502**	**4 211**	**105**	**79**	**557**	**120**	**-52 832**
Dettes long terme	-47 427	-1 502	4 211	-	0	7	5	-44 726
Dérivés passifs	-1 195	-	-	-	-	-73	114	-1 154
Dettes court terme et collatéraux passifs	-213	-	-	-	79	-	0	-134
Dettes PPP	-1 956	-	-	105	-	96	-	-1 756
Subvention financière	-5 591	-	-	-	-	528	-	-5 063
Actifs	**36 008**	**-**	**-2 723**	**-45**	**79**	**-811**	**-98**	**32 410**
Placements court terme et collatéraux actifs	420	-	-	-	79	-	-	498
Dérivés actifs	859	-	-	-	-	-74	-98	687
Créance sur la Caisse de la dette publique	32 841	-	-2 723	-	-	-637	-	29 481
Créances PPP	1 889	-	-	-45	-	-99	-	1 744
Total des passifs et actifs liés aux activités de financement (1)	**-20 374**	**-1 502**	**1 488**	**60**	**157**	**-254**	**21**	**-20 422**
Passifs	**-551**	**-**	**-**	**-**	**-218**	**-**	**-0**	**-772**
Trésorerie passive	-551	-	-	-	-218	-	-0	-772
Actifs	**598**	**-**	**-221**	**-**	**16**	**1**	**3**	**406**
Prêts, créances et placements	514	-	-221	-	-0	1	0	299
Valeurs mobilières de placement	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponibilités	84	-	-	-	16	-	3	107
Total des autres passifs et actifs financiers (2)	**47**	**-**	**-221**	**-**	**-202**	**1**	**3**	**-365**
dont autres actifs financiers	514	-	-221	-	-0	1	0	299
dont trésorerie et équivalents de trésorerie	-467	-	-	-	-202	-	2	-664
TOTAL DETTE NETTE (1)+(2)	**-20 327**	**-1 502**	**1 266**	**60**	**-45**	**-252**	**24**	**-20 787**

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

en millions d'euros	31/12/2023	Cash-Flow libre	Variation non cash	31/12/2024
Passifs liés aux activités de financement	-56 382	2 893	658	-52 832
Actifs liés aux activités de financement	36 008	-2 689	-909	32 410
Autres actifs financiers	514	-216	2	299
Trésorerie et Equivalents de trésorerie	-467	-201	4	-664
Dette nette IFRS-Variation Cash	**-20 327**	**-214**	**-244**	**-20 787**
Décomposition selon éléments du TFT				
Dont Flux tréso liées aux activités opérationnelles		2 443		
Dont Flux tréso liées aux activités investissement		-1 972		
Retraité des variations des prêts et avances accordés (Eole)*		-216		
Frais financiers décaissés		-350		
Remboursements et intérêts nets sur obligations locatives		-94		
Opérations sur capital		-		
Cash-Flow Libre - variation cash		**-189**		
BFR Financier **		-		
Incidence variation de périmètre		-5		
Variation opération sur capital		-		
Cash-Flow Libre Groupe SNCF Réseau		**-132**		

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

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

		Flux de trésorerie liés aux activités de financement				Variations "non cash"		
en millions d'euros	31/12/2022	Émissions d'emprunts / prêts	Rembour-sements d'emprunts / prêts	Encaissements / décaissements sur créances et dettes PPP	Variation des dettes et actifs de trésorerie	Variations de juste valeur	Autres	31/12/2023
Passifs	**-59 439**	**-1 753**	**3 767**	**84**	**-19**	**1 125**	**-148**	**-56 382**
Dettes long terme	-49 460	-1 753	3 767	-	-0	17	2	-47 427
Dérivés passifs	-1 375	-	-	-	-	329	-149	-1 195
Dettes court terme et collatéraux passifs	-193	-	-	-	-19	-	-1	-213
Dettes PPP	-2 126	-	-	84	-	85	-	-1 956
Subvention financière	-6 285	-	-	-	-	694	-	-5 591
Actifs	**39 253**	**-**	**-2 145**	**-80**	**-190**	**-993**	**164**	**36 008**
Placements court terme et collatéraux actifs	610	-	-	-	-190	-	-	420
Dérivés actifs	838	-	-	-	-	-143	164	859
Créance sur la Caisse de la dette publique	35 746	-	-2 145	-	-	-760	-	32 841
Créances PPP	2 059	-	-	-80	-	-90	-	1 889
Total des passifs et actifs liés aux activités de financement (1)	**-20 186**	**-1 753**	**1 622**	**4**	**-209**	**132**	**16**	**-20 374**
Passifs	**-662**	**-**	**-**	**-**	**-789**	**-**	**900**	**-551**
Trésorerie passive	-662	-	-	-	-789	-	900	-551
Actifs	**826**	**-**	**-152**	**-**	**816**	**8**	**-901**	**598**
Prêts, créances et placements	709	-	-152	-	-50	8	-1	-
Valeurs mobilières de placement	20	-	-	-	-20	-	-	84
Disponibilités	98	-	-	-	886	-	-	84
Total des autres passifs et actifs financiers (2)	**164**	**-**	**-152**	**-**	**27**	**8**	**-1**	**47**
dont autres actifs financiers	709	-	-152	-	-50	8	-1	514
dont trésorerie et équivalents de trésorerie	-545	-	-	-	77	-	-	-467
TOTAL DETTE NETTE (1)+(2)	**-20 022**	**-1 753**	**1 470**	**4**	**-182**	**140**	**15**	**-20 327**

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

en millions d'euros	31/12/2022	Cash-Flow libre	Variation non cash	31/12/2023
Passifs liés aux activités de financement	-59 439	2 080	977	-56 382
Actifs liés aux activités de financement	39 253	-2 416	-829	36 008
Autres actifs financiers	709	-202	7	514
Trésorerie et Equivalents de trésorerie	-545	77	-0	-467
Dette nette IFRS-Variation Cash	**-20 022**	**-461**	**155**	**-20 327**
Décomposition selon éléments du TFT				
Dont Flux tréso liées aux activités opérationnelles		2 141		
Dont Flux tréso liées aux activités investissement		-1 869		
Retraité des variations des prêts et avances accordés (Eole)*		-201		
Frais financiers décaissés		-323		
Remboursements et intérêts nets sur obligations locatives		-93		
Opérations sur capital		-		
Cash-Flow Libre - variation cash		**-345**		
BFR Financier **		-		
Incidence variation de périmètre		-		
Variation opération sur capital		-		
Cash-Flow Libre Groupe SNCF Réseau		**-253**		

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

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

6 AVANTAGES DU PERSONNEL

6.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL

La loi du 04 août 2014 portant réforme ferroviaire au 1er juillet 2015 avait garanti aux agents transférés de SNCF Mobilités l'intégralité des droits acquis au titre des avantages du personnel dont ils bénéficiaient. Les régimes d'avantages du personnel de l'employeur historique sont donc restés en vigueur au sein du groupe Réseau.

Depuis le 1er janvier 2016, les avantages octroyés aux agents transférés de SNCF Mobilités ont été progressivement étendus aux agents de l'ex. Réseau Ferré de France (RFF). Cette convergence qui a concerné environ 1 500 agents n'a pas eu d'impacts matériels sur l'évolution globale des engagements.

Les négociations relatives à la création d'une Convention Collective Nationale (CCN) pour l'ensemble de la branche ferroviaire ont débuté en décembre 2013.

Imposées par la Loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, ces négociations portent sur les thématiques obligatoires d'une convention collective de branche en droit français.

Ainsi, cinq accords de branche, concernant chacun un futur volet de la CCN, ont été négociés et conclus :

- L'accord du 23 avril 2015 relatif au champ d'application de la CCN ;
- L'accord du 31 mai 2016 relatif aux dispositions générales de la CCN ;
- L'accord du 31 mai 2016 relatif au contrat de travail et à l'organisation du travail dans la branche ferroviaire. ;
- L'accord du 6 juin 2017 relatif à la formation professionnelle dans la branche ferroviaire ;
- L'accord du 6 décembre 2021 relatif aux classifications et aux rémunérations dans la branche ferroviaire.

L'ensemble de ces accords ont été étendus par arrêté ministériel, et sont donc pleinement applicables à l'ensemble des entreprises de la branche ferroviaire. Par exception, il est à noter que le volet "organisation du travail" de la CCN, prévu par l'accord du 31 mai 2016, est applicable depuis le 1er janvier 2017 non-seulement aux entreprises de la branche, mais également aux salariés des entreprises titulaires d'un certificat ou d'un agrément de sécurité affectés aux activités ferroviaires, quelle que soit l'activité principale de leurs entreprises.

Les négociations sur les autres volets de la future CCN de la branche ferroviaire se poursuivent. Les volets restant à traiter sont les suivants :

- Les garanties collectives des salariés de la branche (prévoyance) ;
- Le droit syndical.

Par ailleurs, la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 "pour un nouveau pacte ferroviaire" avait défini le calendrier et les modalités d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires nationaux de voyageurs et avait confié à la branche la négociation des garanties sociales, autres que celles déjà prévues par la loi, attachées aux salariés transférés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, dit « sac à dos social ».

L'accord relatif aux garanties sociales signé le 6 décembre 2021, aujourd'hui étendu, définit ainsi, au-delà des règles déjà prévues par la loi (garanties de l'emploi et de rémunération, affiliation au régime spécial de retraite), les règles de transfert des garanties sociales dont les salariés bénéficiaient, telles que le maintien dans leur logement locatif, l'accès à la médecine de soins SNCF, la continuité des facilités de circulation, le devenir de leur compte-épargne temps, etc., chez leur nouvel employeur.

6.1.1 Avantages du personnel à court terme

Il s'agit des avantages du personnel (autres que les indemnités de cessation d'emploi) payés intégralement dans les douze mois suivant la fin de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants.

6.1.2 Avantages du personnel postérieurs à l'emploi

Il s'agit des avantages du personnel (autres que les indemnités de fin de cession d'emploi) acquis pendant la période d'activité des salariés, mais payés après la fin de cette période d'emploi comme les pensions et autres prestations de retraite, l'assurance-vie postérieure à l'emploi, l'assistance médicale postérieure à l'emploi.

La création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF le 30 juin 2007, a eu pour conséquence de dégager SNCF de ses engagements de retraite et de prévoyance, l'Entreprise se trouvant désormais engagée vis-à-vis de son personnel par un régime à cotisations définies.

Les régimes à prestations définies relatifs aux avantages du personnel postérieurs à l'emploi comprennent notamment les indemnités de fin de carrière ou indemnités de départ en retraite, et d'autres avantages décrits ci-après.

6.1.2.1 Rentes pour accidents du travail, de trajets et maladies professionnelles (ATT-MP) des agents du cadre permanent

Le service des rentes Accidents du Travail (AT) est auto-assuré pour le personnel actif et retraité des sociétés SNCF Réseau, et SNCF Gares et Connexions, indépendamment du régime général en vigueur.

Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté. Elles constituent des avantages à long terme lorsqu'elles sont versées aux actifs sur leurs périodes d'activité et des avantages postérieurs à l'emploi lorsqu'elles sont versées sur la période de retraite. La provision intègre la réversibilité des rentes d'accidents du travail, en principe non réversibles, sauf lorsque le décès du salarié actif ou du pensionné est imputable à la maladie ou à l'accident professionnel. Dans ce cas, le conjoint survivant bénéficie d'une rente d'ayant-droit.

6.1.2.2 Action sociale

Diverses actions sont mises en œuvre au titre de l'action sociale des sociétés SNCF Réseau et Gares et Connexions : accès aux infrastructures, consultations d'assistantes sociales… Ces actions profitent à l'ensemble des agents actifs (avantages à court terme) et essentiellement aux agents retraités relevant du régime spécial statutaire et à leurs veuves (avantages postérieurs à l'emploi). Une provision à due concurrence au titre de l'avantage octroyé aux retraités est donc constituée.

6.1.2.3 Régime différentiel de prévoyance des cadres supérieurs du cadre permanent

Le régime de prévoyance complémentaire concerne les cadres supérieurs statutaires de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions. 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 spéciales de secours aux conjoints).

6.1.2.4 Cessations anticipées d'activité et temps partiels de fin de carrière

Les formules de cessations anticipées d'activité (CAA) et de temps partiels de fin de carrière (TPFC) résultent de l'accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière du

22 avril 2024, qui se substitue à l'accord de juin 2008 relatif à la cessation progressive d'activité (CPA).

L'accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière offre à tout salarié contractuel ou statutaire de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions la possibilité de bénéficier d'une formule de cessation anticipée d'activité ou d'un temps partiel de fin de carrière, dès lors qu'il liquide son droit à pension de retraite à l'issue du dispositif.

Le régime de CAA et TPFC constitue un avantage du personnel postérieur à l'emploi et fait l'objet d'une provision. Le calcul de la provision repose sur plusieurs hypothèses structurantes, telles que l'âge de départ à la retraite, la durée d'exposition à des postes à pénibilité avérée, les prévisions d'adhésion aux différentes formules de CAA ou de TPFC.

La provision relative à la CPA, devenue caduque du fait du nouvel accord du 22 avril 2024, a été reprise en quasi-intégralité. La CPA qui constituait un avantage à long terme, proposait une formule de temps de travail permettant une cessation dégressive ou complète d'activité avant le départ à la retraite.

6.1.2.5 Indemnités de départ en retraite des agents contractuels

Cette provision couvre le versement des indemnités de départs en retraite des agents contractuels, en application du régime de droit commun, sur la base de l'ancienneté du salarié dans l'Entreprise.

6.1.2.6 Facilités de circulation

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

Les facilités de circulation octroyées au personnel actif sur leur période d'activité ainsi qu'à leurs ayants-droits, en contrepartie des services rendus, sont qualifiés d'avantages à court terme et constituent des charges de l'exercice au cours duquel le service est rendu.

En revanche, les facilités de circulation octroyées au personnel actif pour la période postérieure à leur emploi, ainsi qu'aux retraités et à leurs ayants-droits, constituent des avantages postérieurs à l'emploi.

L'obligation relative aux facilités de circulation est estimée sur la base du coût moyen marginal du dispositif. Ce dernier étant toujours resté inférieur au prix moyen acquitté par les bénéficiaires lors de la réservation, aucun passif n'était reconnu avant le 31 décembre 2022.

La convention entre l'ACOSS (Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale) et l'UTP (Union des Transports Publics) signée en août 2022, a modifié ce coût marginal, induisant une augmentation des cotisations sociales dues au titre des facilités de circulation, celles-ci étant calculées sur la base de nouvelles assiettes constituées du nouveau barème forfaitaire de valorisation des avantages en nature FC.

Le nouveau dispositif de gestion des facilités de circulation prévu par la Convention collective nationale de la branche ferroviaire a par ailleurs instauré le principe du versement de contributions financières établies selon ledit barème forfaitaire, à compter de 2025, à une caisse de compensation ad hoc, afin de réallouer les sommes collectées aux opérateurs de transport. Ce versement est néanmoins intervenu dès 2024 du fait de la facturation des facilités de circulations par SNCF Voyageurs.

Les facilités de circulation octroyés au titre des avantages postérieurs à l'emploi font l'objet d'une provision.

6.1.3 Avantages du personnel à long terme

Il s'agit des avantages, autres que les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de fin de contrat de travail que l'entreprise ne s'attend pas à régler intégralement dans les douze mois suivant la fin de l'exercice au cours duquel les salariés ont rendu les services correspondants. Ces avantages couvrent les dispositifs suivants.

6.1.3.1 Cessations progressives d'activité

L'accord relatif à la Cessation Progressive d'Activité (CPA) visant à aménager le temps de travail des salariés en fin de carrière est devenu caduc du fait de la signature le 22 avril 2024 de l'accord relatif aux cessations anticipées d'activité (CAA) et temps partiels de fin de carrière (TPFC).

La provision CAA a été reprise dans sa quasi-intégralité. Seule subsiste une part de provision au titre des agents qui sont en cessation progressive d'activité à la date de la clôture.

L'accord CPA de 2008 offrait la possibilité d'une cessation dégressive ou complète d'activité pour le personnel des sociétés SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions. L'octroi des avantages combinait des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel.

6.1.3.2 Rentes accident du travail et maladie professionnelle (AT-MP) des agents du cadre permanent pour leur période d'activité

Cf. Note 6.1.2.1.

6.1.3.3 Médailles d'honneur du travail

La médaille d'honneur est destinée à récompenser les services rendus dans leur emploi par les agents. La médaille d'argent peut être décernée à tout agent quel que soit son âge, en activité ou non, comptant au moins 25 années de service. Dans les mêmes conditions, la médaille de vermeil peut être décernée à tout agent comptant au moins 35 années de services et la médaille d'or à tout agent comptant au moins 38 années de service (ou 20, 30 et 33 ans pour les agents de conduite). Les agents en activité de service auxquels est décernée la médaille d'honneur bénéficient d'une allocation et d'un congé supplémentaire avec solde. La provision est calculée en valorisant le coût de cette allocation et des 2 jours de congés supplémentaires obtenus. Les montants des différentes allocations sont fixés par décret et ne changent pas, sauf en cas de publication de nouveaux montants.

6.1.3.4 Comptes épargne temps de fin d'activité

Suite à la publication de la loi 2005-296 du 31 mars 2005 portant sur la réforme de l'organisation du temps de travail dans l'Entreprise et du décret du 3 septembre 2008 sur l'application de la loi du 8 février 2008 pour le pouvoir d'achat, l'EPIC SNCF Mobilités avait signé, le 6 juin 2008, un accord collectif prévoyant la création d'un compte épargne temps permettant d'épargner des jours de congés, à utiliser soit en complément des jours de congés de l'année (avantage à court terme), soit en fin de carrière, ou dans le cadre d'une cessation progressive d'activité (avantages à long terme). Cet accord bénéficie au personnel de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions.

6.1.3.5 Accord en faveur des anciens apprentis

La provision concerne l'accord collectif du 28 octobre 2016 négocié au niveau du groupe public ferroviaire relatif à l'évolution des majorations salariales des anciens apprentis et élèves et à la mise en place d'un dispositif de participation financière de l'entreprise au rachat des trimestres de retraite non validés de ses anciens apprentis, au titre de périodes d'apprentissage effectuées avant le 30 juin 2008.

6.1.4 Indemnités de cessation d'emploi

Il s'agit des avantages du personnel payables à la suite de la décision de l'entité de résilier le contrat de travail du membre du personnel avant l'âge normal de départ en retraite ; ou la décision du membre du personnel de partir volontairement en échange de ces indemnités.

Les indemnités de cessation d'emploi comprennent les dispositifs ci-après.

6.1.4.1 Départs volontaires des agents statutaires

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

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

6.1.4.2 Allocations de retour à l'emploi

L'assurance chômage du personnel de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions est gérée en auto-assurance. La provision pour allocations de retour à l'emploi permet de couvrir les prestations versées par Pôle Emploi aux ex salariés, s'ils sont démissionnaires, licenciés par mesure disciplinaire, voire réformés pour les agents statutaires. La provision couvre également les prestations susceptibles d'être versées aux apprentis et alternants à l'issue de leur contrat de travail

6.2 ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES

6.2.1 Décomposition du passif

Les principaux régimes d'avantages du personnel du Groupe donnent lieu à la comptabilisation des passifs suivants :

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Retraite et autres avantages assimilés	415	421
Prévoyance CS	17	18
Action Sociale	69	71
Rentes Accidents du travail	382	382
Cessation anticipée d'activité (CAA) & Temps partiel fin de carrière (TPFC)	259	-
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi	**1 142**	**891**
Rentes Accidents du travail	14	15
Médailles du travail et autres avantages assimilés	49	58
Cessation progressive d'activité (CPA)	3	116
Compte épargne temps (CET)	235	208
Passif au titre des autres avantages à long terme	**301**	**397**
Passif total	**1 443**	**1 288**
- dont non courant	1 346	1 228
- dont courant	96	60

6.2.2 Variation du passif

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Total passif à l'ouverture	**1 288**	**1 162**
Coût des services rendus	54	76
Coût des services passés	132	0
Effet des liquidations du régime	-	-
Intérêt financier net	38	40
Ecarts actuariels générés sur la période	10	76
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-79	-63
Variation de périmètre	-0	-2
Effet de change	-	-
Autres	-	-1
Total passif à la clôture	**1 443**	**1 288**

L'augmentation des avantages du personnel de 155 M€ résulte essentiellement de la constatation de la provision pour CAA et TPFC pour un montant de 259 M€ et de la reprise concomitante de la provision pour CPA pour un montant de 116 M€.

La perte actuarielle nette de 10 M€ constatée en 2024, comprend une charge nette actuarielle de 18 M€ imputée en résultat financier (vs une charge nette actuarielle de 73 M€ en 2023) au titre des avantages à long-terme.et un gain actuariel reconnu en réserves non recyclables de 7 M€ (vs une perte actuarielle reconnue 3 M€ en 2023) au titre des avantages postérieurs à l'emploi.

En 2023, l'augmentation des avantages du personnel résultait notamment de la constatation d'une perte actuarielle nette 76 M€, liée aux effets contrastés des éléments ci-après :

- Le changement d'estimation de la provision Comptes Epargne Temps. Depuis sa mise en place, la provision était évaluée de façon simplifiée sur la base des jours épargnés. Compte tenu de l'expérience et des observations réalisées, l'évaluation au 31 décembre 2023 a pu être réalisée conformément à la méthode actuarielle dite des unités de crédit projetées, celle-ci intègre donc les comportements (épargne, monétisation) de façon prédictive. Le changement d'estimation s'est traduit par une augmentation de la provision en contrepartie d'un écart actuariel de -28 M€ imputé en résultat financier ;

- La diminution du taux d'actualisation qui passait de 3,61% au 31 décembre 2022 à 3,40% au 31 décembre 2023 et du taux d'inflation qui passait de 2,20% au 31 décembre 2022 à 2,10% au 31 décembre 2023 ;

- L'évolution des autres hypothèses, notamment le taux d'augmentation des salaires ;

- Et les écarts d'expérience relatifs aux effectifs et aux barèmes des salaires.

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2024 sont les suivantes :

31/12/2024 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	CPA CET CAA TPFC	Médailles du travail et autres avantages	31/12/2024
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	**421**	**18**	**71**	**396**	**324**	**58**	**1 288**
Coût des services rendus	10	0	1	10	24	8	54
Cotisation des salariés	-						-
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	-	-	-	-	247	-	247
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-	-	-	-	-116	-	-116
Effet des liquidations	-	-	-	-	-	-	-
Coût financier	14	1	2	13	7	1	38
Ecarts actuariels générés sur la période	-11	-1	-2	5	20	-2	10
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-19	-1	-3	-29	-11	-16	-79
Effet des variations de périmètre	-0	0	-0	-	-	0	-0
Effet de change	-					-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	**415**	**17**	**69**	**396**	**497**	**49**	**1 443**
Dont valeur actualisée des obligations non financées	415	**17**	**69**	**396**	**497**	**49**	**1 443**

En 2023, les avantages de retraites et autres avantages assimilés comprennent la provision relative aux facilités de circulation de 395 M€ (dont 365 M€ au titre des contributions financières et 30 M€ au titre des charges sociales).

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs du régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2023 sont les suivantes :

31/12/2023 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	31/12/2023
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	**399**	**18**	**69**	**399**	**219**	**58**	**1 162**
Coût des services rendus	9	0	1	11	47	9	76
Cotisation des salariés	-						-
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	0	-	-	-	-	-	0
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-	-	-	-	-	-	-
Effet des liquidations	-	-	-	-	-	-	-
Coût financier	14	1	2	14	8	1	40
Ecarts actuariels générés sur la période	-0	-1	2	2	69	4	76
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-1	-1	-4	-28	-18	-13	-63
Effet des variations de périmètre	-0	-0	-0	-1	-1	0	-2
Effet de change	-					-	-
Autres	-1	-	-	-	-	-	-1
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	**421**	**18**	**71**	**396**	**324**	**58**	**1 288**
Dont valeur actualisée des obligations non financées	421	18	71	396	324	58	1 288

6.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL

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

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

Dans les autres cas, les engagements font l'objet d'évaluations actuarielles et de provisions inscrites au bilan au fur et à mesure de l'accumulation des droits à prestation par les salariés. La dette actuarielle (ou valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies) est déterminée selon la méthode actuarielle dite des unités de crédits projetés qui stipule que chaque période de service donne lieu à constatation d'une unité de droit à prestation et évalue séparément chacune de ces unités pour obtenir l'obligation finale.
Ces calculs intègrent des hypothèses de taux d'actualisation, de mortalité, de rotation du personnel et de projection des salaires futurs.

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

La charge nette est constatée :
- En résultat opérationnel courant pour la part correspondant au coût des services rendus matérialisant l'acquisition linéaire des droits à prestations, au coût des services passés (modification et réduction de régime) et à l'effet des liquidations. Le coût des services passés est comptabilisé immédiatement et totalement en résultat que les droits soient acquis ou non.
- En résultat financier pour la part correspondant à l'intérêt financier net (coût de la désactualisation de la dette, diminué le cas échéant du rendement implicite des actifs du régime et de l'intérêt sur l'effet de plafonnement de l'actif) ainsi que les écarts actuariels générés au titre des autres avantages à long terme.

6.3.1 Charge nette au titre des régimes à prestations définies

Au total, la charge enregistrée en résultat au titre des régimes à prestations définies se décompose comme suit :

31/12/2024 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	CPA CET CAA TPFC	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Coût des services rendus	10	0	1	10	24	8	54
Coût des services passés générés sur l'exercice	-	-	-	-	132	-	132
Dont effet des modifications de régime	-	-	-	-	*247*	-	*247*
Dont effet des réductions de régime	-	-	-	-	*-116*	-	*-116*
Effet des liquidations sur l'obligation	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Résultat opérationnel courant	**10**	**0**	**1**	**10**	**156**	**8**	**185**
Intérêt financier net du régime	14	1	2	13	7	1	38
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme				-1	20	-2	17
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Résultat financier	**14**	**1**	**2**	**12**	**27**	**-1**	**55**
Total	**24**	**1**	**3**	**23**	**183**	**6**	**241**

31/12/2023 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Coût des services rendus	9	0	1	11	47	9	**76**
Coût des services passés générés sur l'exercice	0	-	-	-	-	-	0
Dont effet des modifications de régime	0	-	-	-	-	-	0
Dont effet des réductions de régime	-	-	-	-	-	-	-
Effet des liquidations sur l'obligation	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-1	-	-	-	-	-	-1
Résultat opérationnel courant	**8**	**0**	**1**	**11**	**47**	**9**	**75**
Intérêt financier net du régime	14	1	2	14	8	1	40
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme				-0	69	4	73
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Résultat financier	**14**	**1**	**2**	**14**	**77**	**5**	**113**
Total	**23**	**1**	**3**	**24**	**124**	**13**	**188**

6.3.2 Charge nette au titre des régimes à cotisations définies

La charge comptabilisée au titre des régimes à cotisations définies est comprise dans les charges de personnel et s'élève à 0,6 Mds€ sur 2024 (et à 0,6 Mds€ sur 2023). Elle concerne essentiellement le régime spécial de retraite du personnel au statut de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF en 2007.

6.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS

6.4.1 Principales hypothèses actuarielles retenues

Les provisions pour engagements de personnel sont calculées sur une base actuarielle, en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Les paramètres utilisés pour la modélisation des principaux avantages du personnel sont les suivants :

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation appliqué pour actualiser les obligations au titre des principaux avantages postérieurs à l'emploi a été déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à celle des engagements.

Table de mortalité

Les engagements Action sociale et Prévoyance CS de SNCF Réseau sont évalués sur la base d'une table de mortalité prospective par sexe spécifique à la population cheminote (base régime spécial de retraite). Cette table construite par la Caisse de Prévoyance Retraite (CPR) a été validée par un actuaire certificateur.

Une table intégrant un coefficient de dégradation a été extrapolée pour les régimes des Rentes ATT/MP. Sur la base de la table certifiée CPR, les tables de mortalité des autres régimes ont été modifiées.

Ces tables de mortalité répondent, entre autres, à la précision apportée par la norme révisée selon laquelle la mortalité doit refléter celle des bénéficiaires du régime pendant et après la période d'activité.

Taux d'adhésion au régime CAA et TPFC

Le montant de l'engagement au titre de l'accord de cessation anticipée d'activité et de temps partiel de fin de carrière est calculé sur la base d'hypothèses d'adhésion aux différentes formules, en fonction des catégories de personnel. Ces hypothèses sont les suivantes :

- 40% des statutaires et 30% des contractuels du fait de leur expérience sur des postes à pénibilité avérée, éligibles à la CAA avec pénibilité ;
- 15% des statutaires et 12% des contractuels non suffisamment exposés sur des postes à pénibilité avérée, éligibles à la CAA pour tous ;
- 5% des salariés éligibles au TPFC.

Une variation à la hausse ou à la baisse de ces hypothèses d'adhésion de 100 points de base aurait un effet de l'ordre de +/- 10 M€ sur la valeur de l'engagement.

Concernant le montant de l'engagement au titre de l'accord de cessation progressive d'activité, celui-ci était calculé sur la base d'une hypothèse d'adhésion unique de 0,00% % pour SNCF Réseau (vs 21,08% en 2023) et 0,00%% pour SNCF Gares & Connexions (vs 13,10% en 2023

Hypothèses retenues pour les principaux régimes de SNCF Réseau

Les principales hypothèses actuarielles utilisées pour l'évaluation des engagements au titre des régimes de SNCF Réseau sont détaillées ci-après :

	31/12/2024	31/12/2023
Taux d'actualisation	3,49%	3,40%
Taux d'inflation	2,00%	2,10%
Taux de revalorisation des prestations		
Prévoyance	2,40%	2,40%
Action sociale	2,00%	2,10%
Rentes Accidents du travail	2,00%	2,10%
Cessation progressive d'activité	3,50%	3,50%
IDR et médailles du travail	3,50%	3,50%
Table de mortalité		
Prévoyance et action sociale	CPRH 2070 / CPRF	CPRH 2070 / CPRF
Rente AT actifs et retraités	CPR AT 2070 / CPRF	CPR AT 2070 / CPRF
Rente AT veuves	/ CPRF	/ CPRF
Cessation progressive d'activité	CPR80%H /20%F / CPRF	CPR80%H /20%F / CPRF
IDR et médailles du travail	CPR80%H /20%F / CPRF	CPR80%H /20%F / CPRF
Taux d'adhésion au régime CPA - Réseau		21,08%
Taux d'adhésion au régime CPA - Gares et Connexions		13,10%
Taux d'adhésion au régime CAA - avec Pénibilité	40%(CP) / 30% (CDI)	
Taux d'adhésion au régime CAA - sans Pénibilité	15%(CP) / 12% (CDI)	
Taux d'adhésion au régime TPFC	5,00%	

6.4.2 Analyse par nature des écarts actuariels

La comptabilisation des écarts actuariels diffère selon la qualification du régime :

- Concernant les régimes à prestations définies au titre des avantages postérieurs à l'emploi, les écarts actuariels sont constatés en réserves non recyclables (capitaux propres).
Ils ne sont jamais recyclés en résultat, mais peuvent être reclassés en Autres réserves non distribuées, en cas de sortie du périmètre de l'entité concernée.
- Concernant les régimes d'avantages à long terme, les écarts actuariels sont comptabilisés immédiatement dans le résultat financier de la période.

Variation et décomposition des écarts actuariels

31/12/2024 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL Post-emploi	Rentes AT long-terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL Long-terme
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	**-366**	**0**	**19**	**65**	**-281**				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	-2	1	1	-16	**-16**	1	2	2	**5**
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif (1)	-	-	-	-	**-**	-	-	-1	**-1**
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	13	-0	1	10	**24**	0	-22	1	**-21**
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	**11**	**1**	**2**	**-6**	**7**	**1**	**-20**	**2**	**-17**
Effet de change	-				**-**				
Autres	-0				**-0**				
Gains (pertes) actuariels à la clôture	**-355**	**1**	**21**	**59**	**-274**				**-**
Total ajustements liés à l'expérience	*-2*	*1*	*1*	*-16*	***-16***	*1*	*2*	*2*	***5***
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	*13*	*-0*	*1*	*10*	***24***	*0*	*-22*	*-0*	***-22***

31/12/2023 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL Post-emploi	Rentes AT long-terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL Long-terme
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	**-367**	**-0**	**22**	**67**	**-279**				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	16	0	-1	3	**19**	0	-6	-1	**-7**
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif (1)	-8	1	-	-	**-7**	-	-	-1	**-1**
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	-8	-0	-1	-5	**-14**	-0	-63	-2	**-66**
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	**0**	**1**	**-2**	**-2**	**-3**	**0**	**-69**	**-4**	**-73**
Effet de change	-				**-**				
Autres	-				**-**				
Gains (pertes) actuariels à la clôture	**-366**	**0**	**19**	**65**	**-281**				**-**
Total ajustements liés à l'expérience	*16*	*0*	*-1*	*3*	***19***	*0*	*-6*	*-1*	***-7***
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	*-16*	*0*	*-1*	*-5*	***-21***	*-0*	*-63*	*-3*	***-67***

Analyse de sensibilité de l'engagement aux principales hypothèses actuarielles

Les montants présentés ci-après correspondent à la variation à la baisse (gain actuariel) ou à la hausse (perte actuarielle) des engagements tels que comptabilisés au 31 décembre 2024.

31/12/2024 En millions d'euros (Gains) pertes actuariels	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	CPA CET CAA TPFC	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Sensibilité au taux d'actualisation							
Variation de + 0,25pt	-15	-0	-2	-11	-11	-1	**-41**
Variation de - 0,25pt	16	1	3	11	12	1	**43**
Sensibilité au taux d'inflation							
Variation de + 0,25pt		1	3	12			**15**
Variation de - 0,25pt		-0	-2	-11			**-14**
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CAA							
Variation de + 1pt					9		**9**
Variation de - 1pt					-10		**-10**

31/12/2023 En millions d'euros (Gains) pertes actuariels	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Sensibilité au taux d'actualisation							
Variation de + 0,25pt	-14	-1	-2	-10	-9	-1	**-37**
Variation de - 0,25pt	17	1	3	13	9	1	**43**
Sensibilité au taux d'inflation							
Variation de + 0,25pt		1	3	13			**16**
Variation de - 0,25pt		-1	-2	-10			**-13**
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA							
Variation de + 1pt					6		**6**
Variation de - 1pt					-6		**-6**

7 ELEMENTS DU RESULTAT

L'EBITDA est constituée :
- du chiffre d'affaires et des produits annexes diminués des charges directement rattachables à l'activité. Ces dernières comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais du personnel, les impôts et taxes, les cessions d'actifs liées à l'activité (immobilisations corporelles rentrant dans le cycle opérationnel, cédés dans le cadre d'opérations de renouvellement des outils de production, matériels de transport principalement) et divers autres éléments,
- augmenté des variations de provisions sur actifs circulants directement rattachées à l'activité.

L'EBITDA se distingue du résultat opérationnel courant qui intègre la plupart des éléments n'ayant pas d'incidence en trésorerie (amortissements, provisions…), et divers autres éléments non rattachables directement à un autre poste du compte de résultat. Ainsi, les dotations aux provisions liées aux avantages au personnel (hors coûts financiers), les dotations aux provisions pour risques et charges tout comme les reprises de provision utilisées ou non sont constatées en-dessous de l'EBITDA sur la ligne « Variation nette des provisions ». L'EBITDA est ainsi affecté lorsque la charge ou la perte ayant fait l'objet de la provision se réalise effectivement.

7.1 PRODUITS DES ACTIVITES ORDINAIRES

Le chiffre d'affaires est constitué essentiellement des prestations de services générées par l'activité ferroviaire. Ainsi, les revenus des péages qui constituent l'essentiel du chiffre d'affaires sont reconnus en comptabilité au moment de la circulation effective des trains.
A ces redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire s'ajoutent les compensations tarifaires versées par l'Etat pour assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret, en complément des redevances versées par les entreprises de fret. Elles sont comptabilisées en chiffre d'affaires car analysées comme des compléments de tarifs.
'Les autres produits se composent essentiellement de prestation d'entretien et de maintenance.
Les charges directement rattachables à l'exploitation comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais de personnel, les impôts et taxes, et divers autres éléments.

Ventilation des produits ordinaires par catégories :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire dont :			
Redevance d'accès	2 451	2 271	180
Redevance de marché	3 053	2 745	309
Redevance circulation	1 076	840	236
Redevances complémentaires d'électricité et de transport d'électricité	282	514	-232
Compensations FRET	176	135	41
Autres redevances	55	58	-3
Prestations d'entretien et de maintenance	284	275	9
Revenus tirés de la gestion des gares	1 099	997	102
Locations immobilières et produits du patrimoine	477	458	19
Autre chiffre d'affaires	581	586	-5
Total Chiffre d'affaires par principales lignes de services	**9 533**	**8 879**	**654**
Clients du secteur public (Etats et collectivités territoriales)	2 373	2 239	134
Clients particuliers	-	-	-
Clients entreprises ferroviaires du secteur privé et public	7 160	6 640	520
Total Chiffre d'affaires par type de clients	**9 533**	**8 879**	**654**
Transfert immédiat	7 918	7 265	652
Transfert en continu sur de courtes durées (moins d'un an)	1 025	1 049	-24
Transfert en continu sur de longues durées (plus d'un an)	590	564	26
Total Chiffre d'affaires selon la méthode de reconnaissance	**9 533**	**8 879**	**654**

Les autres chiffres d'affaires comprennent notamment :

- La refacturation de travaux, d'études et de matières pour le compte de tiers, par les SA SNCF Réseau et Gares & Connexions principalement au sein du GPU.

- Les prestations de diverses natures réalisées par les autres filiales du Groupe principalement au sein du Groupe Gares & Connexions.

Les obligations de prestations remplies à un moment précis (IFRS 15 § 38) sont classées dans la catégorie « Transfert immédiat ». C'est le cas notamment des redevances d'utilisation du réseau et des installations de service (voir ci-dessous).

Les obligations de prestation remplies en continu (IFRS 15 § 35 à 37) sont classées dans les catégories « Transfert en continu » de longue ou courte durée selon la date prévue de fin de la prestation. C'est le cas notamment des locations.

Informations relatives aux obligations de performance retenues pour la reconnaissance des produits des d'activités ordinaires

SNCF Réseau comptabilise les produits relatifs aux redevances d'utilisation du réseau au moment des circulations effectives.

Différents dispositifs commerciaux indemnitaires et incitatifs prévoient des pénalités pour SNCF Réseau ou les entreprises ferroviaires et candidats autorisés en cas de dysfonctionnements ou de fonctionnement non optimal. Ces pénalités ou indemnités viennent minorer ou augmenter le chiffre d'affaires lors de la survenance de leur fait générateur.

L'utilisation du réseau conduit les entreprises ferroviaires à utiliser différentes installations de services telles que les stations-services, les installations de triage, les voies de services, les cours de marchandises ou les chantiers de transport combinés.

Les produits liés à ces prestations annexes sont comptabilisés au moment de l'utilisation de l'installation de service.

Les revenus locatifs sont perçus en continu sur la durée de la location. (IFRS 15 § 35 a)

SNCF Réseau est également sollicité pour réaliser des études et travaux. Les produits sont alors reconnus à l'avancement conformément à IFRS 15 § 35 c, dès lors que ces prestations spécifiques donnent lieu à un droit exécutoire à paiement de la prestation à date

7.2 TABLEAU DE VARIATION DES ACTIFS ET PASSIFS SUR CONTRAT

en millions d'euros	31/12/2023	Ajustement/Activation	Diminution	31/12/2024
Factures à établir - CA sans droit immédiat à facturation (a)	95	118	-132	81
Autres actifs sur contrats	-	-	-	-
Actifs sur contrats	**95**	**118**	**-132**	**81**
Avances et acomptes reçus sur contrats clients	142	0	-78	64
Produits constatés d'avance au titre des contrats clients (b)	598	102	-68	631
Autres passifs sur contrats (c)	0	829	-829	0
Passifs sur contrats	**740**	**930**	**-975**	**696**

a : Concerne les produits à recevoir au titre des FAE liées aux contrats clients : différence entre le CA facturé et le CA à reconnaître selon l'avancement des coûts ou la prestation réalisée.
b : Sont concernés les PCA liés aux contrats clients à l'avancement, les PCA relatifs aux redevances de gestion du réseau ferroviaire et PCA sur autres contrats clients.
c : Sont notamment concernés les avoirs à émettre sur les contrats clients au titre d'une contrepartie variable mise en jeu

7.3 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

Les achats et autres charges externes se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Transport électricité et Moyen de traction	-536	-542	6
Entretien et maintenance	-363	-439	76
Honoraires et prestations informatiques	-738	-387	-351
Patrimoine	-424	-527	103
Autres achats et charges externes	-1 259	-1 499	240
Achats et charges externes	**-3 320**	**-3 394**	**74**

7.4 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Les charges de personnels comprennent principalement les salaires, les cotisations sociales, la participation des salariés et les dépenses au titre des autres avantages du personnel à l'exclusion des variations de provisions liées aux avantages du personnel.

Au 31 décembre 2024, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Salaires	-3 258	-3 052	-206
Personnel refacturé détaché et intérimaire	-21	-19	-1
Charges de personnel nettes	**-3 279**	**-3 072**	**-207**
Autres avantages du personnel	0	-10	0
Effectifs moyens payés	**63 216**	**62 967**	**249**

7.5 IMPÔTS ET TAXES

Les impôts et taxes pris en compte dans l'EBITDA comprennent principalement les taxes assises sur les salaires et la Contribution Économique Territoriale (CET).

La CET comprend deux composantes : la Contribution Foncière des Entreprises (CFE), assise sur les seules valeurs locatives des biens passibles d'une taxe foncière, et la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE), assise sur la valeur ajoutée des entreprises

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Contribution Economique Territoriale (CET)	-52	-51	-1
Taxes foncières	-56	-54	-2
Taxes assises sur salaires	-149	-135	-14
dont Taxe Apprentissage	*-19*	*-17*	*-2*
dont Formation Professionnelle	*-29*	*-23*	*-6*
dont Effort à la Construction	*-14*	*-26*	*12*
dont Versement Transport	*-58*	*-51*	*-7*
dont Autres Taxes	*-29*	*-18*	*-11*
Autres Impôts et taxes (dont C3S)	-38	-30	-7
Total Impôts et Taxes	**-295**	**-271**	**-24**

8 INFORMATION SECTORIELLE

8.1 DÉTERMINATION DES SECTEURS PRÉSENTÉS

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

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

- SNCF Réseau : activité d'exploitation, d'entretien et de développement de l'infrastructure ferroviaire nationale. Il correspond à l'entité juridique : SA SNCF Réseau.
- Groupe Gares & Connexions : activité d'exploitation, d'entretien et de développement des gares. Ce secteur regroupe les entités juridiques : SA Gares & Connexions, ainsi que ses filiales AREP groupe (architecture et aménagement urbain) et groupe Retail & Connexions (valorisation commerciale en gares).

8.2 INDICATEURS SECTORIELS

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

- Le chiffre d'affaires externe, après élimination de toutes les transactions avec les autres secteurs du groupe.
- L'EBITDA
- Les investissements bruts comptabilisés (tous financements confondus)
- Les investissements décaissés nets de subventions encaissées
- La dette nette

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

8.3 INFORMATION PAR SECTEUR

31/12/2024

en millions d'euros	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Autres	Eliminations intra-métier	Total
Chiffre d'affaires externe	7 611	1 882	40		9 533
Chiffre d'affaires interne	324	122	154	-600	-
Chiffre d'affaires	**7 935**	**2 004**	**194**	**-600**	**9 533**
EBITDA	2 114	466	14	-20	2 574
Investissements bruts comptabilisés	-5 518	-992	-22		-6 531
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	-2 419	182	-21		-2 258
Dette nette	19 531	1 219	37		20 787

31/12/2023

en millions d'euros	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Autres	Eliminations intra-métier	Total
Chiffre d'affaires externe	7 102	1 746	31		8 879
Chiffre d'affaires interne	419	110	133	-662	-
Chiffre d'affaires	**7 521**	**1 856**	**164**	**-662**	**8 879**
EBITDA	1 762	370	11	-20	2 123
Investissements bruts comptabilisés	-5 522	-1 113	-12		-6 647
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	-1 777	-437	-12		-2 226
Dette nette	19 249	1 064	14		20 327

9 IMPÔTS SUR LES RESULTATS

Les impôts sur les résultats englobent l'ensemble des impôts déterminés sur la base d'un résultat net comptable. La CVAE n'est pas considérée comme un impôt sur le résultat. Les crédits d'impôts recherche et compétitivité emploi sont comptabilisés en minoration des charges correspondantes.

La ligne « impôt sur le résultat » du compte de résultat comprend :

- L'impôt exigible sur les sociétés et les différentes contributions additionnelles qui s'y rattachent.
- Les crédits d'impôt mécénat et étrangers.
- Le cas échéant, l'impact des redressements fiscaux au titre d'un impôt sur le résultat.
- Les impôts différés.

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

Conformément à IAS12, les impôts courants et différés sont comptabilisés au compte de résultat de la période ou directement en "autres éléments du résultat global" lorsqu'ils sont générés par une transaction comptabilisée directement dans cette rubrique. Les impôts différés concernés font l'objet d'une ligne spécifique dans l'état du résultat global consolidé.

Impôts différés

Le Groupe comptabilise, par entité fiscale, des impôts différés pour l'ensemble des différences temporelles entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé. Les impôts différés sont calculés selon la méthode du report variable, en appliquant le dernier taux d'impôt voté à la date de clôture et applicable à la période de reversement des différences temporelles. Les impôts différés ont été évalués aux taux de 25,83% en fonction de l'année au cours de laquelle ils se déboucleront.

Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables, ainsi que les crédits d'impôts, ne sont comptabilisés que lorsque leur récupération est jugée probable. SNCF réseau limite la reconnaissance des ses impôts différés actifs au montant prévisionnel d'IS qu'elle prévoit d'acquitter sur un horizon de 20 ans glissant. Cet horizon de temps s'explique par l'environnement économique de SNCF Réseau : activité de monopole de la gestion de RFN, cycle d'activité long (durée moyenne d'amortissement des actifs supérieure à 30 ans) s'appuyant notamment sur des contrats de performance signés avec l'Etat sur une durée individuelle de 10 ans. Les impôts différés ne sont pas actualisés et classés en actifs et passifs non courants, conformément à la norme IAS12 et IAS1.

Impôts sur le résultat exigibles

Les impôts sur le résultat autres que les impôts différés correspondent à l'impôt exigible provisionné au titre de l'exercice, ainsi que les différentes contributions additionnelles qui s'y rattachent. Ils trouvent leur contrepartie en dettes et créances d'exploitation au bilan.

9.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
(Charges) / produit d'impôt exigible	-43	-52	9
(Charges) / produit d'impôt différé	16	-5	20
Total	**-28**	**-56**	**29**

9.2 PREUVE D'IMPÔT

La réconciliation entre la charges (ou produit) d'impôt théorique et la charge (ou produit) d'impôt effectivement comptabilisée est présentée dans le tableau suivant :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Résultat net de l'exercice	**241**	**29**
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	4	-1
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	-	-
Impôt sur les résultats	**-28**	**-56**
Résultat des activités ordinaires avant impôt et avant quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	**264**	**86**
Taux d'IS applicable en France	25,82%	25,83%
Impôt théorique	**-68**	**-22**
Différences permanentes	15	-15
Bases Impôts non activées	24	-20
Crédits d'impôts	2	2
Autres	-1	-1
Impôt sur les résultats	**-28**	**-56**
Taux d'impôt effectif	**N#A**	**N#A**

9.3 IMPÔTS DIFFÉRÉS

SNCF Réseau a calculé une créance nette d'IDA pour un montant de 6,5 Mds€ au 31 décembre 2024. Avant examen de sa part recouvrable, ce montant est constitué :

- des déficits reportables pour 4,1 Mds €,
- des différences temporaires pour 2,7 Mds €,
- des retraitements IFRS pour -0,3 Md €.

La créance d'IDA a été maintenue au montant de 2,8 Mds € correspondant au montant recouvrable à l'horizon des 20 prochaines années, soit jusqu'au 31/12/2044 inclus pour la créance arrêtée au 31 décembre 2024

10 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

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

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

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

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

10.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC UNIFIE

10.1.1 Relations avec SA SNCF Voyageurs

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

Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Créances d'exploitation	917	870
Dettes d'exploitation	1 022	918

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

Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Péages	4 112	3 719
Charges d'exploitation	-637	-611

10.1.2 Relations avec SA SNCF Fret

Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Créances d'exploitation	22	20
Dettes d'exploitation	24	20

Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Péages	49	43
Charges d'exploitation	-14	-12

10.1.3 Relations avec SA SNCF Holding

SA SNCF Holding assure le pilotage stratégique du groupe public ferroviaire ainsi que des fonctions mutualisées exercées au bénéfice de toutes les SA du groupe ferroviaire, au titre des directions d'animation, des directions d'appui et des directions des centres de services partagés du groupe. Ces fonctions mutualisées comprennent notamment :

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

Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Créances d'exploitation	222	262
Dettes d'exploitation	231	188

Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Produits d'exploitation	135	128
Charges d'exploitation	-784	-913

10.2 RELATIONS AVEC L'ÉTAT

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

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

L'Etat verse également à SNCF Réseau des subventions de compensation fret ainsi que des subventions de financement des projets d'investissement.

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

Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Subventions appelées à encaisser	28	75

Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Redevances d'accès*	2 451	2 271
Compensations FRET	176	135

*dont redevances TER : 1825 M€ , redevances TET : 444 M€ et IDF Mobilités : 182 M€.

10.3 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS

Les principaux dirigeants du Groupe SNCF Réseau sont constitués des membres du comité de direction. Les rémunérations brutes imposables de ces dirigeants sont essentiellement des avantages à court terme.

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Avantages à court terme	4	3
Avantages postérieurs à l'emploi		
Indemnités de fin de contrat		
Rémunération des principaux dirigeants	**4**	**3**

11 ENGAGEMENTS HORS BILAN

Engagements donnés en millions d'euros	Variations	31/12/2024 Ouverture	 Clôture
Engagements liés au financement	**1**	**7**	**12**
Engagements liés aux activités opérationnelles	**-475**	**9 904**	**9 430**
Engagements d'achat d'immobilisations	-439	9 085	8 646
Promesses de ventes - biens immobiliers	-42	71	29
Garanties financières données à des tiers	4	747	751
Engagements d'achats de matières premières	3	-	3
Engagements liés au périmètre consolidé		**133**	**133**
Garanties d'actif et de passif données	-	133	133
Autres engagements donnés	**-**	**-**	**-**
Contrats de location signés dont la date de mise à disposition du bien est postérieure à la clôture	-	-	-
Total engagements donnés	**-474**	**10 044**	**9 574**

Engagements reçus en millions d'euros	Variations	31/12/2024 Ouverture	 Clôture
Engagements liés au financement	**-223**	**1 087**	**865**
Engagements liés aux activités opérationnelles	**1 277**	**10 415**	**11 692**
Subventions d'investissements à recevoir	698	6 767	7 464
Promesses de ventes - biens immobiliers	-36	69	33
Location simple mobilier	-	-	-
Location simple immobilier	663	3 055	3 718
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation	-0	1	1
Garanties financières reçues de tiers	-48	524	476
Engagements liés au périmètre consolidé	**-**	**-**	**-**
Total engagements reçus	**1 054**	**11 502**	**12 557**

11.1 GARANTIES FINANCIÈRES DONNÉES À DES TIERS

Les garanties financières données à des tiers pour un montant de 751 M€ se composent au 31 décembre 2024 principalement de la garantie émise en 2011 au titre de la LGV SEA à hauteur de 687 M€ et de la garantie financière accordée à CDG Express pour 47 M€.

11.2 ENGAGEMENTS D'ACHAT D'IMMOBILISATIONS

Les engagements donnés par SNCF Réseau au titre des travaux à réaliser correspondent au montant de l'engagement pris dans les conventions de financement signées, minoré des coûts déjà engagés et, à défaut de convention de financement, ce qui est principalement le cas des opérations de régénération, au montant des commandes fermes ou des marchés passés auprès de fournisseurs de travaux.

Dans le cas où les conventions de financement lient un engagement de construction et un engagement d'exploitation, l'ensemble de l'engagement est présenté au titre des travaux à réaliser. Symétriquement, l'engagement reçu au titre de la subvention à recevoir est présenté pour son montant total.

11.3 ENGAGEMENTS REÇUS LIÉS AU FINANCEMENT

Ces engagements concernent la convention de trésorerie à court terme conclue entre SNCF SA et SNCF RESEAU.

SNCF RESEAU s'est engagé auprès de SNCF SA à ne pas dépasser un solde débiteur de 1,5 Mds€ (avenant 2022).

Le montant déclaré correspond au montant restant à tirer à cette date.

11.4 GARANTIES FINANCIÈRES RECUES

Les garanties financières reçues se décomposent principalement de garanties financières pour 350 M€ et de Garanties financières de Gares & Connexions pour 126 M€

11.5 LOCATION SIMPLE IMMOBILIÈRE

Cet engagement reçu correspond principalement aux contrats concessionnaires relatifs à la gestion des commerces en Gares.

11.6 ENGAGEMENTS LIÉS AU PÉRIMÈTRE CONSOLIDÉ

Cet engagement correspond à l'engagement donné par SNCF Réseau au GI CDG EXPRESS d'apporter en fonds propres un montant de 133 M€ lors de la mise en service prévisionnelle de la ligne CDG Express. Cet engagement irrévocable a été formalisé dans la convention d'apport en date du 11 février 2019.

12 PERIMETRE DE CONSOLIDATION PERIMETRE DE CONSOLIDATION

12.1 ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS

La participation dans la société LFP (Linea Figueras-Perpignan) que SNCF Réseau détient conjointement avec ADIF n'est pas consolidée dans la mesure où SNCF Réseau n'a, avec ADIF, qu'un rôle de cogestionnaire transitoire sans impact possible sur ses capitaux propres.

Les intérêts dans des partenariats et entreprises associées non consolidées ainsi que les intérêts dans des entités structurées non consolidées présentent un caractère non significatif.

12.2 PRINCIPALES ENTITES DU PERIMETRE

Méthodes de consolidation (M):

Pourcentage d'intérêt (PI): part détenue dans le capital par l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

Pourcentage de contrôle (PC): pourcentage de droit de vote dont dispose l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

Sociétés	*Méthode d'intégration*	*% Contrôle N*	*% d'Intérêts N*	*% Contrôle N-1*	*% d'Intérêts N-1*
SNCF Réseau	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
SNCF Gares & Connexions	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Sféris	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Altamétris	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Réseau Immobilier	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Terralpha	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
CDG Express	Co-Entreprise – Mise en équivalence	33%	33%	33%	33%
Leyfa	Intégration Globale	100%	74%	100%	74%
Véométris	Non consolidée	100%	100%	100%	100%
EFAC	Co-Entreprise – Mise en équivalence	50%	50%	50%	50%
EFPC	Co-Entreprise – Mise en équivalence	50%	50%	50%	50%
Europool BV	Co-Entreprise – Mise en équivalence	50%	50%	50%	50%
Eurailscout France	Intégration Globale	100%	51%	51%	51%
Gare de Lyon Daumesnil	Influence Notable – Mise en équivalence	8%	8%	8%	8%
Toulouse tri postal	Influence Notable – Mise en équivalence	70%	70%	70%	70%
Hébert	Influence Notable – Mise en équivalence	47%	47%	47%	47%
Bordeaux Gattebourse	Influence Notable – Mise en équivalence	100%	100%	100%	100%
Bordeaux Amédée Sud	Influence Notable – Mise en équivalence	87%	87%	87%	87%
Bordeaux Amédée Gare	Influence Notable – Mise en équivalence	19%	19%	19%	19%
Toulouse Raynal Sernam	Influence Notable – Mise en équivalence	21%	21%	21%	21%
Paris rue Charolais	Influence Notable – Mise en équivalence	9%	9%	9%	9%
Paris rue de l'évangile	Influence Notable – Mise en équivalence	47%	47%	47%	47%
Toulouse chemin du raisin	Influence Notable – Mise en équivalence	78%	78%	78%	78%
AREP	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Retail & Connexions	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
AREP Doha LLC	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
AREP Vietnam	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
AREP Pékin	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Valga	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Lagardère & Connexions	Co-Entreprise – Mise en équivalence	100%	100%	100%	100%
AREP Architectes	Co-Entreprise – Mise en équivalence	25%	25%	25%	25%
Société d'aménagement mezzanine Paris Nord	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Hubs & Connexions	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Hubs & Connexions PM	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Gare du nord 2024	Non consolidée	34%	34%	34%	34%

13 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

En application de l'article 222-8 du règlement de l'Autorité des marchés financiers, le tableau ci-dessous présente les honoraires versés par SNCF Réseau, ses filiales intégrées globalement et ses activités conjointes à chacun des contrôleurs légaux chargés de contrôler les comptes annuels et consolidés du SNCF Réseau.

Les commissaires aux comptes titulaires de SNCF Réseau sont PwC et Ernst & Young, pour les exercices clos à compter du 1er janvier 2015.

Le tableau ci-dessous présente le détail des honoraires par cabinet :

	Ernst & Young		PWC	
en millions d'euros	**31/12/2024**	**31/12/2023**	**31/12/2024**	**31/12/2023**
Commissariat aux comptes (consolidés et individuels) dont :	**0,5**	**0,3**	**0,5**	**0,6**
- SNCF Réseau (société mère)	0,3	0,3	0,4	0,3
- Gares & Connexions (autres filiales)	0,2	0,0	0,2	0,4
Services Autres que la Certification des Comptes	**0,1**	**0,1**	**0,1**	**0,1**
- SNCF Réseau (société mère)	0,1	0,1	0,1	0,1
- Gares & Connexions (autres filiales)	0,0	0,0		
Autres prestations (CSRD)	**0,2**		**0,2**	
Total	**0,6**	**0,4**	**0,8**	**0,8**

04 –

RAPPORT DE GESTION SOCIAL SNCF RÉSEAU

Normes comptables françaises – en millions d'euros

SOMMAIRE

1. GROUPE SNCF RESEAU EN 2024 233

1.1. ORGANISATION DU GROUPE SNCF AU 31 DÉCEMBRE 2024 233

1.2. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ DU GROUPE SNCF RÉSEAU 234

1.3. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE 2021-2030 . 235

1.4. GOUVERNANCE..... 236

1.5. FAITS MARQUANTS..... 236

1.6. TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS 242

2. CHIFFRES CLES FINANCIERS..... 245

2.1. VALEUR ACTUELLE DE L'ACTIF À LA DATE DE CLÔTURE 245

2.2. EVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE 245

3. RESULTATS DE L'EXERCICE 2024 246

3.1. LE CHIFFRE D'AFFAIRES 246

3.2. LA PRODUCTION IMMOBILISÉE 246

3.4. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION..... 247

3.5. ACHATS ET CHARGES EXTERNES 247

3.6. CHARGES DE PERSONNEL 247

3.7. RÉSULTAT FINANCIER..... 247

3.8. RÉSULTAT EXCEPTIONNEL..... 247

4. INVESTISSEMENTS 248

4.1. RENOUVELLEMENT ET PERFORMANCE.... 248

4.2. MISE EN CONFORMITÉ DU RÉSEAU..... 248

4.3. PROJETS RÉGIONAUX DE DÉVELOPPEMENT 248

4.4. GRANDS PROJETS..... 248

4.5. FONCIERS ET AUTRES 249

4.6. INVESTISSEMENTS INDUSTRIELS 249

5. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT 250

5.1. FINANCEMENT 250

5.2. GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ..... 251

6. ACTIVITE FONCIERE IMMOBILIERE..... 252

7. RELATIONS FINANCIERES AVEC L'ÉTAT .. 252

7.1. CONCOURS PUBLICS RELATIFS AUX INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU 252

7.2. RESPONSABILITÉ FISCALE..... 252

8. VOLET SOCIAL 252

9. INFORMATION SUR LES DELAIS DE REGLEMENT 253

9.1. FOURNISSEURS..... 253

9.2. CLIENTS..... 253

10. LES RISQUES ET LEUR GESTION 254

11. RESPONSABILITE SOCIETALE DE L'ENTREPRISE..... 254

12. ENJEUX ET PERSPECTIVES..... 255

12.1. SÉCURITÉ..... 255

12.2. UNE PROGRESSION DE L'ACTIVITÉ PRÉVUE EN 2025..... 255

12.3. DES AVANCÉES POUR L'EXPLOITATION : LA DIGITALISATION DE L'EXPLOITATION EST EN MARCHE 255

12.4. SERM "SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX ET MÉTROPOLITAINS" 256

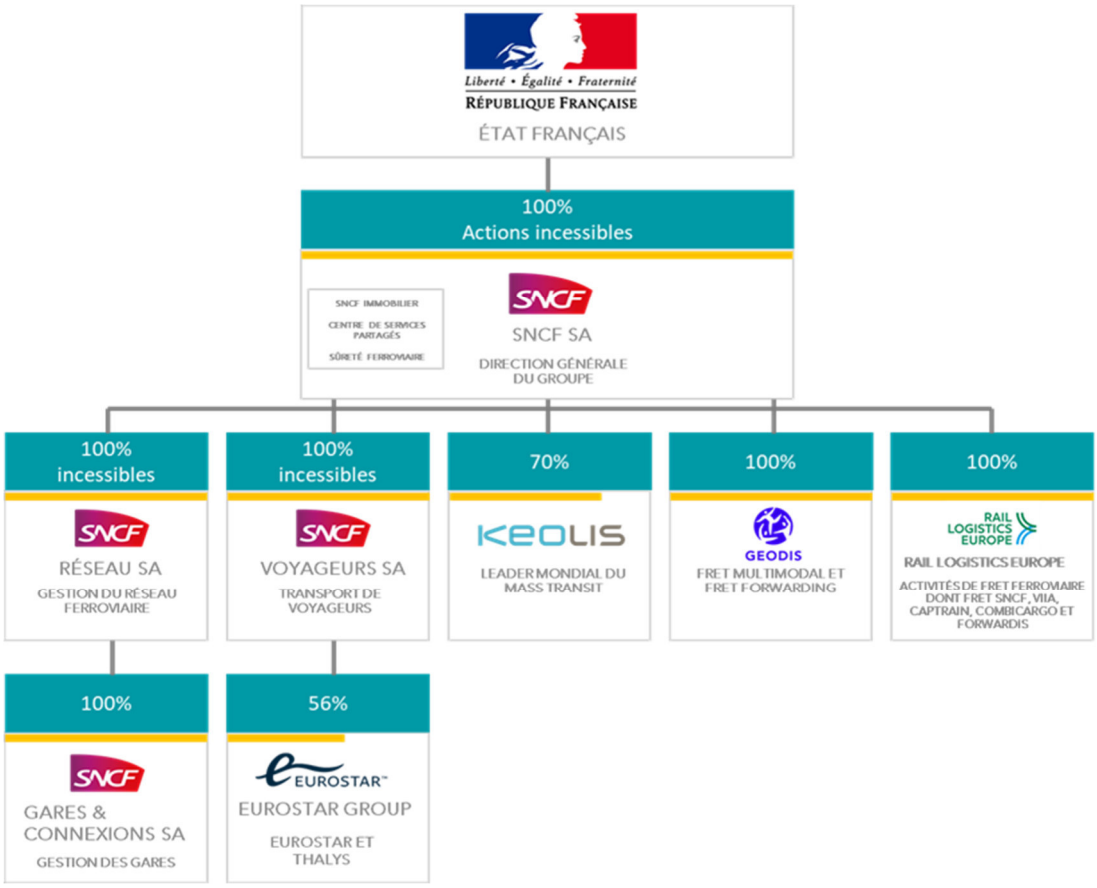
12.5. LES TRANSFERTS DE LIGNES DE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE (LDFT)..... 256

12.6. SOCIAL RH..... 257

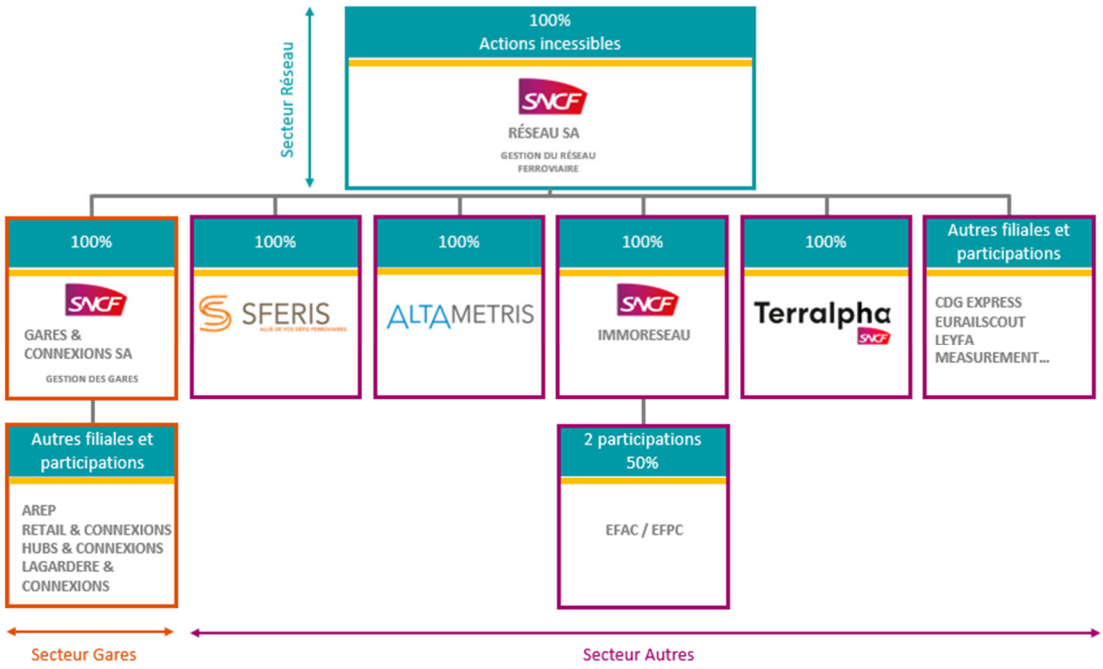
1. GROUPE SNCF RÉSEAU EN 2024

1.1. ORGANISATION DU GROUPE SNCF AU 31 DÉCEMBRE 2024

Organigramme Société SNCF au 31 décembre 2024



Organigramme Groupe SNCF Réseau au 31 décembre 2024



Le groupe SNCF, 100% détenu par l'État français, est ancré au cœur du système ferroviaire français au sein duquel il a un rôle systémique. C'est un groupe unifié composé de sociétés anonymes depuis 2020.

Pour répondre à ses enjeux, SNCF s'organise autour d'une société mère et de SNCF RÉSEAU, SNCF GARES & CONNEXIONS, RAIL LOGISTICS EUROPE, SNCF VOYAGEURS, GEODIS et KEOLIS :

- SNCF SA, est garante de l'unité, de l'intégration et de la solidarité du Groupe et mène à bien sa transformation. Elle est chargée 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, le pilotage de quelques grandes politiques industrielles ou transverses, pilotage de la recherche et innovation ;

Garantir le temps court et notamment le respect de la trajectoire stratégique définie avec l'actionnaire : mise en place de plans de performance transverses et suivi des macro-indicateurs de l'activité tant financiers que de production et de qualité de service.

- 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, assure l'ingénierie, l'exploitation y compris commerciale et l'entretien du réseau ferré français. Gestionnaire d'infrastructures, SNCF RÉSEAU est le pivot du système ferroviaire national, en assumant le rôle d'ordonnanceur optimal et équitable entre les différents utilisateurs et interfaces du réseau (entreprise ferroviaires, régions, ports, etc.). SNCF RÉSEAU assure ainsi deux fonctions essentielles : la tarification des péages et l'attribution des sillons. Des mesures sont adoptées pour permettre d'assurer l'indépendance de SNCF Réseau vis à vis du reste du groupe pour ce qui concerne ces deux fonctions ;

- SNCF GARES & CONNEXIONS, filiale de SNCF RÉSEAU, gère et exploite les gares de France. Elle permet aux transporteurs de bénéficier de l'accès et de services en gares ;

- RAIL LOGISTICS EUROPE (RLE), chapeaute les activités de fret et de logistique ferroviaires. Grâce à ses nombreuses expertises, RLE propose des solutions de porte à porte et sur-mesure à ses clients, pour tous types de marchandises, en Europe et dans le monde grâce aux marques Fret SNCF, VIIA, Captrain, Naviland cargo et Forwardis ;

- Le groupe GEODIS est spécialiste du transport logistique de marchandises en France et intervient dans 170 pays dans le monde ;

- Filiale de SNCF à 70%, KEOLIS est un acteur majeur de la mobilité partagée en milieu urbain et périurbain. Leader mondial du métro automatique et du tramway, KEOLIS exploite également des réseaux de bus, car, train, transport à la demande, navette autonome, vélos... pour le compte de 300 Autorités Organisatrices de Mobilité dans 13 pays.

1.2. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ DU GROUPE SNCF RÉSEAU

Au sein du Groupe SNCF, le réseau ferré national et ses 28 000 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. SNCF Réseau s'est fixée pour objectif de développer l'offre ferroviaire, à la fois pour répondre aux besoins croissants de mobilité et accompagner l'ouverture du marché voyageur domestique, en toute indépendance et en toute impartialité.

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 :

- 50 entreprises ferroviaires (titulaires d'une licence et d'un certificat de sécurité unique) qui peuvent circuler sur le réseau

- 22 autres entreprises, qui ne peuvent pas circuler sur le réseau, appelées candidats autorisés (opérateurs de transport combiné, ports, etc.) et qui réservent uniquement des sillons qu'elles confient à l'entreprise ferroviaire de leur choix pour la circulation

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

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

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

Les principales missions du groupe SNCF Réseau sont :

- Assurer la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure du réseau ferré national ;

- Assurer la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national ;

- Assurer le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national ;

- Assurer des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de gestion de crise et de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système ferroviaire national ;

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

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

1.3. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE 2021-2030

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

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

Les défis de SNCF Réseau 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 exigent d'être sélectif dans les projets. Par ailleurs, le gouvernement a fixé comme mission prioritaire à SNCF Réseau l'objectif d'améliorer la qualité du réseau ferroviaire français au bénéfice de tous (voyageurs, entreprises ferroviaires, et chargeurs) en continuant à assurer l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure et en assurant son développement soutenable, portée par une excellence opérationnelle et l'assainissement de sa trajectoire financière conformément aux objectifs du nouveau pacte ferroviaire de 2018.

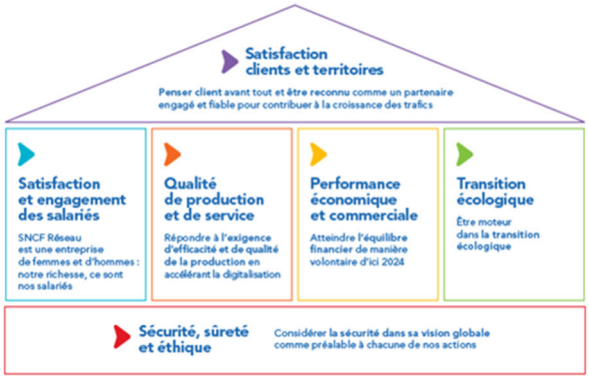
Le projet d'entreprise de SNCF Réseau sert pleinement la vision du groupe SNCF de doubler la part modale du ferroviaire dans le transport des voyageurs et des marchandises d'ici 2030 et de participer à la décarbonation des transports.

Pour répondre à ces défis, SNCF Réseau s'est fixé des priorités stratégiques La stratégie de SNCF Réseau repose ainsi sur quatre orientations prioritaires :

- Les territoires
- La filière industrielle
- La performance
- La transition écologique

Ces orientations majeures s'appuient sur deux fondamentaux : le maintien et l'amélioration continue du niveau de sécurité et la qualité de vie au travail car ce sont les hommes et les femmes de SNCF Réseau qui permettront l'atteinte des objectifs de l'entreprise.

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



Sécurité, Sûreté et Ethique

Assurer la sécurité de tous et garantir la sûreté des infrastructures constituent deux priorités de longue date. SNCF Réseau doit intensifier ses efforts pour atteindre le niveau de sécurité et de sûreté maximum, au bénéfice des salariés et des clients.

Satisfaction Clients et Territoires

Afin de rendre le transport ferroviaire plus attractif, SNCF Réseau a pour objectif de mieux répondre aux besoins et attentes des clients et territoires en améliorant notamment la qualité de service.

Qualité de la production et des services

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

Performance économique

L'objectif de renouer avec l'équilibre financier dès 2024 positionne la performance économique et commerciale comme stratégique pour l'avenir de SNCF Réseau. Elle s'appuie particulièrement sur une amélioration de la productivité industrielle et la maîtrise des achats de l'entreprise.

Satisfaction et engagement des salariés

Parce que sans performance sociale, il ne peut y avoir de performance industrielle et économique ; parce que la plus grande richesse de l'entreprise, ce sont ses salariés, chacun d'entre eux doit pouvoir se sentir à sa place, mobilisé à hauteur de ses compétences et considéré.

Transition Ecologique

La démarche environnementale de SNCF Réseau n'est pas nouvelle. Pour faire face aux enjeux environnementaux croissants, l'intégration de cette démarche au cœur des activités métiers doit être renforcée pour en assurer l'efficacité et la reconnaissance par les partenaires institutionnels et les clients.

Contribuer à l'ambition de développement durable, tenir les engagements et activer les leviers d'actions sont les trois orientations de la politique environnementale de l'entreprise. Afin d'assurer efficacement le pilotage du projet stratégique d'entreprise :

- Des indicateurs phares ont été définis pour chaque pilier avec pour objectif de mesurer les progrès et d'apprécier le chemin restant à parcourir ;
- Des projets stratégiques ont été définis comme prioritaires pour progresser de façon pérenne et atteindre les objectifs de demain. Ils ont fait l'objet d'une actualisation validée par le Comité Exécutif au mois de mars 2024 pour intégrer notamment les grands programmes déployés depuis 2023 ;
- Une supervision des projets stratégiques s'assure de l'atteinte des objectifs de performance et de leur mise en place concrète, cohérente et impactante, du siège aux territoires.

Pour favoriser l'appropriation de son projet d'entreprise et mettre en avant les réussites des équipes opérationnelles, SNCF Réseau assure, dans la continuité des actions entreprises ces dernières années, des actions plus ciblées, plus en proximité et personnalisées auprès de toutes entités du territoire.

Inscrites dans le projet d'entreprise au service de l'un des six piliers de la maison « TOUS SNCF Ambition Réseau », ces actions sont partagées sur les différents canaux de communication de SNCF Réseau. Cela se traduit par des projets des collectifs traduisant la performance et l'engagement de tous les collaborateurs au service des clients et des territoires.

1.3.2. Contrat de performance avec l'État sur 2021-2030

SNCF Réseau et l'État ont signé en août 2022 un contrat de performance, couvrant la période 2021-2030.

Une clause de gestion des écarts prévoit une possibilité pour les deux parties (l'État et SNCF Réseau) d'engager des discussions pour déterminer les mesures à prendre, en cas de non-atteinte pour une année donnée, des objectifs assignés par le contrat en termes de marge opérationnelle ou de respect de la trajectoire d'investissements, dans l'éventualité où cette non-atteinte serait imputable à des évènements ne relevant pas de la responsabilité de SNCF Réseau, notamment des circonstances exceptionnelles (telles que la crise sanitaire) ou des décisions externes (telles que des évolutions législatives ou réglementaires) ayant un impact significatif sur les conditions de l'équilibre économique de SNCF Réseau. Le contrat est assorti de 21 indicateurs avec objectifs, répartis sur 3 axes principaux :

- Améliorer la qualité de service offerte aux clients pour soutenir le développement du transport ferroviaire au meilleur coût ;
- Poursuivre l'effort de modernisation et de rénovation du réseau dans la durée ;
- Définir une trajectoire pour atteindre l'équilibre financier à partir de 2024 et la maîtrise de la dette en garantissant la soutenabilité économique de l'entreprise.

Les discussions sont en cours avec l'État sur l'actualisation du contrat de performance pour 2025.

1.4. GOUVERNANCE

Les éléments relatifs à la gouvernance de SNCF Réseau sont détaillés dans la partie 4 « Gouvernement d'Entreprise » du présent rapport de gestion.

1.5. FAITS MARQUANTS

1.5.1. Conjoncture économique

L'activité de SNCF Réseau progresse en 2024 après une année 2023 marquée par des mouvements sociaux au 1er semestre. Les trafics sont en hausse de 31 MTKM / +7,1% sur tous les marchés : +9,4% sur les grandes lignes, +9,3% sur le transport Ile-de-France, +8,8% sur le transport régional, +5,6% sur le fret et +3,4% sur la grande vitesse.

La pression inflationniste subie en 2022 et 2023 baisse progressivement avec un niveau d'inflation de 2,3% en 2024 (IPCH à fin décembre, calculé en moyenne annuelle). A titre d'illustration, la facture d'électricité de traction a baissé de 29% entre 2023 et 2024, entièrement restitué aux transporteurs. Le marché des suites rapides (régénération industrielle du réseau) a été indexé de +3% sur l'année 2024, soit une hausse supérieure à l'inflation mais en baisse par rapport à l'indexation 2023 de +10%.

En termes de financement, les taux long terme amorcent une baisse et SNCF Réseau a pu emprunter à 3,0% sur six et sept ans en janvier 2024. Les emprunts mis en place en 2023 affichaient des taux de 3,21% (huit ans) et 3,5% (six à sept). Pour mémoire, en 2020 et 2021 SNCF Réseau a pu emprunter à 0,6% sur 12 ans.

1.5.2. Plan de relance

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

Un premier volet de 4,05 Mds€ de recapitalisation de SNCF SA pour financer les investissements sur le réseau, reversés à SNCF Réseau via le fonds de concours, qui s'est soldé avec le dernier versement en date du 14 mars 2023.

L'enregistrement de ces versements s'est fait en subvention d'investissement au fur et à mesure de la comptabilisation des dépenses de renouvellement et de performance.

Le deuxième volet concerne 600 M€ de produits de cessions que le groupe SNCF s'est engagé à mobiliser pour financer les investissements sur le réseau et dans les gares, alloués à SNCF Réseau sur la période 2021-2025, au travers du mécanisme du fonds de concours.

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

L'état des versements est le suivant :

- 20 M€ ont été versés à SNCF Réseau en décembre 2021 ;
- 211 M€ ont été versés à SNCF Réseau en 2022 : 120 M€ de produits de cessions pour Gares & Connexions ont été versés à SNCF Réseau le 4 mars 2022 et sont rétrocédés à SNCF Gares & Connexions via une augmentation de capital libéré sur quatre ans (recapitalisation de 38,5 M€ le 30 mai 2022, 31,5 M€ le 25 mai 2023 et 27 M€ le 22 mai 2024) ; 91 M€ d'autres produits de cession ont été reçus le 13 septembre 2022 ;
- 125 M€ ont été réceptionnés le 25 mai 2023 ;
- 172 M€ ont été versés le 31 mai 2024.

1.5.3. Fonds de concours de l'Etat

En 2024, SNCF Réseau a perçu 1 538 M€ via le mécanisme du fonds de concours, en deux versements :

- 428 M€ versés le 21 mars
- 1 110 M€ le 31 mai.

Le fonds de concours 2024 se décompose comme suit : 925 M€ de dividendes SNCF prévus au contrat, 290 M€ de contribution exceptionnelle 2024 du groupe, 23 M€ de versement complémentaire au titre du financement par le groupe SNCF du projet Haute Performance Marseille–Vintimille, et 300 M€ pour financer l'accélération de la régénération et de la modernisation.

1.5.4. « Nouvelle donne ferroviaire »

La Première ministre Elisabeth Borne a annoncé le 24 février 2023 un plan de 100 Mds€ d'ici 2040 pour le transport ferroviaire qui doit s'ajouter aux sommes déjà engagées.

Cette nouvelle donne passe par une hausse progressive de l'enveloppe renouvellement et performance de 100 M€ en 2023, 300 M€ en 2024 pour atteindre une cible de 1,5 Md€ à horizon 2028 pour des opérations de régénération et de modernisation. Il s'agit en particulier de régénérer les ouvrages d'art et en terre, de remplacer les voies ferrées et les installations électriques, de renouveler la signalisation, de numériser les postes d'aiguillage et d'améliorer la régularité.

Cette nouvelle donne ferroviaire a permis en 2024 :

- De financer en majorité des opérations de régénération comprenant en particulier un renouvellement de rail industrialisé entre Epinal et Blainville, la modernisation de la ligne entre Bourges et Montluçon et le remplacement d'appareils de voie sur la LGV Nord Europe au niveau du viaduc de la Haute-Colme ;
- De financer des opérations de modernisation en permettant de renforcer en particulier le déploiement des commandes centralisées du réseau et le programme télécom à travers des opérations de diverses natures.

1.5.5. Actualités sociales

L'année 2024 a été marquée par la négociation d'importants accords collectifs entrés en vigueur au sein du groupe.

Compte tenu du ralentissement de l'inflation constaté il n'a pas été proposé de révision des traitements et salaires de base dans l'entreprise.

Le premier d'entre eux, signé en avril 2024, est relatif aux dispositifs d'accompagnement de fin de carrière. Il met en place plusieurs mesures fortes pour accompagner la réforme des retraites de 2023 et l'allongement des carrières, notamment la création d'un échelon d'ancienneté et de rémunération supplémentaires, la mise en place d'un nouveau dispositif de cessation anticipée d'activité et l'aide financière à la sortie d'emplois pénibles en fin de carrière.

En juin 2024 a été signé l'accord collectif relatif aux dispositifs d'accompagnement des jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 pour le groupe ferroviaire. Cet accord a contribué, au travers d'incitations financières et d'évolutions des règles sur le temps de travail, à donner la possibilité aux cheminots de se rendre d'avantage disponibles pour accompagner les activités de SNCF Réseau pendant cette période.

Deux accords ont été signés en novembre 2024, l'un prévoyant la mise en place à partir de mai 2025 du remboursement des frais de santé (mutuelle) et du nouveau régime de prévoyance et l'autre portant sur un accord cadre prévoyant le pilotage de l'emploi et le développement des parcours professionnels au sein de la SNCF :

- Concernant l'accord groupe sur la mutuelle, les salariés statutaires disposeront alors, comme les salariés contractuels d'une participation de l'employeur aux frais de santé et de prévoyance jusque-là pris en charge ou non de façon autonome par les salariés.

- Pour ce qui est de l'emploi et des parcours professionnels, l'objectif est d'offrir un cadre commun aux sociétés du Groupe pour assurer fluidité et équité des parcours professionnels des salariés et pour faciliter leur accès à la formation et leur mobilité interne.

Au sein de SNCF Réseau, les travaux sur les conditions d'exercice des métiers entamés en 2023 ont fait l'objet d'une table ronde avec les organisations syndicales le 19 novembre. Des mesures concernant d'une part l'environnement physique et digital et les conditions de travail et d'autre part les rythmes de travail ont pu y être annoncées. De nombreux sujets ont ainsi fait l'objet de mesures d'amélioration, notamment outillage, leviers durs, irritants numériques, travail de nuit, astreinte et roulements.

L'année 2024 a été marquée par des mesures salariales fortes prises à l'occasion :

1. Des Négociations Annuelles Obligatoires de novembre 2023 pour 2024

2. De mesures supplémentaires groupe en table ronde de février 2024

3. Des mesures de l'accord fin de carrière d'avril évoqué ci-dessus (effet à partir de 2025)

4. Des Négociations Annuelles Obligatoires de novembre 2024 pour 2025 (effet à partir de 2025)

Ces mesures ont permis au groupe de faire mieux que maintenir le pouvoir d'achat de ses salariés dans un contexte de fin progressive de la période d'inflation.

Enfin, le projet de réorganisation de SNCF Réseau «Résonance» a fait l'objet de premiers échanges avec les organisations syndicales en vue d'une mise en œuvre envisagée au 1er juillet 2025 après passage en instance.

1.5.6. Focus sur les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024

Dispositifs opérationnels et organisationnels en prévision des Jeux de Paris 2024

L'infrastructure a fait l'objet d'une préparation très importante à l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. En effet, SNCF Réseau a activé un dispositif opérationnel renforcé et exceptionnel. Les travaux ont été reprogrammés dès l'annonce de l'attribution des Jeux afin d'assurer la réalisation des infrastructures nécessaires à la tenue des Jeux et permettre une décélération des travaux à l'approche de l'échéance. La suspension d'un certain nombre de grands chantiers a eu pour objectif de ne pas réduire la capacité de transport et également permis de renforcer les unités de maintenance mobilisées et de diminuer ainsi par deux les temps d'intervention lors d'incidents sur le réseau francilien durant les Jeux. La reprogrammation des chantiers a été travaillée dès 2018 avec des comités d'experts métiers permettant d'anticiper ou de décaler un certain nombre de travaux grâce à l'élaboration d'une cartographie d'un réseau stratégique et de la construction de doctrines travaux. La stratégie d'exploitation a été travaillée au travers de différents scénarii de circulation possibles pour chaque journée d'épreuves, avec une attention particulière accordée aux compétitions d'athlétisme qui ont vu le stade de France se remplir et se vider plusieurs fois par jour. La chaîne de commandement mobilisant les maillons opérationnels de SNCF Réseau en Île-de-France a été mise en place avec notamment le « Poste de Commandement JOP ». Ce poste fut à la fois une tour de contrôle, qui supervisait le bon déroulement des opérations de transport et une interface stratégique avec l'écosystème global des Jeux.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques : une gestion des aléas renforcée et un accélérateur technologique

Les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 ont permis d'accélérer la performance de SNCF Réseau dans trois domaines en particulier :

- La sécurisation du réseau : 109 sites classés comme sensibles ont été sécurisés

- la réactivité en cas d'incidents : modification de certaines règles et procédures d'exploitation pour les adapter au mass transit ; 70 exercices d'évacuation ont été réalisés avec les parties prenantes

La télésurveillance et la maintenance prédictive : SNCF Réseau a recours à l'intelligence artificielle pour déployer la maintenance prédictive et répondre aux enjeux du réseau périurbain le plus fréquenté d'Europe : des points de mesures et capteurs surveillent en permanence le réseau francilien et nourrissent un algorithme qui identifie les signaux faibles de l'infrastructure. Dans la perspective des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024, SNCF Réseau a poussé les feux de cette technologie : 5 000 points de mesure sont actuellement en fonctionnement, dont 1 800 ont été déployés au cours des 12 derniers mois.

Les Jeux offrent une seconde vie aux traverses en béton

Lorsqu'elles ne sont pas réemployables sur le réseau ferré ou recyclées, les traverses en béton peuvent connaître une seconde vie surprenante. Plus de 8 500 traverses monobloc ont servi ainsi à lester certaines installations des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. Les tribunes des sites accueillant les épreuves place de La Concorde et au Trocadéro à Paris ou les épreuves de canoë-kayak à Vaires-sur-Marne ont été fixées grâce à ce matériel issu du réseau.

Pour anticiper les besoins, les organisateurs se sont basés sur les retours d'expérience des Jeux Olympiques de Londres pour lesquels il a fallu lester près de 100 000 m² d'installations temporaires avec des blocs de béton fabriqués pour l'occasion.

Anticipation des risques incendie sur le réseau en amont des Jeux.

S'il est impossible de sécuriser la totalité du réseau (28 000 km de ligne, près 100 000 hectares d'emprises, des dizaines de milliers d'installations…), SNCF Réseau a procédé à la sécurisation des 109 sites en amont des Jeux dans la Région Ile-de-France et des diagnostics et mesures ont été réalisés pour accélérer et prioriser la sécurisation des sites et des axes les plus stratégiques pour les Jeux sur le reste du territoire. Le programme de sécurisation est réalisé au travers :

- Du traitement des hots spots « du quotidien » i.e. des zones d'incidentologie récurrente

- De la sécurisation des installations stratégiques du réseau

La deuxième priorité est d'agir préventivement pour la sécurisation des installations majeures pour la continuité d'activité sur les axes structurants du réseau. Chaque installation stratégique a été diagnostiquée afin que soit mise en œuvre une sécurisation adaptée. Pour les Jeux, ce sont près de 300 sites diagnostiqués (un tiers en Ile de France) et sur lesquels la sûreté a été renforcée.

Certaines mesures de protection (ensablement des artères câbles par exemple) ont permis de limiter les conséquences des attaques intervenues dans la nuit du 25 au 26 juillet.

Sabotage

Plusieurs actes de sabotage concomitants sur des lignes à grande vitesse ont eu lieu dans la nuit du jeudi 25 au vendredi 26 juillet, veille de la cérémonie d'ouverture des Jeux Olympiques de Paris.

Des incendies coordonnés ont endommagé les installations des lignes à grande vitesse Atlantique, Nord et Est. Certains trains ont été détournés sur ligne classique pour pouvoir circuler.

Ces incendies volontaires ont été déclenchés aux abords des voies à Croisilles (au sud d'Arras dans le Pas-de-Calais) pour l'axe Nord, entre les communes de Pagny-sur-Moselle et Vandhières (Meurthe-et-Moselle) pour l'axe Est, et à Arrou (près de Courtalain en Eure-et-Loir), à proximité d'une bifurcation vers la Bretagne et le Sud-Ouest impactant tout l'axe atlantique. Un quatrième acte de sabotage a été déjoué sur la LGV Sud Est, à Vergigny (Yonne) permettant à tous les trains à destination de Lyon, des Alpes et du Sud de circuler normalement.

Le parquet de Paris a ouvert une enquête pour détérioration de bien de nature à porter atteinte aux fondamentaux de la nation, atteinte à un système de traitement automatisé de données en bande organisée et association de malfaiteurs, en vue de commettre des crimes et délits. L'enquête est également ouverte pour dégradations et tentative de dégradations par moyen dangereux en bande organisée. Ces crimes sont passibles de vingt ans de réclusion criminelle et de 150 000 euros d'amende.

Le programme de sécurisation des installations stratégiques a permis un retour rapide à la normale. En effet, les incendies volontaires ont détérioré des canalisations, des passages de câbles pour les commandes de la signalisation et la fibre optique. Dès que les sabotages ont été détectés par les systèmes techniques, les équipes de SNCF Réseau ont été mobilisées et se sont lancées dans la réparation des installations dès le vendredi matin 5h, permettant une reprise partielle (un train sur trois) des circulations sur la LGV Atlantique en direction de la Bretagne et de la Nouvelle-Aquitaine. L'exploitation s'est organisée autour de détournements par les lignes classiques et quelques circulations sur les LGV à faible vitesse entrainant de nombreux retards. Dimanche cependant, toutes les lignes étaient à nouveau opérationnelles et le trafic a pu reprendre normalement dès le lundi 29 juillet, soit 48h après les faits.

Aucune perturbation des dessertes directes des sites olympiques n'a été à déplorer

Mesures sûreté mises en place pour surveillance/protection du réseau à la suite des sabotages.

À la suite des sabotages, une surveillance renforcée a pu être organisée sur près d'une centaine de sites. Cette surveillance a été organisée autour :

- De moyens technologiques : caméras mobiles, drones avions et drones filaires
- Gardiennage par sécurité privée
- Surveillance dynamique par le service interne de sécurité du Groupe (SUGE)
- Surveillance par les services régaliens

Ces évènements tendent à conforter l'approche sûreté et la politique de sécurisation de SNCF Réseau qui prend déjà en compte l'évolution de la menace et la radicalisation des modes opératoires notamment dans la protection contre les attaques par incendies volontaires.
Des solutions techniques impliquant la sécurisation des câbles et des artères sont actuellement expérimentées.

1.5.7. Nos vies nos priorités

Entre novembre 2022 et juillet 2023, SNCF Réseau a connu six accidents du travail mortels sur ses chantiers. Face à ces événements incompatibles avec l'exigence d'un haut niveau de sécurité que porte SNCF Réseau, une mission d'expertise "Nos vies, notre priorité" a été mise en place pour proposer des actions mises en œuvre dès début 2024.

Cette mission se base sur l'analyse des « Evènements à Haut Potentiel de Gravité » avec les principaux risques d'accident grave (heurt par un train, heurt par un engin de travaux, électrocution), la mise en œuvre d'exigences pour sécuriser les agents de SNCF Réseau et ceux de ses partenaires et le recours aux meilleures pratiques pour obtenir des résultats rapides. La mission s'est appuyée, entre autres, sur les résultats d'une enquête en ligne menée en novembre 2023 (à laquelle près de 16 000 acteurs ont répondu, dont 3 000 chez nos partenaires), et de l'accompagnement d'un comité d'experts reconnus dans le monde de la sécurité, pour aboutir à des actions pragmatiques et opérationnelles à fort impact pour éviter des accidents graves.

Quatre actions sont dès lors prioritaires :

- Le STOP&GO permettant à chacun d'intervenir quand une situation paraît dangereuse,
- La diminution à la source du risque de heurt par un train sur voie travaillée,
- L'adoption de rituels partagés comme le briefing au pied de l'opération,
- L'application par tous et tout le temps des exigences coconstruites de « 3 Règles Qui Sauvent » : risque électrique, risque de heurt par un train, risque de heurt par un engin/une charge.

Les différentes entités de SNCF Réseau et les entreprises partenaires se sont approprié des initiatives favorisant la transparence et les échanges au service de la sécurité de chacun. Du partage hebdomadaire permettant d'échanger les bonnes pratiques au lancement du STOP&GO en passant par la distribution des casques bleus aux nouveaux intervenants, l'adoption de la démarche a été rapide et globale. Le déploiement de la feuille de route a été concrètement illustré dans le cadre du challenge "Nos vies, notre priorité" proposé à l'été 2024 : 312 candidatures reçues, dont 85 candidatures de partenaires pour deux remises de prix, celui de la meilleure pratique aux interfaces et celui de la meilleure pratique en interne.

Positifs et encourageants, ces résultats doivent désormais se concrétiser auprès de toutes les entités de SNCF Réseau et de l'ensemble des entreprises partenaires.

1.5.8. Une application pour informer et suivre les travaux en Île-de-France

Le 6 février 2024, une application mobile a fait son apparition sur les stores iOS et Android : Info travaux IDF. Cette nouvelle plateforme offre la possibilité à l'ensemble des franciliens de s'informer et suivre en temps réel l'avancée des travaux sur le réseau ferré d'Île-de-France. De nombreux contenus et fonctionnalités sont disponibles : sélection de zones, notifications d'alerte, description des travaux, calendrier, photos…

Cette application travaux permet à SNCF Réseau d'accroitre la transparence et la visibilité de ses actions auprès des habitants de la région ainsi que de ses parties prenantes.

1.5.9. Un appel d'offres historique pour la modernisation du réseau

Mi-mars, SNCF Réseau a attribué l'un de ses plus importants appels d'offres de travaux d'un montant de 1,8 Md€ pour régénérer le réseau durant les sept prochaines années. Cet appel d'offres était réparti en 4 lots :

- Remplacement d'appareils de voie par méthode industrielle sur ligne à grande vitesse : EIFFAGE/CAPTRAIN
- Remplacement de ballast sur ligne à grande vitesse : groupement COLAS RAIL/TSO, titulaire : COLAS RAIL
- Remplacement de rails-voie-ballast pour les zones denses du réseau : ETF
- Remplacement de rails-voie-ballast pour le reste du réseau : EIFFAGE/CAPTRAIN

En plus de l'emploi de méthodes industrielles, des innovations seront intégrées pour opérer ces chantiers : une visibilité accrue sur la programmation des chantiers, une organisation permettant une utilisation optimisée des engins de travaux, un système de bonus/malus incitatif pour les entreprises, un engagement de réduction de l'empreinte carbone de 2 à 4% par an pendant toute la durée du contrat.

1.5.10. La téléphonie ferroviaire prend son envol

Lancé en 2024, le programme de Modernisation de la Téléphonie Ferroviaire a pour objectif de remplacer la téléphonie actuelle par un système centralisé numérique. D'ici 2030, l'ensemble de nos équipements téléphoniques seront simplifiés, sécurisés et standardisés sur l'ensemble du réseau.

Le programme est composé de plusieurs projets qui contribuent à la mise en place de la future Téléphonie Ferroviaire : GAMeC (remplacement d'une grande partie des téléphones dédiés aux usagers des passages à niveau), SOPRANO (substitution des téléphones de voie par une application pour les conducteurs et mainteneurs) et FERCOM (mise en place d'un système centralisé pour les agents de circulation, et une application pour les conducteurs et mainteneurs).

Le déploiement des trois projets est prévu région par région avec des mises en service jusqu'en 2030.

1.5.11. Scène de crash : quand SNCF Réseau s'invite au Mondial de l'Auto

Pour la première fois, SNCF Réseau a participé au Mondial de l'Auto au mois d'octobre. Objectif : sensibiliser les conducteurs de voitures aux dangers autour des passages à niveau à travers une reconstitution choc construite autour d'une vraie carcasse de voiture : Scène de crash.

Avec la délégation à la Sécurité routière, ce dispositif immersif a permis de rappeler les règles fondamentales de prudence à ces intersections : regarder la signalisation, adapter sa vitesse, s'arrêter quand le feu rouge clignote et que la sonnerie retentie, s'engager sur la voie uniquement quand les barrières sont entièrement relevées.

Cette sensibilisation se poursuit en fin d'année 2024 avec le film Terminus, toujours consacré à l'attention particulière à avoir autour des passages à niveau, et diffusé sur de nombreux media en ligne et dans plusieurs cinémas en région Nouvelle-Aquitaine.

1.5.12. Tarification du réseau ferré national 2024-2026

Dans une décision du 5 mars 2024, le Conseil d'État a prononcé l'annulation des dispositions tarifaires du DRR pour l'HDS 2024, publiées par SNCF Réseau le 9 décembre 2022. Cette décision concerne l'ensemble des dispositions tarifaires contenues dans l'annexe 5 du DRR, toutes activités confondues (fret, services librement organisés et services conventionnés). Cette décision était justifiée par le manque de transparence de la consultation publique, empêchant les participants à la consultation publique organisée à l'automne 2022 de disposer d'une information suffisante pour les mettre en mesure d'exprimer un avis éclairé sur les dispositions tarifaires en cause, et par l'irrégularité de la délibération du Conseil d'Administration de SNCF Réseau. La date d'effet de cette annulation était fixée au 1er octobre 2024, pour laisser le temps à SNCF Réseau de proposer un nouveau projet tarifaire tout en continuant à percevoir des redevances.

A la suite de cette décision, et à l'issue d'une période de consultation publique qui s'est déroulée du 8 avril 2024 au 8 juin 2024, le Conseil d'administration exceptionnel du 03 juillet 2024 a adopté un nouveau projet de dispositions tarifaires pour le DRR de l'HDS 2024, intégrant notamment le nouveau projet de tarification des prestations minimales pour le cycle pluriannuel 2024-2026, qui a été publié le 8 juillet 2024. Le 5 septembre 2024, l'ART a rendu un avis favorable sur les principes tarifaires et les montants des redevances d'utilisation du réseau ferré national proposés par SNCF Réseau pour le cycle 2024-2026, sous réserve de la modification de paramètres de calcul concernant l'établissement des forfaits des redevances de marché applicables aux services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs pour cinq autorités organisatrices de transports. Le Conseil d'administration de SNCF Réseau a adopté des modifications pour répondre à ces réserves le 11 septembre 2024 et la tarification définitive a été publiée le 12 septembre 2024 sur son site internet.

1.5.13. Sept régions ont formulé un recours devant le Conseil d'État contre cette tarification. La décision du Conseil d'État Aides exceptionnelles de l'État au secteur du fret ferroviaire

À la suite des mouvements sociaux de fin 2019 / début 2020 et de la crise sanitaire, l'État a lancé à l'été 2020 une aide exceptionnelle aux entreprises ferroviaires de fret.

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

Cette mesure s'est poursuivie entre 2021 et 2024, avec la prise en charge par l'État d'un montant annuel maximal de 65 M€ (TTC) au titre de la redevance de circulation liée aux circulations des transporteurs fret, qui n'est donc pas facturée aux clients.

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

1.5.14. Les grands chantiers 2024

Mise en service d'EOLE

Le 3 mai 2024, la première étape du projet EOLE qui prolonge le RER vers l'ouest parisien a été inaugurée. Cette prolongation relie la gare Haussmann Saint-Lazare à Paris et celle de Nanterre-la-Folie dans les Hauts-de-Seine. Il s'agit d'une liaison dotée de rames de nouvelle génération (RER NG) ainsi que d'un nouveau système d'exploitation (Nexteo). La mise en service commerciale a eu lieu le 6 mai avec une fréquence qui s'est progressivement élevée dans le nouveau tronçon, pour atteindre son rythme plein de 16 trains en fin d'année 2024.

Le RER E se dote ainsi d'une nouvelle infrastructure souterraine de huit kilomètres et de trois nouvelles gares : Neuilly-Porte Maillot, La Défense-Grande Arche et Nanterre-la Folie.

Ce premier prolongement du RER E permettra des gains de temps significatifs entre l'Est et l'Ouest de l'Île-de-France. En effet, la nouvelle voie a été conçue afin d'atteindre des vitesses élevées, même sous Paris où les trains pourront circuler à 120 km/h réduisant ainsi les temps de trajets (gain de temps de plus de 10 minutes entre Pantin et Porte Maillot et entre Nanterre et

la Gare du Nord). En plus de ces bénéfices, ce prolongement viendra désaturer le RER A qui devrait voir ses flux de voyageurs diminuer d'au moins 15% dans son tronçon central surchargé. L'effet d'allégement sera proche de 12% dans les tronçons centraux des RER B et D.

Dans le cadre de ce chantier, des nouveaux ateliers de maintenance ont été créés, comme celui de Nanterre au terminus de ce premier prolongement du RER E ou de Mantes la Jolie pour la future branche ouest du RER E. Une maintenance « Nouvelle Génération » privilégiant la maintenance prédictive et la maintenance préventive s'appuiera sur les milliers de capteurs installés sur les équipements pour une surveillance précise des phénomènes d'usure.

Le projet du prolongement du RER E est financé par l'État (via la DRIEAT et la Société des Grands Projets), la Région Île-de-France, le département des Hauts-de-Seine, le département des Yvelines, la ville de Paris et SNCF Réseau.

La prochaine étape du projet EOLE, consiste à finaliser la dernière partie du prolongement du RER E vers l'Ouest, avec un programme de rénovation et de modernisation de 47 km de lignes existantes jusqu'à Mantes-la-Jolie : refonte des équipements, création de nouvelles voies et viaducs, modernisation des gares, mise en accessibilité généralisée. Le programme s'étend sur une période plus longue, car il doit s'effectuer en cherchant en permanence à réduire le plus possible l'impact des travaux sur les circulations de l'un des axes ferroviaires les plus utilisés de France.

Projet Charles de Gaulle Express (CDG-X)

Le projet d'avenant n°2 au contrat de concession entre l'Etat et le GI CDG Express, ainsi qu'aux différents sous-contrats, dont celui de Conception-Construction ont été présentés au CA de SNCF Réseau le 27 juin 2024. Dès lors, le processus d'instruction et de signature se sont déroulés au dernier trimestre avec :

- 23 octobre : signature de l'avenant au contrat de concession
- 31 octobre : signature des contrats de projets (dont le contrat de Conception-Construction)
- 8 novembre : parution du décret du Conseil d'Etat
- 4 et 5 décembre : signature des sous-contrats financiers (financement, crédits avec les banques, l'Etat et ADP, engagements actionnaires)

Les versions signées des différents contrats présentent des conditions très proches de ce qui a été soumis à la validation du CA du 27 juin, ce qui a autorisé le président à procéder à leur signature, conformément au mandat donné. Les quelques différences feront toutefois l'objet d'une information détaillée lors du CA du 26 février 2025.

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

L'année 2024 sur le projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) a notamment été marquée par la validation des études d'Avant-Projet des opérations de la phase 1 dans le respect des engagements pris avec les partenaires permettant d'entrevoir le démarrage des premiers travaux dès 2025.

Suite au cadrage fixé par l'Etat en janvier sur l'enveloppe des Autorisations d'Engagement pour l'année 2024, les MOA SNCF Réseau et SNCF gares & connexions ont dû revoir la stratégie initiale en matière de contractualisation des phases PROJET et REALISATION afin de minimiser les risques en matière de planning et de coût notamment. Cela s'est traduit en 2024 par la préparation et la signature de cinq conventions de financement pour près de 209 M€ courants permettant d'engager dès 2025 les phases PRO/ACT des opérations de phase 1 sur les 3 départements (13/83/06), la maitrise foncière ainsi que les premiers travaux.

Le Conseil d'Administration de l'AFIT France du 18 décembre 2024 a validé les Autorisations d'Engagement de l'État pour l'année 2025 à hauteur de 614 M€ courants qui s'ajoutent aux 614 M€ courants d'engagements planifiés de la Société de Projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, assurant ainsi le financement des collectivités locales. L'intégralité des travaux des opérations de la phase 1 LNPCA, pourront ainsi être contractualisés en 2025 et permettre de respecter le calendrier prévisionnel de mise en service de toutes ces opérations d'ici 2030.

Projet LGV+

Ouvert en 1981, le poste d'aiguillage et de régulation Sud-Est, situé dans le XIIe arrondissement de Paris, a supervisé des millions de trains entre Paris-Gare de Lyon et le nord de Lyon. Après plusieurs programmes de modernisation pour l'adapter à l'augmentation du nombre de trains et de la vitesse, à la modernisation d'outils informatiques, et à des modifications de signalisation, il a fermé définitivement ses portes le 8 novembre 2024, lors de la mise en exploitation de la LGV+.

Du 9 au 12 novembre, la ligne Paris-Lyon a été fermée à la circulation pour mettre en exploitation le nouveau Centre Circulation LGV Sud-Est, et le nouveau Central Sous Station LGV Sud-Est à Lyon. Pendant 101 heures en continu, les agents de SNCF Réseau ont modifié plus de 100 installations de signalisation et d'alimentation électrique sur 600 km de ligne à grande vitesse, dont 58 nouveaux postes de signalisation.

D'un montant de 820 M€, dont 120 M€ financés par l'Union européenne, ce projet permet d'augmenter progressivement le nombre de trains de 13 à 16 par heure et par sens aux heures de pointe d'ici 2030.

Cette augmentation des circulations est rendue possible grâce au déploiement de l'ERTMS (European Rail Traffic Management System), le dispositif de signalisation ferroviaire commun à l'ensemble des pays européens. L'ERTMS est un système de signalisation numérique qui permet de connaître, à tout moment, la position des trains et leur vitesse. Ce faisant, il simplifie le travail des agents de circulation et améliore la performance de l'exploitation ferroviaire, tout en maintenant un très haut niveau de sécurité sur la ligne.

L'exploitation de la ligne Paris-Lyon est désormais centralisée à Lyon au sein du poste de commande Jean-Macé qui regroupe les métiers de la circulation, de l'exploitation EALE (Équipements d'alimentation des lignes électrifiées) et de la maintenance.

Ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT)

La ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) est un axe majeur Nord-Sud, s'étendant sur plus de 700 km. Desservant 15 départements à travers l'Île-de-France, le Centre-Val de Loire, la Nouvelle-Aquitaine et l'Occitanie, cette ligne joue un rôle crucial pour les voyageurs et le fret et fait l'objet d'un vaste programme de travaux pour la rendre plus moderne et performante :

- Renforcer l'alimentation électrique afin d'exploiter pleinement les nouvelles rames,
- Augmenter la vitesse des trains jusqu'à 160 km/h sur certaines sections autour d'Argenton-sur-Creuse pour des trajets plus fluides,
- Améliorer l'accessibilité dans plusieurs gares : Caussade, Gourdon, Souillac, Uzerche, Argenton.

L'État, en tant qu'aménageur du territoire et autorité organisatrice de la mobilité pour les Trains d'Équilibre du Territoire (TET), a initié en 2018 un schéma directeur qui définit les objectifs de performance à atteindre avec l'arrivée des rames Oxygène qu'il finance.

Le schéma directeur de la ligne prévoit :

- 1,6 Md€ (financés par SNCF Réseau) pour rénover les infrastructures jusqu'en 2026 : voies, aiguillages, caténaires, signalisation, ponts et tunnels...

- 257 M€ (financé par l'État) pour moderniser la ligne. Ces travaux ont commencé début 2024 à la suite de l'accord de l'Autorité Environnementale et se poursuivront en parallèle des efforts de régénération.

En chiffres, la ligne POLT a desservi 2,7 millions de voyageurs Intercités en 2024 (+ 15% par rapport à 2019). 713 km de lignes électrifiées, 15 départements et 4 régions sont desservis représentant 58 gares sur tout l'axe, dont 16 gares pour les TET Intercités.

Modernisation de la ligne des horlogers

La ligne dite « des Horlogers » dont la mise en service remonte à 140 ans (1884) est une ligne de montagne de plus de 75 kilomètres entre Besançon et la frontière Suisse. Elle est notamment composée de 48 passages à niveau, de 42 ponts ferroviaires et 12 tunnels.

A partir de 2019, d'importants travaux ont été menés afin de conforter et rénover les ouvrages (tunnels, ponts, ouvrages en terre, tranchées...). Dès mars 2021, la ligne a été fermée pour permettre le renouvellement de 35 km de voie, la mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite des gares de Morteau et Valdahon, ainsi que la modernisation de la signalisation. De mars à octobre 2024, SNCF Réseau a entamé sa deuxième phase de travaux dont les financements de 53,5 M€ proviennent de l'État, de la Région Bourgogne-Franche-Comté et de SNCF Réseau. Sur les 40 km de voies restant, 22 ont été traités en remplaçant notamment des composants de voie vieux de 90 ans pour certains. Plus précisément, les travaux consistaient à renouveler la voie sur 22 km grâce à un train-usine, moderniser les ouvrages d'art de la ligne (ponts, ponts-routes, viaduc), les tunnels et enfin mettre en accessibilité aux personnes à mobilité réduite les gares de Besançon-Mouillère et Saône.

Après la réouverture complète de la ligne le jeudi 31 octobre dernier, l'inauguration de cette remise en service après 8 mois de travaux a eu lieu jeudi 14 novembre 2024 en gare du Valdahon.

Les travaux de la vallée de la Maurienne

En août 2023, un éboulement majeur s'est produit dans la vallée de la Maurienne en Savoie, provoquant la coupure des circulations ferroviaires, notamment de la ligne Paris-Milan. Un certain nombre de travaux ont été réalisés depuis. En septembre 2024, la galerie, bien qu'ayant résisté à l'éboulement, a dû subir une opération de colmatage par injection de coulis de ciment afin de combler des fissures. Dans le cadre des travaux de sécurisation de la falaise, la vidange du merlon a également été essentielle à la sécurité du chantier de remise en état des infrastructures. Après une première vidange en début d'année, 10 000 m3 de matériaux ont dû être à nouveau retirés. Un nouveau chantier de déblaiement par engins radiocommandés a été lancé de mi-novembre à mi-décembre. Une fois déblayé, ce merlon assurera à nouveau une protection suffisante des infrastructures situées en contrebas. Les travaux de sécurisation de la falaise à l'aplomb de la voie ferrée, réalisés sous la maîtrise d'ouvrage du Département, ont pris fin le 15 novembre 2024. Ils étaient Indispensables avant toute intervention de SNCF Réseau pour remettre en état l'infrastructure ferroviaire. Ainsi, à la suite de ces travaux et jusqu'à fin janvier 2025, les travaux de remplacement de la voie ferrée endommagée ont commencé, de nuit, pour éviter toute coactivité avec le chantier de sécurisation de la falaise. À partir de janvier 2025, les travaux de réparation de la tête de tunnel, puis de remise en état de la caténaire, des filets détecteurs et câbles de signalisation ferroviaire, et le remplacement de la voie ferrée endommagée, débuteront. Avant réouverture de la ligne, SNCF Réseau devra procéder à toutes les vérifications des installations qui n'ont pas été utilisées depuis l'été 2023, ainsi qu'à la désoxydation des rails entre Saint-Michel-de-Maurienne et Modane.

L'ensemble de ces travaux devraient conduire à une réouverture de la ligne courant 2025.

Chantier de digitalisation du poste d'aiguillage de Villeneuve-Saint-Georges

Durant deux week-ends du 16 au 17 mars 2024 et du 20 au 21 avril 2024, une opération majeure de digitalisation du poste d'aiguillage de Villeneuve-Saint-Georges a été réalisée avec succès. Cette opération visait à raccorder le poste d'aiguillage (« Poste 4 ») de Villeneuve-Saint-Georges au centre informatisé de Vigneux-sur-Seine. D'un coût de 180 M€, dont 30 M€ portés par le projet NExTEO, elle s'inscrivait dans le cadre du programme de modernisation de l'exploitation de l'axe Sud-Est francilien débuté en 2017. Elle était nécessaire dans la perspective du déploiement, sur la ligne D, du système de signalisation et de contrôle des circulations NExTEO à l'horizon 2031. D'une grande technicité, portée par 700 000 heures d'études et cinq années de travaux, l'opération de digitalisation du poste d'aiguillage de Villeneuve-Saint-Georges a été conçue de manière à limiter au maximum l'impact sur les circulations. Pendant le week-end des 16 et 17 mars 2024, l'ancien poste d'aiguillage a été débranché pour raccorder le nouveau aux 144 signaux et aiguillages. 400 personnes ont été mobilisées pour faire basculer les 10 000 circuits reliés à ces installations. Il a ensuite fallu réaliser les essais sur tous les circuits basculés et procéder aux raccordements informatiques permettant la commande des installations depuis le centre de Vigneux. Chaque opération préparée et répétée au préalable, a permis la reprise du trafic le dimanche à 18h00 afin de minimiser les conséquences sur les circulations ferroviaires. Enfin, une phase post-rodage a eu lieu pendant le week-end des 20 et 21 avril 2024, permettant d'ajouter des fonctionnalités et de corriger les potentielles anomalies détectées lors de la période de rodage.

1.5.15. L'actualité commerciale

SNCF Réseau continue à mettre en place sa stratégie pour développer les trafics futurs. Sa stratégie se développe sur trois piliers principaux.

Un accompagnement renforcé de nos clients

Depuis 5 ans, le nombre de clients et prospects voyageurs a été multiplié par trois, alors que chaque mois de l'année 2024, SNCF Réseau a accompagné un nouveau client et un nouveau prospect (chargeur ou entreprise ferroviaire). Enfin, 3 nouvelles entités, opérateurs de transport conventionné, ont commencé leurs circulations le 15 décembre 2024. Ces trois filiales de SNCF Voyageurs ont été accompagnées dans leurs débuts par SNCF Réseau, qui a également été en appui des autorités d'organisation dans la définition de leur plan de transport et pendant le processus d'ouverture à la concurrence des lots concernés. En 2025, Transdev en région Sud et Stretto (Keolis & SNCF Voyageurs) en île de France commenceront également à circuler.

Des capacités lisibles et garanties dans le temps pour développer les trafics

Les plans d'exploitation de référence (PER)

SNCF Réseau poursuit le déploiement des plans d'exploitation de référence (PER). Le plan d'exploitation de référence décrit l'usage optimisé du réseau, en partant des besoins prévisionnels de mobilité par segment de marché, et des besoins prévisionnels de maintenance et travaux nécessaires au maintien et au développement de la performance du réseau, à coûts maîtrisés.

Quatorze PER sur les vingt-trois projetés ont été publiés fin 2024, soit l'ensemble des PER applicables au Service Annuel 2027. Ces PER couvrent environ les 2/3 du territoire.

Les Accords-Cadres (AC)

Un accord-cadre est un engagement bilatéral pluriannuel qui sécurise sur la durée un volume de capacité pour un opérateur qui en fait la demande. Cet accord commercial bénéficie

également à SNCF Réseau puisqu'il lui permet d'anticiper les circulations futures et d'inciter au développement des trafics, et donc de ses recettes. Le volume cumulé sous accord-cadre sur une même ligne est plafonné à 70%, de façon à préserver de la capacité pour des circulations hors accords-cadres.

Pour les clients de SNCF Réseau, il s'agit d'un outil permettant de fiabiliser leur modèle d'exploitation sur plusieurs années. Ces accords permettent également d'assurer les opérateurs et leurs partenaires la disponibilité des circulations futures.

SNCF Réseau travaille à définir le meilleur équilibre possible pour que chaque partie trouve un intérêt commercial à négocier un accord-cadre.

Aujourd'hui, cinq accords-cadres ont été renouvelés par SNCF Réseau avec ses clients fret pour une dizaine de flux. L'année 2024 a été marquée par la signature des premiers accords-cadres voyageurs, qui ont été particulièrement travaillés pour répondre au besoin du marché. Depuis la publication en août 2023 des trois premières lignes-cadres Paris– Lyon (par LGV), Paris– Lille (par LGV) et Paris – Strasbourg (par LGV), quatre nouvelles lignes-cadres sont devenues éligibles aux accords-cadres voyageurs : Paris-Rennes (par LGV), Paris-Nantes (par LGV), Paris-Bordeaux (par LGV) et Paris-Wannehain (par LGV). Tous ces travaux se sont concrétisés par la signature de 7 accords-cadres voyageurs avec cinq clients différents (déjà présents ou futurs opérateurs).

1.5.16. Audits, litiges, contrôles en cours

Accident Eckwersheim LGV Est

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai des lignes à grande vitesse, à Eckwersheim en Alsace, sur la future ligne nouvelle Est Européenne, a fait 11 morts et 42 blessés.

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

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

Les audiences de fond se sont déroulées du 4 mars au 16 mai 2024 devant la 31ème chambre correctionnelle du tribunal judiciaire de Paris (32 jours de procès).

L'audience de délibéré s'est tenue le 10 octobre 2024. Les trois personnes morales poursuivies ont été déclarées coupables d'homicides et blessures involontaires, de même que le cadre traction et le premier conducteur. Le tribunal a également condamné ces personnes à la prise en charge solidaire de l'indemnisation des victimes. Il n'y a pas eu appel de cette décision qui est donc désormais définitive.

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

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

Un contentieux un peu plus ancien donne lieu à une discussion sur la personne responsable des éventuels dommages permanents de travaux publics : SNCF Réseau ou le titulaire du Partenariat Public Privé (PPP). Un arrêt de la Cour Administrative d'Appel de Nantes le 26 mars 2021 a imputé cette responsabilité à SNCF Réseau mais a été annulé par décision du Conseil d'État du 8 février 2022, qui a renvoyé le dossier devant la Cour Administrative de Nantes. Par décision du 12 janvier 2024, la cour administrative de Nantes désigne responsable de ces dommages de travaux publics le titulaire du Partenariat Public Privé. Cette décision est définitive puisque le pourvoi formé par ERE à son encontre n'a pas été admis par le Conseil d'Etat le 18 décembre 2024.

De telles actions indemnitaires existent également (en quantité bien inférieure) sur la ligne LGV SEA et le Contournement Nîmes Montpellier sur lesquelles la responsabilité de SNCF Réseau est également écartée à ce jour.

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

Par jugement du Tribunal Administratif de Marseille du 26 mai 2021, SNCF Réseau a obtenu la condamnation solidaire des sociétés Retia et Recylex à financer la remise en état du domaine public ferroviaire qui a été endommagé par la pollution générée par des activités classées ICPE (Installations Classées Protection de l'Environnement) dont les sociétés sont repreneuses.

Retia et Recylex (cette dernière est aujourd'hui en liquidation judiciaire) ont formé appel de ce jugement. L'instance est pendante devant la Cour Administrative d'Appel de Marseille qui a ordonné une expertise judiciaire le 17 mai 2023.

Les coûts de remise en état sont évalués à environ 95 M€ aux conditions économiques d'une réalisation prévisionnelle (2029). Ces coûts sont des estimations de SNCF Réseau produites dans le cadre du contentieux en cours. L'expertise judiciaire en cours se penchera probablement sur ce montant.

Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)

Le projet des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse est marqué par une forte activité juridique avec deux recours contentieux en 2024.

Un premier recours en contentieux est porté par des associations de protection de l'environnement. Le second est porté par une association de riverains et un référé-suspension déposée fin juillet par l'association « les Amis de la Terre et d'occupation illicite des "écureuils" (association GNSA) sur une parcelle du nord de St Jory.

1.6. TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

1.6.1. Méthodologie

Le test de valeur, réalisé dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2015 à l'occasion de la définition d'une trajectoire unifiée du Groupe Public Ferroviaire, avait conduit à déprécier de 9,6 Milliards€ les actifs de l'UGT Infrastructure sur la base d'une trajectoire financière approuvée par le Conseil d'administration de SNCF Réseau le 9 mars 2015, qui considérait alors que la trajectoire financière ainsi élaborée représentait la meilleure estimation des perspectives d'activité pour les 15 ans à venir.
Dans le cadre de l'arrêté des comptes semestriels 2018, de nouveaux indices de perte de valeur avaient été identifiés en lien essentiellement avec les décisions de l'État d'une nouvelle indexation des péages selon l'indice des prix à la consommation pour TGV et Fret, ainsi qu'un effort d'investissement supplémentaire pour la modernisation du réseau. Le nouveau test de valeur réalisé, sur la base de la nouvelle trajectoire financière du plan stratégique Groupe 2018-2027 présentée lors du Conseil d'administration de SNCF Réseau le 25 juillet 2018, avait conduit à une dépréciation complémentaire de 3,4 Milliards. Depuis cette dernière dépréciation, la valeur recouvrable issue des différents tests réalisés a toujours été proche de la valeur comptable.
En 2023, un nouveau plan stratégique pour la période 2023-2032 a été validé par le conseil d'administration de la SA SNCF Réseau le 28 septembre 2023. Ce plan prend en compte le nouveau contexte économique (augmentation de l'inflation et des coûts de certaines matières premières).
Ce plan stratégique n'intègre pas dans son « socle » les investissements complémentaires annoncés par la Première Ministre Elisabeth Borne en février 2023 (« nouvelle donne ferroviaire ») et portant sur une montée en charge jusqu'en 2032 des dépenses de régénération, de modernisation, des grands

projets et des services express métropolitains. L'hypothèse retenue est que ces investissements complémentaires seront financés en totalité par un apport externe à SNCF Réseau, ils ont donc été formalisés dans des « briques complémentaires », neutres en CFL par construction.
Au 31 décembre 2023, le test de valeur des actifs reposait sur la trajectoire financière issue de ce nouveau plan stratégique 2023-2032. Ce test a conduit à confirmer la valeur recouvrable des actifs inscrits au bilan.
Cette trajectoire reprend en effet les grands objectifs du contrat de performance signé en 2022 avec l'Etat, notamment un cash-flow libre à l'équilibre en 2024 et un ratio dette/marge opérationnelle inférieur à 6 à partir de 2026.

Mise à jour au 31 décembre 2024 :

Dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2024, la société a procédé à une nouvelle analyse afin d'apprécier l'existence ou non de potentiels indices de perte / reprise de valeur sur l'UGT Infrastructure.
Les résultats de l'année 2024 ne remettent pas en cause la trajectoire long terme prévue dans le plan stratégique 2023-2032, avec le maintien des grands équilibres économiques sous-tendant la valorisation réalisée lors du dernier test de valeur. En particulier, la trajectoire d'amélioration du cash-flow libre est respectée. Ces résultats confirment le redressement de l'EBITDA, le retour à l'équilibre des cash-flows libre et la maîtrise de la dette de SNCF Réseau
Les travaux menés dans le cadre du budget 2025 approuvé en décembre 2024 et la préparation de la mise à jour du contrat de performance ont toutefois amené le groupe à mettre en œuvre un test de valeur au 31 décembre 2024.
Il a été acté que l'actualisation du contrat de performance sur la période 2023-2032 prendrait la forme d'un avenant au contrat, qui intègrerait les éléments suivants :

- Les nouvelles ambitions en matière :
  - D'orientation clients afin de faciliter la hausse des trafics
  - De trajectoire de rénovation et de modernisation du réseau pour améliorer la qualité de service et soutenir le développement du transport ferroviaire
  - D'adaptation au changement climatique
- Un bilan des indicateurs contractuels sur les premières années du contrat et une actualisation de ces mêmes indicateurs pour les ajuster ou leur substituer d'autres indicateurs plus pertinents le cas échéant (sur le fret notamment), tout en fixant les objectifs à atteindre sur la période 2024-2032.

Dans ce contexte, le test de valeur à fin 2024 repose sur une trajectoire financière issue (i) du plan stratégique 2023-2032 qui est la dernière validée par le conseil d'administration de septembre 2023, ainsi que (ii) du budget 2025. Cependant, afin de préparer la revoyure du contrat de performance, une actualisation de cette trajectoire financière a été travaillée en 2024 et a fait l'objet d'échanges avec le Groupe et l'Etat. Du fait de la crise politique survenue en France à l'été 2024, elle n'a pu être validée par les instances de gouvernance en 2024. Les travaux devraient reprendre au 1er trimestre 2025 pour une validation en fin d'année.
L'actualisation de la trajectoire financière intègre les impacts de la crise inflationniste sur l'augmentation des coûts constatés en 2023 et 2024 notamment sur la masse salariale, augmentation qui se répercute sur les années ultérieures. A partir de 2025, SNCF Réseau a pour forte ambition de revenir à des trajectoires de coûts maitrisés. La trajectoire des circulations se rapproche progressivement de la trajectoire du plan stratégique.
Les grandes hypothèses de cette trajectoire financière sont les suivantes :

- Circulations : Les nouveaux entrants connaissent des reports en début de période, principalement en raison des délais de livraison de matériel. Le marché du fret ferroviaire se redresse. Le niveau de trafic (toutes activités confondues) revient progressivement au niveau du plan stratégique.
- Tarification : Les hypothèses du plan stratégique 2023-2032 sont maintenues. La tarification relative à l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026, validée par l'ART, avait fait l'objet d'un recours formé par 9 régions devant le Conseil d'État. Dans une décision du 5 mars 2024, le Conseil d'État a prononcé l'annulation des dispositions tarifaires du DRR pour l'HDS 2024, publiées par SNCF Réseau le 9 décembre 2022. La date d'effet de cette annulation avait été fixée au 1er octobre 2024. Des nouvelles dispositions tarifaires pour le DRR de l'HDS 2024, intégrant notamment le nouveau projet de tarification des prestations minimales pour le cycle pluriannuel 2024-2026, a été adopté par le Conseil d'administration en septembre 2024, après réception de l'avis conforme de l'ART. Cette nouvelle tarification a un impact non significatif sur le chiffre d'affaires de SNCF Réseau. Le Conseil d'État avait annulé la tarification 2024-26 sur des motifs de transparence et de procédure qui n'apparaissent plus dans les nouvelles requêtes sommaires déposées en novembre par 7 régions. SNCF Réseau travaille actuellement sur les éléments de réponse. Sur la période 2027-2032, (i) le conventionné est indexé sur la base du même taux que le contrat de performance (+3,6% par an) afin de tenir compte d'un rattrapage de la couverture du coût complet sur la période et (ii) l'Open-Access et le fret sont indexés sur la base des hypothèses d'inflation du Groupe (en moyenne 2%/an). »
- Performance : L'objectif de performance est confirmé avec un niveau annuel de performance permettant d'atteindre une réduction des charges d'exploitation d'un montant de 1,5 Md€ en cumul entre 2017 et 2026 impliquant toutes les dimensions de l'entreprise (notamment conception et optimisation des achats, optimisation des fonctions support.). Cette performance contribue à atteindre un taux de rentabilité normative 44% (Ebitda/CA) en 2032, tel que pris en compte dans le calcul de la valeur terminale.
- Investissements : L'accélération de la régénération / modernisation a été prise en compte, financée sur 2025-2027 par des dotations complémentaires au fonds de concours. L'ambition d'un complément de régénération et de modernisation à 1,5 Milliard€ est maintenue à partir de 2028. Ce complément serait intégralement financé, par le biais du fonds de concours (0,5 Md€) et par des financements externes prévus à 1 Md€ par an à partir de 2028.
- Concernant les concours publics : La chronique des montants des subventions d'investissement de régénération (issues de l'affectation par l'État de tout ou partie des dividendes perçus de la société nationale SNCF SA sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du Groupe Public Unifié) est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF et sur sa capacité distributive, ainsi que sur l'obtention d'autres financements externes destinés à soutenir l'accélération de la régénération et modernisation du réseau.

Le cash-flow libre reste positif entre 2025 et 2027 et son niveau rejoint au-delà l'objectif du plan stratégique.
Les autres éléments méthodologiques retenus dans le calcul de la valeur recouvrable au 31 décembre 2024 sont rappelés ci-après :
- S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 ; l'actualisation des données connues (WACC, inflation), et l'application d'une décote sur les flux futurs correspondant au caractère incertain de ces projections lointaines ne font pas varier la valeur normative calculée historiquement dans les cash-flows.

- Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux compris dans une fourchette de 5,3% à 6%.
- L'utilisation d'un taux de WACC proche du taux plancher issu du rapport d'évaluation de l'expert externe (5,4%) est éclairée par les éléments de contexte suivants :
  - Une actualisation de la trajectoire financière du plan stratégique approuvé par le groupe fin 2023 ;
  - La prise en compte de la hausse des investissements de régénération et modernisation pour atteindre progressivement une enveloppe de 4,5 Milliards€, niveau qui permet de préserver le réseau structurant selon un audit indépendant.
- La valeur terminale, qui représente 90% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un taux de croissance à long terme de 1,8%.

L'actif économique net testé à fin décembre 2024 est de 34,2 Mds€, contre 33,3 Mds € au 31 décembre 2023.

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 2024 est proche de cette valeur nette comptable.
Les autres immobilisations en cours (1,5 Mds€ au 31 décembre 2024 contre 1,8 Mds€ au 31 décembre 2023) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.
Les analyses de sensibilité réalisées dans le cadre du test au 31 décembre 2024 ressortent de la façon suivante :

- Une variation de ± 10 points de base du taux d'actualisation représenterait une variation de -/+1,1 Md€ de valeur recouvrable.
- Une variation de ± 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraînerait une variation de + 0,9 Md€.

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

2. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS

En millions d'euros	2024	2023
Chiffre d'affaires	7 785	7 416
Excédent brut d'exploitation	2 042	1 668
Résultat d'exploitation	479	415
Résultat financier	- 405	- 458
Résultat courant	74	- 44
Résultat exceptionnel	39	- 6
Résultat net	117	- 47

2.1. VALEUR ACTUELLE DE L'ACTIF À LA DATE DE CLÔTURE

Les éléments relatifs à la valeur actuelle de l'actif au 31 décembre 2024 sont décrits en début de partie 1.6.2 du rapport de gestion consolidé.

2.2. EVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Le contentieux avec DB Cargo datant de 2020 sur des litiges liés aux horaires de service des années 2015, 2016 et 2019 a évolué. SNCF Réseau demandait le paiement de retenues (non-utilisation de sillons attribués) et pénalités (non-déclaration de tonnage) au titre des règles d'application des redevances de réservation et de circulation. DB Cargo a été condamné à payer la somme demandée par SNCF Réseau assortie d'intérêts, mais, DB CARGO avait fait appel de la décision.

La Cour d'appel de Paris a annulé partiellement, par arrêté en date du 15 janvier 2025, le jugement du tribunal de commerce et a confirmé le bien-fondé de la position de DB. SNCF RESEAU doit restituer à DB Cargo, les sommes perçues au titre des redevances et des intérêts moratoires.

SNCF Réseau étudie l'opportunité de déposer un recours en cassation.

3. RÉSULTATS DE L'EXERCICE 2024

En millions d'euros	31 déembre 2024	31 décembre 2023	Variation En M€
Chiffre d'affaires	7 785	7 416	370
Production immobilisée et stockée	5 445	5 371	74
Achats et charges externes	- 7 385	- 7 679	294
Valeur Ajoutée	**5 845**	**5 107**	**738**
Autres produits d'exploitation (dont subventions d'exploitation)	549	609	- 60
Impôts, taxes et versements assimilés	- 231	- 209	- 22
Charges de personnel	- 4 120	- 3 839	- 281
Excédent Brut d'Exploitation	**2 042**	**1 668**	**374**
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation et reprise de subvention d'investissement, Transferts de charges	1 502	1 305	197
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	- 3 061	- 2 556	- 505
Autres charges de gestion	- 4	- 3	- 1
Résultat d'Exploitation	**479**	**415**	**65**
Produits financiers	1 431	2 285	- 854
Charges financières	- 1 836	- 2 743	907
Résultat Financier	**- 405**	**- 458**	**53**
Résultat Courant	**74**	**- 44**	**118**
Produits exceptionnels	429	1 101	- 672
Charges exceptionnelles	- 390	- 1 107	717
Résultat Exceptionnel	**39**	**- 6**	**45**
Impôt sur les résultats	4	3	2
Résultat Net	**117**	**- 47**	**165**

3.1. LE CHIFFRE D'AFFAIRES

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Redevance d'accès	2 451	2 271	180
Redevance de marché	3 053	2 745	309
Redevance de circulation	1 076	840	236
Redevance quais	-	-	-
Redevances complémentaires électricité	282	514	-232
Autres recettes	43	50	-7
Sous-total recettes commerciales d'infrastructure	**6 905**	**6 419**	**485**
Autres produits	881	997	-116
Total Chiffre d'affaires	**7 785**	**7 416**	**370**

Le chiffre d'affaires de 7 785 M€ est en amélioration de +370 M€, soit +5% par rapport à fin décembre 2023.

Les redevances progressent de 485 M€, soit +7,6% avec :

- +465 M€ d'effet prix sur les prestations minimales (indexation de +7,6% sur l'open access, +8,0% sur le conventionné et +2,7% pour les entreprises ferroviaires de fret avec un effet de rattrapage partiel de l'inflation passée)
- +151 M€ de contre-effet des mouvements sociaux 2023 liés à la réforme des retraites
- -117 M€ de baisse sur les redevances de transport et de distribution d'électricité de traction et de fourniture d'électricité, en lien avec la baisse du prix d'achat atténué par un effet volume favorable (notamment contre-effet grèves 2023).
- -14 M€ d'autres effets volume et mix tarifaire.

Les autres produits sont en retrait de -116 M€, soit -12% avec une baisse des prestations vendues aux SA du Groupe SNCF suite à une importante production pour SNCF Gares & Connexions sur le projet EOLE en 2023 et de moindres prestations pour tiers

3.2. LA PRODUCTION IMMOBILISÉE

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Production immobilisée ACE	4 124	4 131	-7
Production Immobilisée Charges de personnel	1 301	1 177	124
Production Stockée	20	63	-43
Total Production Immobilisée	**5 445**	**5 371**	**74**

3.4. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Subventions d'exploitation	506	576	-70
Autres produits	43	33	10
Total Autres Produits d'Exploitation	**549**	**609**	**-60**

3.5. ACHATS ET CHARGES EXTERNES

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Moyens de transport et de traction	-523	-646	123
Entretien, maintenance	-3 237	-3 335	98
Honoraires et prestations informatiques	-974	-911	-63
Patrimoine	-776	-817	41
Autres achats et charges externes	-1 876	-1 970	94
Total Achats et charges externes	**-7 385**	**-7 679**	**294**

3.6. CHARGES DE PERSONNEL

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Salaires et traitements	- 2 795	- 2 632	- 164
Cotisations retraites	- 710	- 672	- 37
Autres charges sociales	- 529	- 444	- 86
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	- 24	- 30	5
Sous-total	**- 4 059**	**- 3 777**	**- 281**
Mise à disposition de personnel	- 62	- 62	0
Total des charges de personnel	**- 4 120**	**- 3 839**	**- 281**
Total des effectifs moyens payés	**52 516**	**52 702**	**- 186**

L'effectif moyen payé au 31/12/2024 ressort à 52 516.

3.7. RÉSULTAT FINANCIER

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Coût endettement financier net	-364	-382	18
Coût financier des avantages au personnel	-43	-111	68
Dividendes	77	77	-0
Autres charges financières	-187	-890	703
Autres produits financiers	112	847	-735
Total Résultat Financier	**-405**	**-458**	**53**

3.8. RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

Le résultat exceptionnel de l'exercice 2024 est de +39 M€

4. INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	31 dec 2024	31 dec 2023	Evolution 2024 vs 2023	
			En M€	En %
Grands projets de développement	1 048	1 196	- 148	-12%
Projets régionaux de développement	1 003	868	135	16%
Mise en conformité du réseau	161	149	12	8%
Renouvellement et performance	3 233	3 108	125	4%
Foncier et autres	105	110	- 5	-5%
Sous-total investissements ferroviaires	**5 550**	**5 431**	**119**	**2%**
Industriels	290	318	- 28	-9%
SNCF RESEAU (OPEX/CAPEX hors frais financiers)	**5 839**	**5 750**	**89**	**2%**
Intégration frais financiers et déduction part OPEX	321	- 228	549	
TOTAL SNCF RESEAU*	**5 518**	**5 522**	**- 5**	**0%**

4.1. RENOUVELLEMENT ET PERFORMANCE

Le programme de renouvellement à 3 233 M€ représente plus de la moitié des investissements. Il témoigne de l'accélération des investissements pour la régénération du réseau structurant le plus circulé, dans le cadre du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau, pour moderniser les infrastructures ferroviaires : +125 M€ par rapport à 2023.

L'augmentation de la rénovation des linéaires de voies du réseau principal par rapport à 2023 est illustrée par le nombre de GOPEQ (équivalent de km de voies renouvelées) :

En unités physiques	Déc 2024	Déc 2023	Evolution	
GOPEQ	872	825	47	6%
Nombre d'appareil de voie (**)	499	512	-8	-3%

***Hors LGV*

Les investissements de renouvellement des voies et voies de service s'élèvent à 1 858 M€, en accroissement de +139 M€ par rapport à 2023 (1 719 M€) sur la zone Atlantique et l'Ile-de-France. Près de 25% des investissements sont réalisés en Ile-de-France.

Les principaux chantiers en cours à fin décembre 2024 sont les Suites Rapides Zones Denses en Ile-de-France ainsi que les sections Suite Rapide voie Maurienne, Château-Thierry, Ormoy-Verberie. Les principales mises en service 2024 ont été réalisées sur les Suites Rapides Zones Denses en Ile-de-France, et sur les sections Suite Rapide voie Salses-Perpignan, Lamothe Ychoux, Chartres le Theil, RVB Cahors-Caussade, RR BOA L590.

Les investissements en signalisation et Commandes Centralisées du Réseau (CCR) s'élèvent à 517 M€ et sont en hausse par rapport à 2023 (+25 M€) en Ile-de-France pour répondre aux enjeux de modernisation du système de gestion des circulations, en cohérence avec les impératifs patrimoniaux. Plusieurs mises en service ont été réalisées sur 2024, notamment la CCU Villeneuve Saint-Georges.

L'activité traction électrique, liée à la rénovation des caténaires, des sous-stations, et équipements d'alimentation des lignes électrifiées, s'élève à 273 M€. Les principaux travaux concernent le renouvellement de la caténaire du RER C.

En matière d'ouvrages d'art (ponts, tunnels) et en terre (talus, remblais), les investissements s'élèvent à 191 M€. L'année 2024 est marquée par une forte production notamment en Ile-de-France (régénération du Tunnel de Rolleboise phase 2, pont de Gallardon et Chartres). Les Tunnels de Saint Pierre et Perternere ont été régénérés en 2024.

L'activité Télécom ressort à 132 M€. Près du tiers de cette production est porté par le Plan Fibre Optique en vue de la mise en service d'un réseau qui atteindra 11 147 km fin 2024. SNCF Réseau a régénéré 579 routeurs Infranet depuis 2019 (soit 97%), dont 6 en 2024. Il restera à déployer une vingtaine de routeurs supplémentaires en 2025.

Les autres dépenses de renouvellement de 261 M€, sont en légère baisse par rapport aux investissements de 2023 (-3 M€) et correspondent principalement aux opérations immobilisables de gros entretien, à l'amélioration de la régularité ainsi qu'à des investissements commerciaux.

4.2. MISE EN CONFORMITÉ DU RÉSEAU

La mise en conformité du réseau à hauteur de 161 M€ s'inscrit dans le cadre de la priorité de l'entreprise accordée aux opérations spécifiques de sécurité.

Les investissements de sécurité s'élèvent à 133 M€ en 2024, et sont en augmentation par rapport à l'année 2023 (+6%). L'année 2024 est marquée en Ile-de-France notamment par les travaux sur le Passage à Niveau 4 Deuil. Ces investissements concernent principalement des suppressions de passages à niveau ou des aménagements pour l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, la suppression ou l'aménagement de traversées de voie pour le public en gare, la mise en place de clôtures pour éviter les intrusions dans les emprises ferroviaires, la sûreté des infrastructures, la sécurisation de tunnels ferroviaires, et l'installation d'équipements de contrôle de vitesse des trains par balise.

4.3. PROJETS RÉGIONAUX DE DÉVELOPPEMENT

Les projets entrant dans cette catégorie regroupent essentiellement les projets financés par les Contrats de Plan État-Région (CPER) ; ils intègrent les projets de modernisation des lignes de desserte fine du territoire et les investissements capillaires fret. Les dépenses sur ce segment s'établissent à 1 003 M€ en 2024, en hausse +135 M€ par rapport à 2023, dans le cadre des nouveaux Contrats de Plan État-Région. Les principales évolutions sont les suivantes :

- Les investissements des lignes de desserte fine du territoire s'élèvent à 506 M€ en 2024 et sont en hausse par rapport à 2023 de +124 M€ soit +32%.

- Les investissements des autres projets régionaux de développement ressortent à 498 M€ en 2024 et sont en hausse par rapport à 2023 de +11 M€ soit +2%. Ils incluent les investissement fret (157 M€) qui poursuivent leur progression (+13 M€).

En Ile-de-France, les principaux projets en cours sont notamment le projet tram-train Massy-Evry (T12), Schéma Directeur du Matériel Roulant renforcement caténaire, Agence Grand Paris Libération Montgolfier.

Dans les autres régions, les projets Renouvellement Sablé Château Gontier, Modernisation Nexon Brive, Régénération Chartres-Courtalain, Renouvellement Dinan-Lamballe ont été mis en service en 2024.

4.4. GRANDS PROJETS

Grands projets en travaux

Les dépenses des grands projets en travaux s'établissent à 983 M€ en 2024. Il s'agit notamment du projet Eole, prolongement vers l'Ouest du RER E. La mise en service est effective depuis mai 2024 pour la partie des nouvelles infrastructures (Haussmann Saint-Lazare / Nanterre la Folie), et les travaux se poursuivent pour le tronçon jusqu'à Mantes-la-Jolie. Le projet Charles de Gaulle Express, liaison ferroviaire directe entre la Gare de l'Est et l'aéroport Charles de Gaulle, est un autre projet d'envergure de ce segment d'investissements. L'année 2024 a été marquée début novembre par la mise en service de la nouvelle signalisation ERTMS au standard européen de LGV+ Paris-Lyon ; ce bond technologique de la modernisation

permettra d'augmenter la fréquence des trains, d'améliorer leur régularité et de favoriser l'accès au réseau français pour les entreprises ferroviaires européennes. Le démarrage en grand des travaux de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie a débuté au printemps 2024 ; il prévoit la création d'une section de voie ferrée de 6,5 km reliée par deux raccordements, à la ligne classique Paris-Creil au Nord-Ouest et à la ligne grande vitesse d'Interconnexion au Sud-Est. Cette liaison va faciliter les déplacements vers le pôle économique de Roissy et son aéroport depuis le sud des Hauts-de-France et le nord-est du Val d'Oise, pour plus de quatre millions de voyageurs.

Grands projets nationaux amont et modernisation

Les dépenses sur ce segment s'affichent à 56 M€ en 2024. Les études pour la réalisation des futurs grands projets sont hiérarchisées sur la base de la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) à la suite du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures. Le déclenchement et l'avancement de ces études et acquisitions foncières sont étroitement liés aux décisions de l'État. En 2024, elles concernent essentiellement la ligne nouvelle Montpellier Perpignan et Grands Projets Sud-Ouest.

Grands projets en PPP (partenariats publics privés)

En 2024, la production réalisée sur les projets PPP, à hauteur de 9 M€, concerne principalement des travaux complémentaires liés au Contournement Nîmes Montpellier.

4.5. FONCIERS ET AUTRES

Les investissements fonciers et autres pour tiers s'élèvent à 105 M€, en baisse de -5 M€ par rapport à 2023. L'année 2024 est marquée notamment, sur les travaux pour tiers, par les projets Canal Seine Nord Europe et pont rail (PRA) Lino Sud Loos en Hauts-de-France. L'activité travaux pour tiers concerne principalement des travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau à la demande de tiers qui en financent l'intégralité. L'activité Foncier et immobilier regroupe les investissements liés à la valorisation du patrimoine foncier et immobilier en vue de cession ou de location.

4.6. INVESTISSEMENTS INDUSTRIELS

Les investissements industriels de 290 M€, en réduction de -28 M€ par rapport à 2023, concernent principalement les systèmes d'information, le matériel et l'outillage pour la modernisation de l'outil industriel et les installations immobilières.

5. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT

5.1. FINANCEMENT

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

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

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

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Dette long terme	**34 695**	**38 737**	**-4 042**
Capital restant dû :	34 308	38 193	-3 885
Long terme	33 810	37 696	-3 886
Dont différence de conversion	- 473	*-615*	142
Prêts RIF	10	*13*	-3
Zéro coupon	488	*484*	3
Intérêts courus :	387	543	-157
Dette historique	**7 698**	**6 342**	**1 356**
Capital restant dû :	7 620	*6 301*	1 320
Dette transférée (cours historique)	7 620	6 300	1 320
Prêts RIF	0	1	0
Renouvellement BEI	-		
Intérêts courus	78	41	37
Dépôts de garantie reçus	**6**	**6**	**0**
Dette court terme	**-**		
Dont différence de conversion			
Collatéraux (Passif)	**128**	**207**	**-79**
Découverts bancaires	**170**	**173**	**-3**
Dette PPP	**1 751**	**1 950**	**-200**
Total Dettes Financières	**44 447**	**47 414**	**-2 968**
- Trésorerie active et placements	**541**	434	107
- Créance PPP	**- 1 744**	-1 889	144
- Créance CDP	**- 24 154**	-26 876	2 723
- Intérêts courus sur créances	**- 264**	-374	110
- Collatéraux (Actif)	**- 498**	-420	-79
- Dépôts de garantie payés	**-**		
- Prêts aux tiers externes	**- 302**	-510	209
- Avances reçues holding et G&C	**-**		
- Avances et prêts aux filiales intégrées			
- Dérivés	**395**	544	-149
- ICNE sur les dérivés	**- 201**	-212	11
Dette nette en valeur comptable ANC	**18 220**	**18 112**	**108**
Net de l'impact des Reset de Taux	- 442	-417	-25
Dette nette Hors Reset de Taux	**17 778**	**17 695**	**83**

5.2. GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ

Risque de taux d'intérêt

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

Risque de liquidité

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

Risque de contrepartie

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

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

Les sommes ainsi reçues par SNCF Réseau s'élèvent à 128 M€ à fin décembre 2024, contre 206 M€ à fin décembre 2023.

Risque de change

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

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

Risque de change

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.

Terrains Ferroviaires Mobilisables pour la Création de Logements - Bilan Cessions 2024

REGION	SURFACE CESSIBLE (m²)	Potentiel Logements	Dont Logements Sociaux	COMMENTAIRES
Hauts de France	14 072	44	14	Cession réalisée le 28/03/2024. Foncier situé dans le périmètre de la ZAC « champ Gretz » portée par Territoire 62. Projet mixte. Apport du foncier SNCF dans le cadre de la ZAC (contribution à la production de logements). Programme de la ZAC : 311 logements prévus dans le périmètre de la ZAC : mixité (lots libres, maisons groupées, logts collectifs) et destination (LLI, LS, Acc. aidée, accession), Densité pour le secteur des terrains SNCF env.100 logts/ha
Hauts de France	13 600	117	35	Les fonciers SNCF participent à la création de la ZAC.
Grand Est	7 077	20	0	Maisons individuelles. PSV Caduque. Clause environnementale à revoir et à faire valider en CEDIT. Cession réalisée le 17/06/2024
Auvergne Rhône Alpes	2 000	8	0	Maison médicale avec logements pour personnel médical. 8 logements pour médecins. Cession réalisée le 19/12/2024
Bourgogne -Franche-Comté	573	2	0	Cession réalisée le 29/05/2024
Auvergne Rhône Alpes	6 793	42	21	Cession réalisée le 05/07/2024
PACA	77 891			Cession réalisée le 23/10/2024. Cession partielle des emprises. La deuxième partie du foncier sera cédée au 1er T 2025. Le nombre de logements à créer sera affiné et comptabilisé en 2025.
Nouvelle Aquitaine	890	4	4	Vente à la commune qui réalise 4 logements.
Bretagne	10 020			Programme : petits collectifs + maisons individuelles. Détail non précisé à date. Cession réalisée le 01/07/2024.
Pays de la Loire	11 475	20	10	Projet mixte dont logement potentiel. Projet non suffisamment défini à date. Cession réalisée le 08/07/2024
Ile de France	29 037	391	117	Programme mixte logement - bureau. Cession réalisée le 12/12/2024 (report 2024 en raison des besoins EOLE)
Total	**173 428**	**648**	**201**	

6. ACTIVITÉ FONCIÈRE IMMOBILIÈRE

Cessions SNCF RESEAU

11 terrains ont été cédés représentant une superficie d'environ 173 428 m² et un potentiel de 648 logements à créer dont 201 logements sociaux (31%)

En Ile-de-France, un terrain a été cédé représentant une superficie d'environ 29 037 m² et un potentiel de 391 logements à créer dont 117 logements sociaux (30%)

Pour la cession Marseille Le Canet - Euroméditerrannée, dont la réalisation complète se fait en deux temps (oct 2024 - mars 2025) le potentiel de logements à créer sera pris en compte en 2025.

7. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT

7.1. 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.

Au titre de l'exercice 2024, les subventions appelées par SNCF Réseau s'élèvent à 2 792 M€, dont 497 M€ auprès de l'AFITF.

Le montant des créances de subvention échues s'établit à 96 M€ (dont 25 M€ en attente de l'État et de l'AFITF) contre 165 M€ (dont 71 M€ de la part de l'État et de l'AFITF) à fin décembre 2023.

7.2. RESPONSABILITÉ FISCALE

En 2024, SNCF Réseau n'a d'activité économique directe que sur le sol français et n'a pas de présence ou de projets d'investissements directs dans un pays autre que la France excepté les missions techniques. SNCF Réseau n'a pas de présence dans les États et territoires non coopératifs.

8. VOLET SOCIAL

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

9. INFORMATION SUR LES DÉLAIS DE RÈGLEMENT

9.1. FOURNISSEURS

À fin 2024, les dettes envers les fournisseurs représentent 2 594 M€, rapprochées comme suit des montants figurant dans les états financiers :

En millions d'Euros	2024	2023	Evolution
Dettes fournisseurs et comptes rattachés figurant au passif du bilan	1 070	1 011	59
Charges à payer (FNP) incluses sous cette rubrique	1 519	2 013	- 494
Retenues de garanties et de pénalités sur marchés incluses sous cette rubrique	5	7	- 2
Total	**2 594**	**3 031**	**- 437**

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	43	1 638	939	562	4 800	7 982
Montant M€ des factures d'immobilisations T.T.C		- 0	- 0	- 0	0	- 0
Montant M€ des factures d'exploitation T.T.C	- 0	- 28	- 10	- 1	- 12	-50
Montant M€ total des factures concernées T.T.C	- 0	- 28	- 10	- 1	- 11	- 51
Pourcentage du montant total des factures T.T.C d'achats de l'exercice	0,00%	0,29%	0,10%	0,02%	0,12%	0,53%
(B) Factures exclues du (A) relatives à des dettes litigieuses ou non comptabilisées						
Nombre de factures échues exclues				8 168		
Montant total en M€ des factures échues T.T.C exclues				89		
(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuel ou délai légal)						
Délais légaux	*Certains contrats peuvent prévoir : 30 jours date d'émission de facture, 45 jours fin de mois et paiement comptant*					
Délais contractuels	*60j date de réception de facture (*)*					

(*)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.

9.2. 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					6 501
Montant total des factures concernées **T.T.C (autres créances d'exploitation)**	(53)	89	(7)	46	75
Pourcentage du montant total **des factures T.T.C de ventes** de l'exercice (autres créances d'exploitation)	(0,1) %	0,2%	(0,0) %	0,1%	0,2%
(B) Factures exclues du (A) relatives à des dettes litigieuses ou non comptabilisées					
Nombre de factures exclues			626 en litigieuses		
Montant total en M€ des factures T.T.C exclues			16		
(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuel ou délai légal)					
Délais légaux	*60 jours date d'émission de facture par défaut ou 45 jours fin de mois*				
Délais contractuels	*En fonction de l'activité (*), ils varient entre 30j/45j à compter de la date d'émission ou de réception de la facture*				

10. 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. 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.

12. ENJEUX ET PERSPECTIVES

12.1. SÉCURITÉ

La sécurité est la priorité et le socle des activités de SNCF Réseau. L'entreprise s'est fixée comme ambition de rechercher une amélioration continue du niveau de sécurité ; elle a comme objectif la baisse de l'accidentologie tant au niveau de l'exploitation ferroviaire que de la sécurité et la santé au travail, la sûreté, la sécurité incendie, la cybersécurité et la sécurité environnementale. Pour cela, l'entreprise poursuit son programme pluriannuel, appelé PRISME, de renforcement de la culture sécurité dans tous les domaines de la sécurité, de déploiement de standards comportementaux de sécurité (incluant le développement des compétences non techniques et du « savoir voir, savoir être » dans les entités opérationnelles), de simplification documentaire pour faciliter l'usage et l'accès de la prescription aux opérateurs, du renforcement de la maîtrise technique du patrimoine (cohérence et pertinence prescription, mise en œuvre, état du patrimoine), du management de la sécurité par les risques avec une refonte complète de la collecte des informations sur les incidents et accidents rencontrés et l'animation de politiques de réduction des risques les plus critiques.

Par ailleurs, SNCF Réseau prévoit d'investir environ 110 M€ en 2025 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 par les trains de points d'arrêt ou de vitesse limite, de détection de convois non conformes) et sur les véhicules propriété de SNCF Réseau, protection contre l'incendie en particulier en tunnel et protection vis-à-vis d'actes de malveillance et d'intrusions sur le réseau (dont des clôtures).

12.2. UNE PROGRESSION DE L'ACTIVITÉ PRÉVUE EN 2025

SNCF Réseau prévoit une progression de son activité en 2025. Sur la grande vitesse et le fret ferroviaire, l'ambition est de revenir à un niveau de trafic similaire à celui de 2019, c'est-à-dire avant crise COVID et crise inflationniste. De même, le trafic régional et grandes lignes devrait continuer à progresser en 2025. Seul le trafic Ile-de-France affichera un retrait par rapport à 2024, année marquée par l'organisation des Jeux Olympiques.

L'accélération de la régénération et de la modernisation du réseau se poursuit en 2025 avec une enveloppe complémentaire de 390 M€ (vs 300 M€ en 2024 et 100 M€ en 2023) qui permettra de réaliser des opérations restées jusque-là en attente faute de financement.

En parallèle, SNCF Réseau poursuit le déploiement de ses plans de performance afin de maîtriser l'ensemble des coûts d'entretien, d'exploitation et de régénération du réseau.

La progression de l'activité et la performance attendue permettront de pérenniser l'équilibre du cash-flow libre en 2025 et la maîtrise de la dette, conformément aux engagements pris par SNCF Réseau.

12.3. DES AVANCÉES POUR L'EXPLOITATION : LA DIGITALISATION DE L'EXPLOITATION EST EN MARCHE

Pour une gestion performante de l'exploitation ferroviaire en situation nominale ou en situation perturbée qui réponde aux enjeux de sécurité et de qualité de service dans l'environnement concurrentiel de ses clients, SNCF Réseau a engagé plusieurs évolutions.

Les règles d'exploitation continuent d'évoluer pour allier sécurité et performance au bénéfice des exploitants ferroviaires et de leurs clients. Les programmes Sécurité Système Performance de l'Exploitation (SSPE) et H00 Système œuvrent à ces transformations en misant sur l'Excellence Opérationnelle et la standardisation des pratiques.

Pour la protection des travaux, des procédures digitalisées remplacent petit à petit les communications verbales et écrites sur les divers carnets de protection pour fiabiliser et faciliter les échanges entre les acteurs qui réalisent les travaux sur le réseau et ceux qui gèrent la circulation des trains.

En cas d'incident, les informations utiles à l'agent de circulation sont également digitalisées ainsi que, progressivement, les ordres transmis aux conducteurs de trains. C'est une première en Europe !

De plus, des outils de suivi cartographique des circulations et de gestion de crise sont aussi mis à disposition des acteurs pour partager toutes les informations utiles à la coordination de la gestion de crise localisation des trains, prévision d'ouverture des lignes et des gares…).

En 2025, SNCF Réseau pilotera la communication de toute crise de production ferroviaire, quelle qu'en soit la cause. En responsabilité sur la défense de ses intérêts et de ceux du système ferroviaire, elle pourra s'appuyer sur les évolutions de l'exploitation qu'elle a conduites pour mener à bien cette nouvelle mission.

Les plans d'exploitation de référence (PER) et plateformes territoriales

Avec l'ouverture à la concurrence qui devient effective dans de nombreuses régions, SNCF Réseau met en œuvre de nombreuses actions pour continuer à améliorer la satisfaction de ses clients et leur donner les moyens de se développer.

Afin de répondre à leurs attentes en matière d'allocation des sillons, quatorze plans d'exploitation de référence (PER) sur les vingt-trois projetés ont été publiés fin 2024 et les neuf PER restants applicables à compter du service annuel 2028 seront publiés en 2025.

Les mesures déployées par SNCF Réseau passent également par un accompagnement renforcé de l'ouverture de marché avec un suivi client à chacune des étapes de son parcours, en facilitant ses démarches d'homologation et d'étude de compatibilité du matériel roulant ou en poursuivant la dynamique engagée sur les accords-cadres. Le dialogue entre SNCF Réseau et ses clients est renforcé au travers des plateformes territoriales ou nationales. Ces plateformes sont des instances de travail multilatérales, dont l'objectif est d'améliorer la connaissance des besoins et leurs évolutions à moyen et long terme.

Ces plateformes vont par exemple permettre à chaque acteur, nouveaux ou historiques de s'approprier la démarche PER, avec une production échelonnée pour les services annuels 2028, 2029 ou 2030 selon les secteurs.

Les Accords-Cadres

La signature de sept accords-cadres voyageurs avec cinq clients différents (déjà présents ou futurs opérateurs) en 2024 démontre l'intérêt des clients pour le dispositif des Accords-Cadres et la capacité de SNCF Réseau à accompagner ses clients pour qu'ils puissent circuler sur le réseau. Le service annuel 2026 sera le premier SA concerné par des circulations sous accords-cadres côté marché Voyageurs, sur la ligne Paris-Lyon. Les accords-cadres signés représentent un chiffre d'affaires supplémentaire prévisionnel de l'ordre de 350M€ annuel sur les dix prochaines années.

Les échanges avec les clients se poursuivent, notamment pour de futurs accords-cadres portant sur la section française d'une ligne internationale. Ces accords nécessiteront un calage capacitaire avec les autres Gestionnaires d'Infrastructure concernés par le projet du client, afin d'assurer à celui-ci un service de bout en bout.

Les nouveaux opérateurs

En 2025, plusieurs entreprises ferroviaires opèreront sur des lignes à grande vitesse ou des lignes classiques, pour lesquelles le service est librement organisé : Trenitalia France (qui opérera une nouvelle desserte Paris-Marseille en juin 2025), Renfe

Viajeros, OSLO, SNCF Voyageurs, SNCF Voyages Italia et Europe Express (qui devrait inaugurer à l'été 2025 « Le Grand Tour », un tour de France de 4 000 km financé par l'entreprise du Puy du Fou, sous réserve d'homologation de ses rames).

Les discussions se poursuivent également avec d'autres acteurs pour des circulations à venir : SNCF Réseau accompagne à ce jour 8 projets Grande Vitesse auxquels il convient d'ajouter les développements d'offre de deux opérateurs qui circulent déjà : Trenitalia France et RENFE Viajeros. Côté Ligne Classique, SNCF Réseau accompagne 6 projets (jour ou nuit).

Vers la signalisation de demain

Une première étape a été franchie avec succès fin 2024 pour la LGV Paris Lyon, avec la mise en exploitation du nouveau Centre Circulation LGV Sud-Est, et du nouveau Central Sous Station LGV Sud-Est.

Pour répondre aux enjeux futurs de l'exploitation, la digitalisation de la signalisation repose sur l'unification et le déploiement des schémas directeurs des Commandes Centralisées du Réseau (modernisation de l'enclenchement), de l'ERTMS et des télécoms de demain (FRMCS). Alors qu'aujourd'hui les investissements en question s'élèvent à 300 M€ par an, l'objectif est d'être en capacité d'investir 1,2 Md€ par an à horizon 2032, en vue d'équiper 5 700 km de voies en ETCS à l'horizon 2040/2042, de migrer les 17 000 km du réseau GSMR pour 2035 et enfin de gérer 70% des secteurs de circulation via des commandes centralisées du réseau en 2040, puis la totalité en 2060.

Pour soutenir ces enjeux, le plan de migration du réseau français vers l'équipement de 5 700 km de voies à l'horizon 2040/2042, NIP (National Implementation Plan) a été transmis par les autorités françaises à la commission européenne le 16 décembre 2024.

Il faut rappeler que la modernisation de la signalisation c'est à la fois la régénération du réseau, indispensable, et l'augmentation de la performance.

12.4. SERM "SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX ET MÉTROPOLITAINS"

Un programme SERM (Services Express Régionaux Métropolitains) a été créé, en commun entre SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, le 1er juillet 2023. Il consiste à développer, dans de nombreuses métropoles françaises, des services de transport multimodaux, ferroviaires et routiers. La bonne articulation des modes de transport entre eux (intermodalité) ou avec leur environnement urbain (pôles d'échanges) est au cœur des enjeux de ce programme.

L'État a annoncé un soutien aux Régions pour le financement des infrastructures SERM à hauteur de 900 M€ sur la période 2023-2027.

La gouvernance des projets de SERM

Les projets de SERM sont encadrés juridiquement par la loi SERM promulguée le 27 décembre 2023 qui prévoit une gouvernance associant l'État, les collectivités concernées, SNCF Réseau et les autres maîtres d'ouvrage au sein d'un Groupement d'Intérêt Public (GIP).

La maîtrise d'ouvrage des projets de SERM, pour leur partie ferroviaire, pourra être partagée et coordonnée entre SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions d'une part, maîtres d'ouvrage naturels sur le réseau exploité et la Société des Grands Projets d'autre part, qui pourra être maître d'ouvrage sur des barreaux neufs ou des gares nouvelles si les autorités organisatrices de la mobilité et les financeurs le souhaitent.

Les projets de SERM déjà lancés

Les métropoles de Strasbourg et Bordeaux ont d'ores et déjà lancé ou mis en œuvre des programmes SERM.

Des études, majoritairement réalisées par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pour la partie ferroviaire, sont par ailleurs lancées dans toutes les grandes métropoles et sont au cœur des volets mobilités des CPER 2023-27 formalisés dans le cadre de protocoles État Région.

24 projets labellisés

En juin et juillet 2024, l'État a labellisé 24 projets de SERM portés par les collectivités territoriales suivantes : Avignon, Basco-Landais, Bordeaux, Bretagne, Chambéry, Clermont-Ferrand, Côte d'Opale, Franco-Suisse, Grenoble, Lille, Lorraine – Luxembourg, Lyon, Marseille, Montpellier, Mulhouse, Nantes, Nice, Orléans, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse, Tours.

Selon le ministère des Transports, il s'agit d'une première étape en vue de l'obtention du statut SERM, qui sera délivré sur la base d'un dossier approfondi, précisant les objectifs, la feuille de route, le plan de financement, ainsi que la gouvernance du projet.

Ces dossiers « statut » pourraient être proposés à partir de 2025 selon les métropoles concernées.

Des évolutions concrètes déjà disponibles pour les voyageurs

De nouvelles étapes ont été franchies en 2024 dans la mise en service par palier des SERM avec, par exemple, une augmentation d'offre de 24 trajets supplémentaires par jour à Rennes grâce au nouveau système de signalisation (2 trains sur une même voie – 2TMV) ou encore l'inauguration du hall Béraudier à Lyon Part Dieu, qui fluidifie les circulations voyageurs et offre de nouveaux services en gare.

12.5. LES TRANSFERTS DE LIGNES DE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE (LDFT)

Approche partenariale pour le transfert des missions d'infrastructure

Les Régions souhaitant prendre en responsabilité des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic peuvent bénéficier des différentes modalités de transfert introduites par l'article 172 de la loi d'orientation des mobilités (LOM), complété par l'article 43 de la loi n°2022-217 (dites « 3 DS »), dont les modalités sont précisées dans le décret n° 2020-1820 du 29 décembre 2020.

Si le schéma du transfert de mission (art L.2111-9-1 A du code des transports) n'a pas fait l'objet de demande, celui du transfert de gestion (art. L.2111-1-1 du code des transports) a été mis en œuvre en 2023 sur deux lignes en Occitanie. Dans ce schéma la Région devient gestionnaire d'infrastructure mais la ligne reste dans le réseau ferré national et SNCF Réseau en demeure l'affectataire.

En parallèle, le dispositif de transfert de propriété (art. L.3114-1 et suiv. du code général de la propriété des personnes publiques) conduit au transfert complet d'une ligne et à sa sortie du réseau ferré national. La ligne n'est plus un bien de l'Etat, mais devient intégralement un bien de la collectivité formulant le transfert. Ce montage est retenu par l'agglomération du Havre pour le passage d'une ligne ferroviaire dans le réseau tramway et c'est celui mis en œuvre par la Région Grand Est dans l'optique de la reprise de l'essentiel des lignes de desserte fine du territoire de sa sphère de responsabilité.

SNCF Réseau développe une approche partenariale afin de construire avec les demandeurs l'accompagnement adapté pour garantir l'efficacité du système ferroviaire, notamment en fournissant les données nécessaires et en élaborant les dispositifs d'interfaces avec les nouveaux gestionnaires d'infrastructure.

Les transferts en cours

Après une année 2023 qui a vu la concrétisation de la signature des premières conventions de transfert de gestion, avec deux lignes concernées en Occitanie, dont une pleinement effective et en cours de travaux pour une réouverture en 2025 (Montréjeau - Luchon), l'année 2024 marque la mise en œuvre des premiers transferts de propriété. Il ressort du reste que ce cadre de l'art. L.3114 du CGPPP apparaît privilégié à celui des transferts de gestion (L2111-1-1 du code des transports).

En Normandie, le transfert de propriété de la ligne Harfleur-Rolleville a fait l'objet d'un accord entre les parties (Métropole du Havre, Etat et SNCF Réseau/SNCF Gares & Connexions) en décembre 2024 et vise à être effectif au 1er février 2025. Afin d'engager au plus tôt les travaux de déconnexion du réseau ferré national, un arrêt des circulations TER a été mis en œuvre dès le 1er septembre 2024. Il convient en effet de noter que ce transfert s'inscrit dans la transformation de la ligne (exploitée) pour une intégration à l'extension du réseau de tramway urbain de l'agglomération du Havre, porteuse de la demande de transfert. Ce cas reste particulier du fait de sa nature, avec une absence d'interface avec le réseau ferré national une fois l'opération réalisée, ce qui en simplifie la mise en œuvre.

En Grand Est, la Région a attribué au 1er semestre 2024 le marché de gestion d'infrastructure, des gares et des services voyageurs de son premier lot de transfert de propriété autorisé par l'Etat en 2023, au groupement NGE/Transdev, dénommé NOVA 14. Le transfert doit être effectif fin mars 2025 pour la partie actuellement non circulée de la ligne Xeuilley – Vittel, et mi 2027 pour la partie Jarville – Xeuilley, dont l'exploitation sera suspendue au second semestre 2027, pour permettre une mise en exploitation complète au Service Annuel 2028.

En parallèle, la Région Grand Est a relancé en novembre 2024 son marché sur un périmètre similaire au premier lot pour le transfert de propriété des sections de ligne Arches – Saint Dié et Saint Dié – Molsheim, autorisé par le Ministre en charge des Transports en 2023. Comme pour la première ligne, le marché de partenariat passé par la région porte sur une intégration de l'ensemble des missions de gestionnaire d'infrastructure, des gares et des services de transport (entreprise ferroviaire). A ce titre, la section Obernai – Sélestat, également autorisée par le Ministre dans ce lot, fera l'objet d'un processus de transfert ultérieur suite au refus de la Commission européenne de valider la dimension d'intérêt local de la ligne, nécessaire à ce mode de gestion intégrée. L'optique de transfert de propriété de ce deuxième lot, avec des lignes exploitées, est d'être effectif fin 2027, avec une mise en exploitation au Service Annuel 2028. Ce lot intègre une demande de mise à disposition de personnels, dont le contenu reste à préciser.

L'année 2024 est également sous le signe de la poursuite de la démarche de la Région dans son objectif de reprise de l'essentiel des lignes éligibles au transfert, avec en avril 2024 une saisine de l'Etat pour un nouveau lot reposant sur trois sections de lignes exploitées : Reims – Fismes, Charleville – Givet et Conflans Jarny – Verdun. A la différence des précédents, l'optique de la Région est de lancer un marché uniquement pour les missions de gestion d'infrastructure et des gares. L'exploitation des services TER sera distincte. La décision du ministre, retardée par le contexte politique, devrait être favorable, mais n'est pas encore officielle à début décembre 2024.

Les discussions avec l'Etat autour de cette demande ont toutefois mis à jour de nouvelles réflexions à propos des transferts à venir. Au-delà des sept à huit sections de lignes complémentaires annoncées dans le protocole Etat/Région de 2020, d'autres lignes, capillaires fret ou non circulées, pourraient à terme rejoindre le champ des demandes de transfert.

Dans les autres territoires, aucune perspective de demande de transfert n'émerge à date, même si on ne peut exclure une demande de même type que celle du Havre pour des lignes se trouvant à la croisée des services urbains et régionaux.

12.6. SOCIAL RH

Le déploiement du SI de gestion du temps OPTIMUM s'est poursuivi en établissements avec une première vague d'établissements Maintenance et Travaux déployés en octobre après un pilote en avril.

Plusieurs projets importants d'évolution d'organisation ou d'optimisation sont passés en instance : création des Établissement de Service Télécoms et Informatique en janvier 2025, évolution des établissements industriels et logistiques, « Ambition GU Réseau ».

Enfin, le projet de réorganisation de SNCF Réseau «Résonances» a fait l'objet de premiers échanges avec les organisations syndicales en vue d'une mise en œuvre envisagée au 1er juillet 2025 après passage en instance.

05 –

COMPTES ANNUELS SNCF RÉSEAU

Normes comptables françaises – en millions d'euros

SOMMAIRE

BILAN 260

COMPTE DE RESULTAT 261

1. FAITS MARQUANTS 263

1.1. PLAN DE RELANCE 263
1.2. FONDS DE CONCOURS 263
1.3. TARIFICATION 2024 – 2026 263
1.4. PERTE DE VALEUR 263
1.5. ACCORD SUR LES DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT DE FIN DE CARRIÈRE 263
1.6. PROJET EOLE 263

2. EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLÔTURE 264

3. PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES 265

3.1. REFERENTIEL COMPTABLE 265
3.2. ESTIMATIONS COMPTABLES 265
3.3. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES 265
3.4. IMMOBILISATIONS CORPORELLES 265
3.5. IMMOBILISATIONS FINANCIERES 266
3.6. SUBVENTIONS 267
3.7. STOCKS 267
3.8. CREANCES D'EXPLOITATION 267
3.9. VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILES 267
3.10. OPERATIONS EN DEVISES ET PROVISIONS POUR PERTES DE CHANGE 267
3.11. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES 267
3.12. PROVISIONS RELATIVES AUX ENGAGEMENTS ENVERS LE PERSONNEL. 268
3.13. DETTES FINANCIERES 270
3.14. INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES 270
3.15. GESTION DES RISQUES FINANCIERS 270
3.16. ELEMENTS RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT 271

4. COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN 273

4.1. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES 273
4.2. IMMOBILISATIONS CORPORELLES 273
4.3. IMMOBILISATIONS FINANCIERES 276
4.4. BESOIN EN FOND DE ROULEMENT 277
4.5. CREANCES D'EXPLOITATION 279
4.6. ETAT DES ECHEANCES DES CREANCES .. 279
4.7. VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILEES, DISPONIBILITES 280
4.8. AUTRES COMPTES DE REGULARISATION ACTIF 280
4.9. ECARTS DE CONVERSION ACTIF 280
4.10. CAPITAUX PROPRES 281
4.11. SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT 281
4.12. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES 282
4.13. EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES 284
4.14. DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES COMPTES CREDITEURS 289
4.15. ETAT DES ECHEANCES DES DETTES D'EXPLOITATION 289
4.16. AUTRES COMPTES DE REGULARISATION PASSIF 289
4.17. ECARTS DE CONVERSION PASSIF 289
4.18. PRODUITS CONSTATÉS D'AVANCE 289

5. COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT 290

5.1. VENTILATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES 290
5.2. PRODUCTION IMMOBILISEE ET STOCKEE. 290
5.3. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION 290
5.4. ACHATS ET CHARGES EXTERNES 290
5.5. IMPOTS ET TAXES 290
5.6. CHARGES DE PERSONNEL 291
5.7. HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES 291
5.8. DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS 291
5.9. RESULTAT FINANCIER 291
5.10. RESULTAT EXCEPTIONNEL 291

6. INFORMATION RELATIVE A LA FISCALITE 292

7. INFORMATIONS SUR LES PARTIES LIEES. 293

7.1. RELATION AVEC LE GROUPE FERROVIAIRE 293
7.2. RELATION AVEC L'ETAT 293

8. ENGAGEMENTS HORS BILAN 294

8.1. ENGAGEMENTS DONNES ET RECUS SUR INSTRUMENTS FINANCIERS 294
8.2. AUTRES ENGAGEMENTS DONNES ET RECUS 295

9. INFORMATIONS RELATIVES A L'EFFECTIF 297

10. REMUNERATION DES DIRIGEANTS 298

BILAN

ACTIF		31/12/2024			31/12/2023
	Notes	Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Net
Immobilisations incorporelles	4.1	2 521	-1 315	1 206	1 266
Immobilisations corporelles	4.2	108 760	-48 957	59 803	53 787
Immobilisations incorporelles en cours	4.1	212	0	212	188
Immobilisations corporelles en cours	4.2	10 023	-10	10 013	13 338
Immobilisations financières	4.3	29 378	-17	29 362	32 401
Total Actif Immobilisé		**150 894**	**-50 299**	**100 595**	**100 980**
Stocks et en cours	4.4	652	-101	551	520
Avances et acomptes versés sur commandes	4.5	67	0	67	35
Créances clients et comptes rattachés	4.5	1 610	-25	1 586	2 117
Autres créances	4.5	1 636	-50	1 586	2 639
Valeurs mobilières de placement	4.7	0	0	0	0
Disponibilités	4.7	166	0	166	162
Charges constatées d'avance		42	0	42	43
Total Actif Circulant		**4 173**	**-176**	**3 998**	**5 517**
Autres comptes de régularisation - Actif	4.8	1 508	-179	1 329	1 355
Ecart de conversion - Actif	4.9	1 537	0	1 537	1 975
Total Actif		**158 112**	**-50 654**	**107 459**	**109 827**

PASSIF	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Capital	4.10	1 718	1 718
Report à Nouveau	4.10	12 950	12 997
Résultat de l'exercice	4.10	117	-47
Subventions d'investissements	4.11	35 558	33 547
Capitaux Propres		**50 343**	**48 214**
Provisions pour risques	4.12	358	325
Provisions pour charges	4.12	1 460	1 334
Provisions		**1 818**	**1 659**
Emprunts obligataires convertibles	4.13	-	0
Autres emprunts obligataires	4.13	41 798	44 439
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	4.13	451	470
Emprunts et dettes financières diverses	4.13	2 197	2 505
Dettes financières		**44 447**	**47 414**
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours		450	415
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	4.14	2 594	3 031
Dettes fiscales et sociales	4.14	1 308	1 379
Autres dettes d'exploitation	4.14	2 072	2 703
Produits constatés d'avance	4.18	1 231	1 114
Autres comptes de régularisation - Passif	4.16	1 913	2 156
Autres dettes		**9 568**	**10 799**
Ecart de conversion - Passif	4.17	1 283	1 741
Total Passif		**107 459**	**109 827**

COMPTE DE RESULTAT

	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Chiffre d'affaires	5.1	7 785	7 416
Production immobilisée et stockée	5.2	5 445	5 371
Achats et charges externes	5.4	-7 385	-7 679
Valeur Ajoutée		**5 845**	**5 107**
Autres produits d'exploitation (dont subventions d'exploitation)	5.3	549	609
Impôts, taxes et versements assimilés	5.5	-231	-209
Charges de personnel	5.6	-4 120	-3 839
Excédent Brut d'Exploitation		**2 042**	**1 668**
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation et reprise de subvention d'investissement, Transferts de charges	5.8	1 502	1 305
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	5.8	-3 061	-2 556
Autres charges de gestion		-4	-3
Résultat d'Exploitation		**479**	**415**
Produits financiers	5.9	1 431	2 285
Charges financières	5.9	-1 836	-2 743
Résultat Financier		**-405**	**-458**
Résultat Courant		**74**	**-44**
Produits exceptionnels	5.10	429	1 101
Charges exceptionnelles	5.10	-390	-1 107
Résultat Exceptionnel		**39**	**-6**
Impôt sur les résultats	6	4	3
Résultat Net		**117**	**-47**

05 – Comptes Annuels

Les états financiers sont présentés en millions d'euros.

Les comptes de SNCF Réseau ont été arrêtés le 26 février 2025 par le Conseil d'administration.

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

Le groupe SNCF Réseau est lui-même consolidé au 31/12/2024 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. PLAN DE RELANCE

Dans le contexte de crise sanitaire, un plan de relance avait été engagé avec l'État en septembre 2020 afin de financer des investissements dans le cadre du renouvellement et la modernisation du réseau.

Dans ce contexte et dans le cadre du plan de relance ferroviaire de 4,05 Mds€, l'État a versé 3 406 M€ cumulé à fin 2022 puis 644M€ le 14 mars 2023, ainsi que 125 M€ de produits de cessions du Groupe.

Pour 2024, SNCF Réseau a perçu une somme de 172 M€ de la part du Groupe SNCF en mars 2024.

1.2. FONDS DE CONCOURS

Réseau a perçu divers financements via le mécanisme du fonds de concours au cours de 2023 à hauteur de 1 028 M€.

Un complément a été versé en 2024 à hauteur de 1 538 M€ :

- 925 M€ prévu dans le contrat de performance,
- 300 M€ au titre de l'accélération de la régénération,
- 290 M€ de dividendes SNCF au titre d'une contribution exceptionnelle,
- 23 M€ pour le financement du projet HPMV (Haute Performance Marseille Vintimille).

1.3. TARIFICATION 2024 – 2026

La tarification relative à l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026, qui avait été validée par l'ART en 2023, a été annulée par le Conseil d'État le 5 mars 2024 à la suite des recours de plusieurs régions avec date d'effet au 1er octobre 2024, pour des motifs de forme (manque de transparence et irrégularité de la délibération du Conseil d'Administration de SNCF Réseau du 9 décembre 2022). En conséquence, SNCF Réseau a soumis à consultation des parties un nouveau projet tarifaire le 8 avril dernier. La consultation a pris fin le 8 juin, puis le projet tenant compte des observations des parties a été publié le 8 juillet, après décision en Conseil d'administration exceptionnel du 3 juillet 2024, pour saisine de l'ART

Des nouvelles dispositions tarifaires pour le DRR-de l'HDS 2024, intégrant notamment le nouveau projet-de-tarification des prestations- minimales pour le cycle pluriannuel 2024-2026 a été adopté par- le. Conseil d'administration en-septembre-2024, après réception de l'avis conforme de l'ART publié le 16 septembre 2024.

Cette-nouvelle tarification n'a pas d'impact significatif sur le chiffre d'affaires.de SNCF Réseau.

1.4. PERTE DE VALEUR

Le test de valeur mis en œuvre par SNCF Réseau n'a pas conduit à modifier la valeur des actifs concernés. Une présentation détaillée de l'analyse et du test réalisé est faite au paragraphe 4.2.3.

1.5. ACCORD SUR LES DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT DE FIN DE CARRIÈRE

Un accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière a été signé le 22 avril 2024, en substitution à l'accord relatif aux cessations anticipées d'activité de 2008.

1.6. PROJET EOLE

Le 6 mai 2024, le prolongement du RER E vers l'Ouest de l'Île-de France, a été inaugurée, en mettant à disposition de l'exploitant trois nouvelles gares desservies par un tunnel de 8 kms entre la gare Saint-Lazare et Nanterre. Ainsi, l'impact des mises en service comptables dans les comptes au 31 décembre 2024 est de 2,6 Mds €.

Les dépenses ont été refacturées en mai 2024 1,3 Md€ TTC et les subventions rétrocédées en juillet 2024 1 Md€ (pour limiter les transferts de cash en fonction des échéances). Au second semestre 2024, un complément de facturation de 32M€ et une rétrocession de 24M€ a été réalisé.

2. EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLÔTURE

Le contentieux avec DB Cargo datant de 2020 sur des litiges liés aux horaires de service des années 2015, 2016 et 2019 a évolué. SNCF Réseau demandait le paiement de retenues (non-utilisation de sillons attribués) et pénalités (non-déclaration de tonnage) au titre des règles d'application des redevances de réservation et de circulation. DB Cargo a été condamné à payer la somme demandée par SNCF Réseau assortie des d'intérêts, mais, DB CARGO avait fait appel de la décision.

La Cour d'appel de Paris a annulé partiellement, par arrêté en date du 15 janvier 2025, le jugement du tribunal de commerce et a confirmé le bien-fondé de la position de DB. SNCF RESEAU doit restituer à DB Cargo, les sommes perçues au titre des redevances et des intérêts moratoires.

SNCF Réseau étudie l'opportunité de déposer un recours en cassation.

3. PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES

3.1. REFERENTIEL COMPTABLE

Les comptes annuels de SNCF Réseau société anonyme à Conseil d'Administration sont établis conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables en France, reprises dans le Plan Comptable Général issu du règlement ANC 2014-03 et de ses modifications ultérieures.

Les informations ci - après constituent l'annexe aux états financiers de l'exercice clos le 31 décembre 2024 ce dernier fait partie intégrante des états financiers.

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

3.2. ESTIMATIONS COMPTABLES

3.2.1. Informations liées au changement climatique

En conformité avec la Stratégie Nationale Bas Carbone du groupe SNCF, SNCF Réseau a pris des engagements pour contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre du groupe afin d'atteindre les objectifs suivants :

Réduction de 30% des émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport d'ici 2030 par rapport à 2015.

Réduction de 50% des émissions liées à son parc immobilier.

Amélioration de 20% de la performance énergétique de la traction des trains d'ici 2025 par rapport à 2015.

Ces engagements ont donné lieu à une première évaluation financière dans le cadre du nouveau plan stratégique 2023-2032, notamment en termes de CAPEX. Les investissements identifiés portent essentiellement sur l'acquisition de matériel roulant plus performant et des investissements relatifs au patrimoine immobilier (remplacement de chaudières, isolation…).

Toutefois, ces investissements ne présentent pas d'effet matériel sur les durées de vie des actifs concernés. Les investissements immobiliers restent peu matériels.

Pour les impacts des enjeux climatiques sur les provisions se référer à la note 3.11.2 Provisions pour risques liées à l'environnement.

Pour les impacts sur le test de valeur, se référer à la note 4.2.3. Valeur actuelle de l'actif à la date de clôture

3.3. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les actifs incorporels sont inscrits à l'actif à leur coût d'acquisition ou à leur coût de production lorsqu'ils ont été développés en interne. Les immobilisations incorporelles sont, composées essentiellement de logiciels, de frais de développement informatique et des procédés industriels. Elles sont amorties en selon le mode linéaire sur leur durée d'utilité estimée, généralement inférieure à cinq ans.

Le règlement ANC 2023-05 homologué par arrêté du 26/12/2023 modifie à compter du 1/1/2024 le plan comptable général pour y introduire la notion de « solution informatique » en remplacement de la notion plus restrictive de « logiciel ». Cette évolution, à appliquer prospectivement, n'a pas d'impact matériel sur les états financiers de la société à l'ouverture de l'exercice 2024.

3.4. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Depuis le 1er janvier 2020, et conformément à l'article L2111-1 et 2111-20 du Code des transports, SNCF Réseau a perdu le statut de propriétaire des actifs, et s'est vu attribué la gestion des infrastructures ferroviaires par l'Etat en assumant les mêmes obligations que si elle en était propriétaire. Cette décision de l'État n'a pas eu d'incidence sur la comptabilisation des actifs immobilisés.

3.4.1. Immobilisations en cours

Principe général

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

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

Le coût de production des opérations réalisées en maîtrise d'ouvrage directe est constitué des études, travaux, acquisitions et indemnisations foncières ainsi que des frais de fonctionnement.

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

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

Dépréciation des projets en cours

SNCF Réseau comptabilise une dépréciation relative au risque de non-aboutissement des projets dits « dormants ».

- Une dépréciation forfaitaire progressive est comptabilisée dès lors qu'aucun coût n'a été imputé sur ces projets depuis plus d'un an : les dépenses immobilisées en encours sont provisionnées à 25%, 55% ou 100% si les investissements sont arrêtés depuis respectivement 2 ans, 3 ans ou 4 ans et plus.

- Une dépréciation exceptionnelle est comptabilisée dès lors qu'un fait générateur remet en cause l'aboutissement d'un projet. Dans ce cas, une dépréciation exceptionnelle à hauteur de 100% des dépenses engagées est comptabilisée.

Les dépréciations sont calculées nettes des subventions méritées afférentes aux projets concernés. Lorsque l'abandon d'un projet en cours est avéré, alors l'ensemble des dépenses encourues et subventions méritées, relatives au projet, sont reconnues en résultat. Les dépréciations précédemment comptabilisées sont alors reprises en résultat.

3.4.2. Immobilisations en service

Nomenclature des immobilisations

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

Amortissement des immobilisations

Les amortissements des immobilisations du réseau ferré sont calculés de manière linéaire. Les durées d'amortissement retenues correspondent aux durées de vie des composants qui ont été estimés et définies par des experts techniques pour chaque domaine concerné. En résumé, les durées retenues par famille sont les suivantes :

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

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

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

Dépréciation des immobilisations en service :

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

Etant donné qu'il n'est pas possible d'estimer la valeur recouvrable d'un actif isolé pour SNCF Réseau, les actifs sont regroupés en Unités Génératrices de Trésorerie (UGT) pour réaliser ces tests. L'UGT (groupe d'actifs) est le plus petit groupe d'actifs identifiables dont l'utilisation génère des entrées de trésorerie indépendantes.

L'entreprise utilise la notion d'UGT telle que préconisée par les normes IFRS (IAS 36).

SNCF Réseau a distingué deux UGT : une UGT dite Infrastructure et une UGT dite Patrimoine.

Périmètre des actifs des UGT

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

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

Indices de perte/reprise de valeur

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

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

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

Valorisation de la dépréciation

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

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

Si le test conduit à une VNC de référence de l'UGT inférieure à la valeur recouvrable et dans le cas où une dépréciation a été comptabilisée initialement, alors il est procédé à une reprise de dépréciation à hauteur de la valeur recouvrable.

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

Les surcoûts liés aux effets du changement climatique ont été intégrés dans les tests de valeur des actifs sur la base des informations disponibles à la date de l'évaluation.

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

3.4.3. 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.

3.5. 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 selon une méthode multicritère 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).

La variation des dépôts et cautionnements reflète leur remboursement ou leur contractualisation.

3.6. SUBVENTIONS

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

Ces subventions sont enregistrées :

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

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

A chaque arrêté comptable et pour chaque projet, les appels de subventions réalisés sont rapprochés du montant des dépenses comptabilisées. Des ajustements sont alors réalisés et enregistrés soit à l'actif en « subventions à appeler », soit au poste « subvention » des passifs courants pour les subventions « appelées d'avance ». Ces ajustements permettent alors de comptabiliser la « subvention méritée ».

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

3.7. 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 (dont frais accessoires tel que la logistique), 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. Aucun frais financier n'est inclus dans la valorisation des stocks.

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

3.8. CREANCES D'EXPLOITATION

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale.

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

3.9. 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.

3.10. OPERATIONS EN DEVISES ET PROVISIONS POUR PERTES DE CHANGE

Les transactions en devises sont converties au cours de change en vigueur au moment de la transaction.

Les actifs et passifs libellés en devises étrangères sont évalués au cours en vigueur à la date de clôture. Les pertes et gains latents sont comptabilisés au bilan en écarts de conversion actif et passif. Après prise en compte des instruments de couverture, les pertes de change latentes nettes, par devise et par échéance, font l'objet d'une provision pour risque de change.

3.11. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

3.11.1. Principes de comptabilisation

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

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

L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que l'entreprise 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.

3.11.2. Provisions pour risques liés à l'environnement

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

- une provision au titre de l'élimination des traverses créosotées classées par le Code de l'environnement parmi les déchets dangereux devant être éliminés dans des installations classées pour la protection de l'environnement ;

- une provision pour risque au titre de la responsabilité juridique de SNCF Réseau relative à l'amiante et au désamiantage du matériel roulant, et des bâtiments dans certains cas. Pour le matériel roulant, les coûts liés aux opérations de désamiantage sont provisionnés dès la détection de l'amiante par la contrepartie d'un actif de démantèlement compte tenu de l'obligation qui pèse sur SNCF Réseau de démanteler le matériel amianté en fin de vie.

- une provision pour dépollution des sites : elle repose sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêté des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours

3.12. PROVISIONS RELATIVES AUX ENGAGEMENTS ENVERS LE PERSONNEL

Les passifs relatifs aux engagements envers le personnel en matière de pensions, de compléments de retraite, d'indemnités et d'allocations en raison de départ à la retraite ou avantages similaires sont intégralement constatés au bilan sous forme de provision.

3.12.1. Avantages postérieurs à l'emploi

Les avantages postérieurs à l'emploi, autres que les indemnités de cession d'emploi, comprennent les avantages acquis pendant la période d'activité des salariés, mais payés après la fin de cette période d'activité, comme les pensions et autres prestations de retraite, l'assurance-vie postérieure à l'emploi, l'assistance médicale postérieure à l'emploi. Les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi désignent les accords formalisés ou non, en vertu desquels une entité verse des avantages postérieurs à l'emploi à un ou plusieurs membres de son personnel. Deux types de régimes sont distingués :

Les régimes à cotisations définies

Il s'agit des régimes en vertu desquels une entreprise verse les cotisations définies à une entreprise distincte et n'aura aucune obligation, juridique ou implicite de payer des cotisations supplémentaires si le fonds n'a pas suffisamment d'actifs pour servir tous les avantages correspondant aux services rendus par le personnel pendant l'exercice et les exercices antérieurs. Depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF le 30 juin 2007, le régime spécial de retraite du personnel au statut constitue un régime à cotisations définies.

Les régimes à prestations définies

Il s'agit des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi autres que les régimes à cotisations définies.

SNCF Réseau comptabilise la totalité de ses engagements à l'égard des membres du personnel actif et retraité, conformément à la méthode de référence du PCG (art.324.1).

Les coûts des services rendus et les prestations versées sont comptabilisés respectivement en dotations et reprises de provisions d'exploitation ; les écarts actuariels et les effets de la dés-actualisation sont comptabilisés immédiatement en résultat financier.

Les droits à prestations sont répartis :

- soit sur l'ensemble de la période d'emploi du salarié, c'est-à-dire à compter de sa date d'embauche jusqu'à sa date de départ en retraite ;

- soit à compter de la date à laquelle chaque année de services compte pour l'acquisition des droits à prestations, c'est-à-dire sur la période précédant l'âge de départ en retraite permettant d'atteindre le plafond. Cette méthode est réservée aux régimes à prestations définies en vertu desquels une indemnité n'est due que si le salarié est présent à la date de son départ en retraite dont le montant dépend de l'ancienneté et est plafonné à un certain nombre d'années de services consécutives.

Par ailleurs, SNCF Réseau a pris en compte au 31 décembre 2023 les effets de la réforme des retraites promulguée le 15 avril 2023, comprenant notamment les mesures suivantes :

− Le recul progressif de l'âge légal de départ à la retraite à compter du 01/09/2023, à raison de 3 mois par année de naissance, l'âge légal atteindra 63 ans et 3 mois en 2027, puis 64 ans en 2030 ;

− Le nombre de trimestres requis pour bénéficier d'une retraite à taux plein est maintenu à 43 annuités (172 trimestres), mais sa mise en place progressive est accélérée (accélération de la réforme « Touraine » pour atteindre 43 annuités dès 2027 au lieu de 2035).

− Le maintien du taux plein automatique à l'âge 67 ans, quel que soit le nombre de trimestres cotisés.

Cette réforme a été sans impact sur la valorisation des avantages relatifs au personnel statutaires, pour lesquels l'âge retenu comme hypothèse de calcul couvrait déjà le report de 2 ans de l'âge d'ouverture des droits. En revanche, elle a modifié sensiblement la valorisation des avantages relatifs au personnel contractuel. S'agissant d'une modification de régime, ces effets avaient été comptabilisés en coûts des services passés en 2023.

Les provisions relatives aux avantages postérieurs à l'emploi comprennent :

− La provision pour rentes accidents du travail, trajet et maladie professionnelle (ATT/MP) des agents statutaires à verser sur leur période de retraite

SNCF Réseau assure le service des rentes ATT/MP indépendamment du régime général. La provision intègre la réversibilité des rentes, en principe non réversibles, sauf si le décès du salarié actif ou du pensionné est imputable à l'accident ou à la maladie professionnelle, dans ce cas, le conjoint survivant bénéficie d'une rente d'ayant-droit. Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté.

− La provision relative à l'Action sociale

SNCF Réseau assure diverses prestations sociales (suivi psychologique, soins, aides familiales, aides au maintien à domicile et au bien vieillir, aides à l'amélioration de l'habitat) essentiellement aux agents retraités statutaires et à leurs veuves. Les prestations de l'Action sociale qui bénéficient au personnel actif dans une moindre mesure, constituent des avantages à court terme.

− La provision relative au régime différentiel de prévoyance des cadres supérieurs statutaires

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

− La provision pour cessation anticipée d'activité et de temps partiel de fin de carrière

Cette provision résulte de l'accord d'entreprise sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière signé le 22 avril 2024, en substitution à l'accord relatif aux cessations progressives d'activité de 2008. Tout salarié statutaire ou contractuel peut bénéficier d'une formule de Cessation Anticipée d'Activité (CAA) ou d'un Temps Partiel de Fin de Carrière (TPFC) dès lors qu'à l'issue du dispositif, il liquide son droit à pension de retraite.

− La provision pour indemnités de fin de carrière des agents contractuels

SNCF Réseau provisionne les indemnités de départs en retraite à verser aux salariés contractuels en application de la CCN de la Branche Ferroviaire.

− La provision relative aux facilités de circulation

Les personnels actifs et retraités des sociétés issues du Groupe SNCF dont fait partie SNCF Réseau, ainsi que leurs ayants-droits, bénéficient de facilités de circulation, leur permettant de voyager en trains, dans certains cas, à des conditions tarifaires différentes du prix de marché.

Les facilités de circulation octroyées au personnel actif sur leur période d'activité ainsi qu'à leurs ayants-droits, en contrepartie des services rendus, sont qualifiés d'avantages à court terme et constituent des charges de l'exercice au cours duquel le service est rendu.

Les facilités de circulation octroyées au personnel actif pour la période postérieure à leur emploi, ainsi qu'aux retraités et à leurs ayants-droits, constituent des avantages postérieurs à l'emploi.

3.12.2. Avantages à long terme

Il s'agit des avantages, autres que les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de cessation d'emploi, que l'entreprise ne s'attend pas à régler intégralement dans les douze mois suivant la fin de l'exercice au cours duquel les salariés ont rendu les services correspondants.

Les provisions relatives aux avantages à long terme comprennent :

− La provision pour rentes ATT/ MP des agents statutaires pour leur période d'activité

La société assure le service des rentes ATT/MP indépendamment du régime général. Les rentes ATT/MP versées durant la période d'activité constituent des avantages à long terme (les rentes versées durant la période de retraite constituent des avantages postérieurs à l'emploi).

− La provision relative aux médailles d'honneur du travail

La médaille d'argent peut être décernée à tout agent quel que soit son âge, en activité ou non, comptant au moins 25 années de service. Dans les mêmes conditions, la médaille de vermeil peut être décernée à tout agent comptant au moins 35 années de service et la médaille d'or à tout agent comptant au moins 38 années de service (ou 20, 30 et 33 ans pour les agents de conduite). Les agents en activité auxquels est décernée la médaille d'honneur bénéficient d'une allocation et d'un congé supplémentaire avec solde. La provision est calculée en valorisant le coût de cette allocation et des 2 jours de congés supplémentaires obtenus. Les montants des différentes allocations sont fixés par décret et ne changent pas, sauf en cas de publication de nouveaux montants.

− La provision relative aux comptes épargne temps de fin d'activité

Suite à la publication de la loi 2005-296 du 31 mars 2005 portant sur la réforme de l'organisation du temps de travail dans l'Entreprise et du décret du 3 septembre 2008 sur l'application de la loi du 8 février 2008 pour le pouvoir d'achat, l'EPIC SNCF avait signé, le 6 juin 2008, un accord collectif prévoyant la création d'un compte épargne temps permettant d'épargner des jours de congés, à utiliser soit en complément des jours de congés de l'année (CET compte courant constituant un avantage à court terme), soit en fin de carrière, ou bien dans le cadre d'une cessation progressive d'activité (CET fin d'activité constituant un avantages à long terme) voire d'une monétisation.

− La provision relative à l'accord en faveur des anciens apprentis

La provision concerne l'accord collectif du 28 octobre 2016 négocié au niveau du groupe public ferroviaire relatif à l'évolution des majorations salariales des anciens apprentis et élèves et à la mise en place d'un dispositif de participation financière de l'Entreprise au rachat des trimestres de retraite non validés de ses anciens apprentis, au titre de périodes d'apprentissage effectuées avant le 30 juin 2008.

− La provision pour cessation progressive d'activité

La cessation progressive d'activité (CPA) est un dispositif qui permettait d'aménager le temps de travail des salariés en fin de carrière résultant d'un accord entré en vigueur en juillet 2008 et qui a été remplacé par l'accord relatif aux dispositifs d'accompagnement de fin de carrière signé le 22 avril 2024. Cette provision a donc été reprise dans sa quasi-intégralité en 2024.

3.12.3. Indemnités cessation d'emploi

Les indemnités de cessation d'emploi sont des avantages du personnel payables à la suite de la décision de l'entité de résilier le contrat de travail du membre du personnel avant l'âge normal de départ en retraite ou bien de la décision du membre du personnel de partir volontairement en échange de ces indemnités.

Les provisions au titre des indemnités de cessation d'emploi comprennent :

− La provision relative aux indemnités de départ volontaire

Le dispositif permet à des agents statutaires qui relèvent de certains établissements identifiés comme étant en excédent d'effectifs, de bénéficier d'une indemnité forfaitaire de départ et également des allocations d'aide de retour à l'emploi, en contrepartie de leur cessation d'emploi. La provision est évaluée pour tous les plans de réorganisation présentés aux instances représentatives du personnel, sur la base du taux d'adhésion probable au dispositif pour les postes éligibles. Les indemnités de départ sont comptabilisées en charge à payer à la signature de la convention de départ volontaire par le salarié et l'Entreprise.

− La provision pour allocations de retour à l'emploi

SNCF Réseau étant son propre assureur en matière de chômage, celle-ci finance directement les allocations de retour à l'emploi (ARE) dont ses ex salariés peuvent bénéficier. La provision constituée couvre les allocations de retour à l'emploi versées par Pôle Emploi aux ex salariés, démissionnaires (si motifs légitimes uniquement), licenciés, voire réformés pour les agents statutaires, et aux ex salariés en CDD.

La provision est constatée à la cessation d'emploi. Elle couvre l'ensemble des ex-salariés de l'Entreprise, bénéficiaires quel

que soit le contrat de travail, en fonction des probabilités d'accès au dispositif, et de la date probable jusqu'à laquelle SNCF Réseau reste engagée.

3.13. DETTES FINANCIERES

3.13.1. Nature de la dette

Depuis le 01/01/2020, SNCF SA maison mère du nouveau groupe public unifié, assure le pilotage stratégique et financier, dans le respect des règles d'indépendance applicables aux gestionnaires d'infrastructure. Dans ce cadre, SNCF SA centralise les activités de financement et de trésorerie du groupe.

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

3.13.2. Principe de comptabilisation

Un emprunt est inscrit en comptabilité dès son encaissement. La seule signature du contrat crée un engagement financier à mentionner en annexe.

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

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

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

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

3.13.3. Emprunts en devises

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

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

Les variations de valeur des instruments de couverture de change sont reconnues au Bilan dans la mesure où cette comptabilisation permet d'assurer un traitement symétrique avec celui de l'évènement couvert. Cette symétrie se traduit par une réévaluation de l'instrument de couverture dans des comptes transitoires « Instruments dérivés – différence d'évaluation », en parallèle avec les écritures de « Différence de conversion » constatées sur l'élément couvert.

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

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

3.14. INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES

3.14.1. 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.

3.14.2. 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.

3.14.3. Cas des positions ouvertes isolées

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

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

3.15. 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.

3.15.1. 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.

3.15.2. 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.

3.15.3. 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.

3.15.4. 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.

3.16. ELEMENTS RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT

3.16.1. 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. Les revenus de ces redevances sont constatés comptablement de façon mensuelle au travers de provisions et de facturations (dont factures à établir).

Les produits composant le Chiffre d'Affaires sont certains et leur montant est acquis à l'exercice, tel que le préconise le PCG.

Les caractéristiques de ventilation de Chiffre d'Affaires sont expliquées dans le chapitre « compléments d'informations relatifs au compte de résultat » en §5.1.

3.16.2. Charges de personnel

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

Les avantages du personnel à court terme autres que les indemnités de cessation d'emploi sont ceux payés intégralement dans les douze mois suivant la fin de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants.

3.16.3. 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.

3.16.4. Impôt sur les sociétés

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

.

4. COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN

4.1. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

	31 décembre 2024			31 décembre 2023		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immobilisations incorporelles	2 521	-1 315	1 206	2 468	-1 202	1 266
Immobilisations incorporelles - en cours	212	-	212	188	-	188
Total Immobilisations Incorporelles	**2 732**	**-1 315**	**1 418**	**2 655**	**-1 202**	**1 454**

	Immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles - en cours	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2023	**1 266**	**188**	**1 454**
Acquisitions brutes	-	70	**70**
Cessions brutes	-0	-	**-0**
Dotations aux amortissements	-116	-	**-116**
Reprises d'amortissements	0	-2	**-2**
Provisions pour dépréciations	3	-	**3**
Pertes de valeur			**-**
Mises en services	53	-51	**2**
Autres variations	-	8	**8**
Valeur nette comptable au 31/12/2024	**1 206**	**212**	**1 418**

Le montant des dépenses d'investissement incorporel pour l'exercice 2024 s'élève à 70 M€ et comprend principalement les logiciels produits en interne, mis en service ou toujours en cours de développement.

4.2. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	31 décembre 2024			31 décembre 2023		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Terrains et constructions	12 662	-4 786	7 876	12 047	-4 529	7 518
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	72 196	-29 107	43 088	65 889	-27 695	38 194
ITMO et autres	1 324	-1 093	230	1 407	-1 147	260
Electrification, télécommunication, signalisation	21 458	-13 010	8 448	19 988	-12 307	7 680
Matériel de transport	1 121	-961	161	1 082	-947	135
Immobilisations corporelles en cours	10 023	-10	10 013	13 349	-10	13 338
Total Immobilisations Corporelles	**118 783**	**-48 968**	**69 816**	**113 761**	**-46 636**	**67 125**

En juillet 2024, a été constaté le règlement de la cession des immobilisations de décembre 2023 (650 M€) vis-à-vis de Gares et Connexions, dans le cadre du projet EOLE..

	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 31/12/2023	**7 518**	**38 194**	**260**	**7 680**	**135**	**13 338**	**67 125**
Acquisitions brutes	-	-	-	-	-	5 273	5 273
Cessions brutes	-21	-0	-143	-9	-4	-	-177
Dotations aux amortissements	-274	-1 674	-95	-795	-25	-1	-2 863
Provisions pour dépréciations	15	259	-	83	7	1	364
Reprises d'amortissements	3	2	148	10	4	-65	103
Pertes de valeur							-
Mises en services	635	6 307	60	1 479	44	-8 527	-2
Autres variations	-	-	-	-	-	-7	-7
Valeur nette comptable au 31/12/2024	**7 876**	**43 088**	**230**	**8 448**	**161**	**10 013**	**69 816**

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 au 31 décembre 2024 pour 369 M€.

4.2.1. Dépenses d'investissement

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles pour l'exercice 2024 s'élève à 5 273 M€ et comprend principalement :

- 5 047 M€ de dépenses d'investissement infrastructure qui se décomposent principalement en :
  - 4 986 M€ de production directe,
  - -19 M€ d'acquisitions directes,
  - 80 M€ d'opérations de gros entretiens.
- 226 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 8 525 M€ :

- 8 315 M€ de projets ferroviaires, dont 2 569 M€ concernant EOLE.
- 210 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, réalisé dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2015 à l'occasion de la définition d'une trajectoire unifiée du Groupe Public Ferroviaire, avait conduit à déprécier de 9,6 Milliards€ les actifs de l'UGT Infrastructure sur la base d'une trajectoire financière approuvée par le Conseil d'administration de SNCF Réseau le 9 mars 2015, qui considérait alors que la trajectoire financière ainsi élaborée représentait la meilleure estimation des perspectives d'activité pour les 15 ans à venir.
Dans le cadre de l'arrêté des comptes semestriels 2018, de nouveaux indices de perte de valeur avaient été identifiés en lien essentiellement avec les décisions de l'État d'une nouvelle indexation des péages selon l'indice des prix à la consommation pour TGV et Fret, ainsi qu'un effort d'investissement supplémentaire pour la modernisation du réseau. Le nouveau test de valeur réalisé, sur la base de la nouvelle trajectoire financière du plan stratégique Groupe 2018-2027 présentée lors du Conseil d'administration de SNCF Réseau le 25 juillet 2018, avait conduit à une dépréciation complémentaire de 3,4 Milliards.
Depuis cette dernière dépréciation, la valeur recouvrable issue des différents tests réalisés a toujours été proche de la valeur comptable.
En 2023, un nouveau plan stratégique pour la période 2023-2032 a été validé par le conseil d'administration de la SA SNCF Réseau le 28 septembre 2023. Ce plan prend en compte le nouveau contexte économique (augmentation de l'inflation et des coûts de certaines matières premières).
Ce plan stratégique n'intègre pas dans son « socle » les investissements complémentaires annoncés par la Première Ministre Elisabeth Borne en février 2023 (« nouvelle donne ferroviaire ») et portant sur une montée en charge jusqu'en 2032 des dépenses de régénération, de modernisation, des grands projets et des services express métropolitains. L'hypothèse retenue est que ces investissements complémentaires seront financés en totalité par un apport externe à SNCF Réseau, ils ont donc été formalisés dans des « briques complémentaires », neutres en CFL par construction.
Au 31 décembre 2023, le test de valeur des actifs reposait sur la trajectoire financière issue de ce nouveau plan stratégique 2023-2032. Ce test a conduit à confirmer la valeur recouvrable des actifs inscrits au bilan.
Cette trajectoire reprend en effet les grands objectifs du contrat de performance signé en 2022 avec l'Etat, notamment un cash-flow libre à l'équilibre en 2024 et un ratio dette/marge opérationnelle inférieur à 6 à partir de 2026.

Mise à jour au 31 décembre 2024 :

Dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2024, la société a procédé à une nouvelle analyse afin d'apprécier l'existence ou non de potentiels indices de perte / reprise de valeur sur l'UGT Infrastructure.
Les résultats de l'année 2024 ne remettent pas en cause la trajectoire long terme prévue dans le plan stratégique 2023-2032, avec le maintien des grands équilibres économiques sous-tendant la valorisation réalisée lors du dernier test de valeur. En particulier, la trajectoire d'amélioration du cash-flow libre est respectée. Ces résultats confirment le redressement de l'EBITDA, le retour à l'équilibre des cash-flows libre et la maîtrise de la dette de SNCF Réseau

Les travaux menés dans le cadre du budget 2025 approuvé en décembre 2024 et la préparation de la mise à jour du contrat de performance ont toutefois amené le groupe à mettre en œuvre un test de valeur au 31 décembre 2024.
Il a été acté que l'actualisation du contrat de performance sur la période 2023-2032 prendrait la forme d'un avenant au contrat, qui intègrerait les éléments suivants :

- Les nouvelles ambitions en matière :
  - D'orientation clients afin de faciliter la hausse des trafics
  - De trajectoire de rénovation et de modernisation du réseau pour améliorer la qualité de service et soutenir le développement du transport ferroviaire
  - D'adaptation au changement climatique
- Un bilan des indicateurs contractuels sur les premières années du contrat et une actualisation de ces mêmes indicateurs pour les ajuster ou leur substituer d'autres indicateurs plus pertinents le cas échéant (sur le fret notamment), tout en fixant les objectifs à atteindre sur la période 2024-2032.

Dans ce contexte, le test de valeur à fin 2024 repose sur une trajectoire financière issue (i) du plan stratégique 2023-2032 qui est la dernière validée par le conseil d'administration de septembre 2023, ainsi que (ii) du budget 2025. Cependant, afin de préparer la revoyure du contrat de performance, une actualisation de cette trajectoire financière a été travaillée en 2024 et a fait l'objet d'échanges avec le Groupe et l'Etat. Du fait de la crise politique survenue en France à l'été 2024, elle n'a pu être validée par les instances de gouvernance en 2024. Les travaux devraient reprendre au 1er trimestre 2025 pour une validation en fin d'année.
L'actualisation de la trajectoire financière intègre les impacts de la crise inflationniste sur l'augmentation des coûts constatés en 2023 et 2024 notamment sur la masse salariale, augmentation qui se répercute sur les années ultérieures. A partir de 2025, SNCF Réseau a pour forte ambition de revenir à des trajectoires de coûts maitrisés. La trajectoire des circulations se rapproche progressivement de la trajectoire du plan stratégique.
Les grandes hypothèses de cette trajectoire financière sont les suivantes :

- Circulations : Les nouveaux entrants connaissent des reports en début de période, principalement en raison des délais de livraison de matériel. Le marché du fret ferroviaire se redresse. Le niveau de trafic (toutes activités confondues) revient progressivement au niveau du plan stratégique.
- Tarification : Les hypothèses du plan stratégique 2023-2032 sont maintenues. La tarification relative à l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026, validée par l'ART, avait fait l'objet d'un recours formé par 9 régions devant le Conseil d'État. Dans une décision du 5 mars 2024, le Conseil d'État a prononcé l'annulation des dispositions tarifaires du DRR pour l'HDS 2024, publiées par SNCF Réseau le 9 décembre 2022. La date d'effet de cette annulation avait été fixée au 1er octobre 2024. Des nouvelles dispositions tarifaires pour le DRR de l'HDS 2024, intégrant notamment le nouveau projet de tarification des prestations minimales pour le cycle pluriannuel 2024-2026, a été adopté par le Conseil d'administration en septembre 2024, après réception de l'avis conforme de l'ART. Cette nouvelle tarification a un impact non significatif sur le chiffre d'affaires de SNCF Réseau. Le Conseil d'État avait annulé la tarification 2024-26 sur des motifs de transparence et de procédure qui n'apparaissent plus dans les nouvelles requêtes sommaires déposées en novembre par 7 régions. SNCF Réseau travaille actuellement sur les éléments de réponse. Sur la période 2027-2032, (i) le conventionné est indexé sur la base du même taux que le contrat de performance (+3,6% par an) afin de tenir compte d'un rattrapage de la couverture du coût complet sur la période et (ii) l'Open-Access et le fret sont indexés sur la base des hypothèses d'inflation du Groupe (en moyenne 2%/an). »
- Performance : L'objectif de performance est confirmé avec un niveau annuel de performance permettant d'atteindre une réduction des charges d'exploitation d'un montant de 1,5 Md€ en cumul entre 2017 et 2026 impliquant toutes les dimensions de l'entreprise (notamment conception et optimisation des achats, optimisation des fonctions support.). Cette performance contribue à atteindre un taux de rentabilité normative 44% (Ebitda/CA) en 2032, tel que pris en compte dans le calcul de la valeur terminale.
- Investissements : L'accélération de la régénération / modernisation a été prise en compte, financée sur 2025-2027 par des dotations complémentaires au fonds de concours. L'ambition d'un complément de régénération et de modernisation à 1,5 Milliard€ est maintenue à partir de 2028. Ce complément serait intégralement financé, par le biais du fonds de concours (0,5 Md€) et par des financements externes prévus à 1 Md€ par an à partir de 2028.
- Concernant les concours publics : La chronique des montants des subventions d'investissement de régénération (issues de l'affectation par l'État de tout ou partie des dividendes perçus de la société nationale SNCF SA sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du Groupe Public Unifié) est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF et sur sa capacité distributive, ainsi que sur l'obtention d'autres financements externes destinés à soutenir l'accélération de la régénération et modernisation du réseau.

Le cash-flow libre reste positif entre 2025 et 2027 et son niveau rejoint au-delà l'objectif du plan stratégique.
Les autres éléments méthodologiques retenus dans le calcul de la valeur recouvrable au 31 décembre 2024 sont rappelés ci-après :
- S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 ; l'actualisation des données connues (WACC, inflation), et l'application d'une décote sur les flux futurs correspondant au caractère incertain de ces projections lointaines ne font pas varier la valeur normative calculée historiquement dans les cash-flows.

- Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux compris dans une fourchette de 5,3% à 6%.
- L'utilisation d'un taux de WACC proche du taux plancher issu du rapport d'évaluation de l'expert externe (5,4%) est éclairée par les éléments de contexte suivants :
  - Une actualisation de la trajectoire financière du plan stratégique approuvé par le groupe fin 2023 ;
  - La prise en compte de la hausse des investissements de régénération et modernisation pour atteindre progressivement une enveloppe de 4,5 Milliards€, niveau qui permet de préserver le réseau structurant selon un audit indépendant.
- La valeur terminale, qui représente 90% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un taux de croissance à long terme de 1,8%.

L'actif économique net testé à fin décembre 2024 est de 34,2 Mds€, contre 33,3 Mds € au 31 décembre 2023.
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 2024 est proche de cette valeur nette comptable.
Les autres immobilisations en cours (1,5 Mds€ au 31 décembre 2024 contre 1,8 Mds€ au 31 décembre 2023) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.
Les analyses de sensibilité réalisées dans le cadre du test au 31 décembre 2024 ressortent de la façon suivante :

- Une variation de ± 10 points de base du taux d'actualisation représenterait une variation de -/+1,1 Md€ de valeur recouvrable.
- Une variation de ± 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraînerait une variation de + 0,9 Md€.

Une variation de ± 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représenterait une variation de ± 1,4 Mds € de la valeur recouvrable. Cette valeur est fournie à titre indicatif car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution

des dépenses de renouvellement sur la valeur recouvrable des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages.
Une variation de ± 100 M€ par an des péages ou des concours de l'État représenterait une variation de ± 1,4 Md€ de la valeur recouvrable

Les tests d'évaluation des actifs sont notamment basés sur le plan stratégique groupe 2023-2032 qui intègre certains impacts des plans de transition et plan d'actions pour l'adaptation ou l'atténuation au changement climatique ainsi que les hypothèses liées à l'évolution du climat.

Ainsi, le plan stratégique a pris en compte des scénarii climatiques basés sur deux scénarii du GIEC (le SSP2-4.5 et le SSP5-8.5) à l'horizon 2030 et 2050.

Les prévisions d'évolution de chiffre d'affaires prises en compte dans ce plan ont pour hypothèse un développement soutenu du transport ferroviaire en partie lié aux enjeux climatiques.

Les investissements liés à la trajectoire de réduction et de décarbonation des consommations d'énergie correspondent principalement à la poursuite de l'électrification des lignes tout en adaptant les niveaux de résistance et de robustesse.

Il convient de noter, qu'à date, ces différents éléments ne présentent pas d'effet matériel sur les modèles des tests de valeur.

4.3. IMMOBILISATIONS FINANCIERES

	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Subvention investissement à appeler	1 751	1 889	- 144
Dépôts de garantie	793	930	- 13
Autres créances financières	24 595	27 323	- 2 722
Titres de Participation	2 223	2 259	- 3
Total Immobilisations Financières	**29 362**	**32 401**	**- 3 040**

Au 31/12/2024, les subventions à appeler au titre des projets PPP en cours représentent 1 751 M€, dont 875 M€ pour le projet BPL, 875 M€.pour le projet CNM.

Ces immobilisations financières représentent les subventions à recevoir par SNCF Réseau de l'Etat lui permettant de rembourser ses dettes vis-à-vis d'Eiffage pour BPL et Oc'via.

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

Le poste « Dépôts de garantie» est principalement constitué des appels de marge actifs (370 M€, cf note 4.13 emprunts et dettes financières) et du portage Eole (220 M€).

Les titres de participation à hauteur de 2 219 M€ concernent principalement les parts de Gares & Connexions acquises en 2020. Les tests de valeur mis en œuvre à fin 2024 sur les titres de participation n'ont pas mis en évidence de dépréciation significative.

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	22 581	1 090	5 907	15 584
Inflation	602	0	0	602
Taux variable	971	23	267	681
Produits à recevoir	264	264		
Total EUR	**24 418**	**1 377**	**6 174**	**16 867**

Le poste « titres de participation » est composé des filiales suivantes :

Information en Keuros Dénomination de la filiale siège social de la filiale	Capital Social	Réserves et report à nouveau avant affectation des résultats	Capital détenu	Quote-part du capital ou du résultat détenu (en pourcentage)	Valeurs comptables des titres détenus Brute	 Nette	Prêts et avances consentis par la société et non encore remboursés	Montant des cautions et avals donnés par la société	Chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice écoulé	Résultats (Bénéfice ou perte du dernier exercice clos) date de cloture de l'exercice concerné	Dividendes encaissés par la société au cours de l'exercice	Obervations
1. Filiales (+ de 50 % du capital détenu par la société).												
SNCF Gares & Connexions	2 147 300	2 512 821	2 147 300	100%	2 219 300	2 219 300	0		1 839 560	135 987	76 081	
16 avenue d'Ivry, 75013 Paris												
SFERIS	1 500	17 775	1 500	100%	6 000	6 000	0		150 440	522	1 082	
1 CITE PARADIS, 75010 Paris												
ALTAMETRIS	2 036	3 291	2 036	100%	4 608	2 036	0		8 814	974	0	
130 rue du Faubourg Saint Denis, 75010 Paris												
Holding ImmoRESEAU	150	-182	150	100%	222	137	0		0	-124	0	
15-17 rue Jean Philippe Rameau, 93418 La Plaine Saint Denis CEDEX												
TERRALPHA	5 252	-2 670	5 252	100%	5 246	5 246	0		8 262	-2 267	0	
12 rue Jean-Philippe Rameau, 93200 La Plaine Saint Denis												
LEYFA Measurement	1 183	3 843	878	74%	3 436	3 436	0		10 507	468	0	
9 ue Gustave Eiffel, 31140 Aucamville												
2. Participations												
(10 à 50 % du capital détenu par la société).												
EUROPOOL BV	20 346	19 177	10 173	50%	21 800	8 043	1 500		18 360	-2 118	0	
Amersfoort,Niederlande												
ADIF Perpignan Figueras (LFP)	60	60	30	50%	30	30			8 483	0		
Rue Sor angela de la cruz, N3 Madrid												
GI CDG EXPRESS Travaux	1 500	1 500	500	33%	500	500			0	0	0	
1 Rue de France 93290 Tremblay en France												
SNCF INFRA LBA DEVELOPPEMENT	350	270	140	40%	138	138						
18 RUE DE DUNKERQUE, 75010 Paris												
CADEMCE	1 860	NC	464	25%	464	0			NC	NC		
14 VC QUAI DE LA SOMME, 80080 Amiens												
EURAILSCOUT France	38	5 200	1	3%	1	1			16 419	911	0	
20 RUE DES PETITS HOTELS, 75010 Paris												
3. GIE/GEIE												
GEIE CFM4 (corridor ferroviaire de marchandise n°4)	0			33%						NC		
GEIE SEA VITORIA DAX	0			50%						NC		
GEIE NAF GCT	0			50%						NC		
GEIE RFC2 CORRIDOR C	0			49%						NC		
GEIE RFC6	0			20%						NC		
GEIE DES UTILISATEURS DE ERTMS	0			17%						NC		
GIE OPTIM SERVICES	1 077			46%								
4. Fondations												
RAILENIUM	0											

4.4. BESOIN EN FOND DE ROULEMENT

4.4.1. Stocks et en cours

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
	Brut	Brut	
Matières premières	539	488	51
Produits finis	105	76	29
Encours de production	8	23	-15
Total Stocks et en-cours	**652**	**587**	**65**

	31/12/2023	Augmentation	Diminution	31/12/2024
Matières premières	-67	-49	15	-101
Produits finis	-	-	-	-
Encours de production	-	-	-	-
Total Dépréciations de stocks et en-cours	**-67**	**-49**	**15**	**-101**

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

4.4.2. BFR d'exploitation

	Ouverture	flux avec impact TFT	flux ss impact TFT	Clôture
Clients et avances nets	590	-677	-6	-93
Dettes sociales nettes	-636	-52	0	-688
Fournisseurs et avances nets	-2 772	392	3	-2 377
Créances et dettes fiscales	-46	61	0	15
Stocks	520	65	-34	551
Dividendes à recevoir	0	0	0	0
Ecart de conversion - actif	0	0	0	0
Autres créances d'exploitation	133	48	-11	170
Autres dettes d'exploitation	-1 276	1 071	219	13
Dividendes à payer	0	0	0	0
BFR EXPLOITATION	**-3489**	**908**	**171**	**-2409**

4.4.3. BFR d'investissement

	Ouverture	flux avec impact TFT	flux ss impact TFT	Clôture
Créances nettes sur immobilisations HT	842	-809	2	35
Dettes sur immobilisations HT	-152	43	0	-109
Subventions d'investissement à recevoir	-42	-429	30	-441
Dettes sur acquisition de titres	0	0	0	0
BFR INVESTISSEMENT	**648**	**-1 195**	**32**	**-515**

4.4.4. BFR financier

	Ouverture	flux avec impact TFT	flux ss impact TFT	Clôture
Intérêts courus non échus	373	-85	-24	263
Charges constatées d'avance	776	-44	0	732
Produits constatés d'avance sur opérations financières	-1 201	23	-23	-1 201
Autres créances	-2	0	0	-2
BFR FINANCIER	**-54**	**-107**	**-47**	**-208**

4.5. CREANCES D'EXPLOITATION

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Clients et comptes rattachés	**1 610**	**2 136**	**-526**
Autres créances d'exploitation	**1 636**	**2 676**	**-1 040**
Subventions à encaisser	119	234	-115
Subventions à appeler	618	647	-28
Créances de TVA	442	544	-101
Créances fiscales et crédits d'impôts*	81	79	2
Autres créances	354	345	9
Créances sur cessions d'immobilisation	21	828	-807
Avances et acomptes versés	**67**	**35**	**32**
Total	**3 313**	**4 847**	**-1 534**

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

Dépréciations

	31/12/2023	Augmentation	Diminution	31/12/2024
Clients et comptes rattachés	-19	-16	10	-25
Autres créances d'exploitation	-35	-17	2	-50
Total dépréciations des créances	**-54**	**-34**	**12**	**-75**

4.6. ETAT DES ECHEANCES DES CREANCES

	31/12/2024	< 1an	> 1an
Clients et comptes rattachés	**1 610**	1 609	1
Autres créances d'exploitation	**1 636**	**1 603**	**33**
Subventions à encaisser	119	86	33
Subventions à appeler	618	618	
Créances de TVA	442	442	
Créances fiscales et crédits d'impôts	81	81	
Autres créances	354	354	
Créances sur cessions d'immobilisation	21	21	
Avances et acomptes versés	**67**	67	
Valeurs Brutes	**3 313**	**3 279**	**34**

4.7. VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILEES, DISPONIBILITES

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Échéances à plus de trois mois dès l'origine et/ou soumis à risque de taux	-	-	-
Obligations	-	-	-
Titres de créances négociables	-	-	-
Dépôt à terme	-	-	-
Échéances à moins de trois mois dès l'origine et sans risque de taux	-	-	-
Obligations	-	-	-
Titres de créances négociables	-	-	-
Prêt en blanc	-	-	-
OPCVM	-	-	-
Placements en devises	-	-	-
Intérêts courus non échus	-	-	-
Sous-Total VMP	-	-	-
Disponibilités	166	162	4
Total VMP	166	162	4

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

4.8. AUTRES COMPTES DE REGULARISATION ACTIF

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Frais et primes d'émissions des emprunts - Actif	154	168	-14
Différence d'évaluation sur instruments dérivés	444	411	33
Autres comptes de régularisation actifs sur opérations financières	732	776	-44
Total Autres comptes de Régularisation - Actif	**1 329**	**1 355**	**-26**

4.9. ECARTS DE CONVERSION ACTIF

4.9. ECARTS DE CONVERSION ACTIF

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Ecart de Conversion - actif	1 537	1 975	-438
Sur la dette indexée inflation non couverte	254	235	19
Sur la dette indexée inflation couverte	80	445	-365
Sur la dette en devises couverte	365	340	26
Sur les dérivés de couverture et POI	839	956	-117
Total Ecart de Conversion - actif	**1 537**	**1 975**	**-438**

Cf chapitre 3 « principes et méthodes comptables »

4.10. CAPITAUX PROPRES

	Dotation en capital	Report à nouveau	Résultat de l'exercice	Situation Nette	Subventions d'investissement	Capitaux propres
Situation au 31 décembre 2023	**1 718**	**12 997**	**- 47**	**14 667**	**33 547**	**48 214**
Affectation du résultat 2023	-	- 47	47	-	-	**0**
Résultat 2024	-	-	117	117	-	**117**
Mouvements sur subventions	-	-	-	-	3 209	**3 209**
Inscription des subventions au compte de résultat	-	-	-	-	- 1 197	**-1 197**
Reclassement(*)	-	-	-	-	-	**0**
Transfert	-	-	-	-	-	**0**
Situation au 31 décembre 2024	**1 718**	**12 950**	**117**	**14 785**	**35 558**	**50 343**

Depuis le 1er janvier 2021, la SA SNCF Réseau, est dotée d'un capital de 1 718 M€.

.

4.11. SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

4.11.1. Synthèse des subventions sur immobilisations et mises en service

	31/12/2024			31/12/2023		
	Subventions mises en service	Subventions en cours	Total	Subventions mises en service	Subventions en cours	Total
Subventions de développement sur immobilisations en cours		4 520	**4 520**		6 336	**6 336**
Subventions de développement sur immobilisations en service	21 079		**21 079**	18 459		**18 459**
Subventions de régénération sur immobilisations en service	8 444		**8 444**	7 355		**7 355**
Subvention de régénération sur immobilisations en cours		1 515	**1 515**		1 397	**1 397**
Total Subventions	**29 523**	**6 035**	**35 558**	**25 814**	**7 733**	**33 547**

	Montant net au 31/12/2023	Mises en service de subventions sur l'exercice	Quote part de subvention virée au résultat	Autres variations	Montant net au 31/12/2024
Terrains, bâtiments et aménagements	974	268	-182		1 060
Terrassement, voies, ouvrages d'art et passages à niveau	13 997	2 676	-343		16 330
ITMO, électrification, télécom	3 488	536	-337	2	3 689
Immobilisations incorporelles	0				0
Total Subventions de développement sur immobilisations en service	**18 459**	**3 480**	**-862**	**2**	**21 079**

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 reception des fonds	Date de mise en service	Durée de reprise (en année)	Montant en service	Cumul reprise	Montant net au 31/12/2024
2004	01/07/2004	38	675	-363	312
2005	25/03/2005	42	574	-270	304
2006	09/05/2006	42	878	-389	489
2007	21/03/2007	35	734	-372	362
2008	17/04/2008	33	69	-41	28
2009	17/01/2009	42	844	-351	493
2010	22/01/2010	38	436	-207	229
2011	01/01/2011	51	20	-16	4
2012	01/01/2012	28	255	-146	109
2013	01/01/2013	41	75	-30	45
2016	01/01/2017	38	126	-26	100
2017	01/01/2018	38	170	-31	139
2018	01/01/2019	38	274	-43	231
2019	01/01/2020	38	537	-71	466
2020	01/01/2021	36	762	-85	677
2021	01/01/2022	34	1 616	-143	1 473
2022	01/01/2023	33	1 736	-105	1 630
2023	01/01/2024	34	1 393	-41	1 352
Total Subventions de régénération sur immobilisations en service			**11 174**	**-2 730**	**8 444**

4.12. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

	31/12/23	Dotations	Reprises	Reclassement	31/12/24
Engagements envers le personnel	**1 196**	471	- 331	3	1 339
Risque environnement	**134**	3	- 26	9	121
Risques fiscaux et sociaux	**23**	7	- 7	-	23
Litiges contractuels	**67**	78	- 65	-	80
Charges de restructuration	**-**	-	-	-	-
Opérations de location financement	**-**	-	-	-	-
Risques de change et de taux	**235**	19	-	-	254
Risques financiers	**1**	0	-	-	1
Autres provisions pour R&C	**4**	0	- 4	-	-
Total Provisions	**1 659**	**580**	**- 434**	**12**	**1 818**

Engagements envers le personnel

Les engagements envers le personnel comprennent principalement les provisions relatives aux rentes accidents du travail (373 M€), aux comptes épargne temps (216 M€), aux prestations de l'Action Sociale (64 M€), aux prestations du régime complémentaire de prévoyance des CS (15 M€), aux cessations anticipées d'activité (248 M€), aux facilités de circulation (359 M€), aux indemnités de fin de carrières (16 M€), aux médailles d'honneur du Chemin de fer (24 M€).

La variation nette des provisions résulte principalement de la dotation de la provision relative aux dispositifs d'accompagnement de fin de carrière de 248 M€ (coûts des droits acquis) résultant de l'accord du 22 avril 2024 et concomitamment, de la reprise de la provision pour cessations progressives d'activité de 111 M€ résultant de l'accord du 6 juin 2008, auquel l'accord du 22 avril 2024 s'est substitué.

Provision Comptes Epargne Temps

Depuis le 31 décembre 2023, la provision relative aux comptes épargne temps est évaluée conformément à la méthode actuarielle dite des unités de crédit projetées, afin d'intégrer les comportements (épargne, monétisation) de façon prédictive.

Le changement d'estimation réalisé en 2023 s'était traduit par la comptabilisation d'une augmentation de la provision au 31 décembre 2023 de 25 M€ en contrepartie d'un écart actuariel imputé en résultat financier.

Au 31 décembre 2024, une perte actuarielle de 19 M€ a à nouveau été reconnue en résultat financier : elle constitue l'essentiel de la variation de la provision pour CET.

Provision pour cessations anticipées d'activité (CAA) et temps partiels de fin de carrière (TPFC)

L'évaluation réalisée au 31 décembre 2024 conduit à reconnaitre une dette actuarielle de de 248 M€ au titre de cet accord du 22 avril 2024 relatif aux dispositifs d'accompagnement de fin de carrière.

L'évaluation repose sur plusieurs hypothèses structurantes, telles que l'âge de départ à la retraite selon les catégories de personnel, la durée d'exposition des salariés à des postes à pénibilité avérée, les prévisions de taux d'adhésion des salariés aux différentes formules de CAA ou de TPFC.

Provision relative aux facilités de circulation

L'obligation relative aux facilités de circulation est estimée sur la base du coût moyen marginal du dispositif. Ce dernier étant toujours resté inférieur au prix moyen acquitté par les

bénéficiaires lors de la réservation, aucun passif n'était reconnu avant le 31 décembre 2022.

La convention entre l'ACOSS (Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale) et l'UTP (Union des Transports Publics) signée en août 2022, a modifié ce coût marginal, induisant une augmentation des cotisations sociales dues au titre des facilités de circulation, celles-ci étant calculées sur la base de nouvelles assiettes constituées du nouveau barème forfaitaire de valorisation des avantages en nature FC.

Le nouveau dispositif de gestion des facilités de circulation prévu dans le cadre de la Convention collective nationale de la branche ferroviaire a par ailleurs instauré le principe du versement de contributions financières établies selon ledit barème forfaitaire, à compter de 2025, à une caisse de compensation ad hoc, afin de réallouer les sommes collectées aux opérateurs de transport. Ce versement est néanmoins intervenu dès 2024 du fait de la facturation des facilités de circulations par SNCF Voyageurs.

Au 31 décembre 2023, la provision s'élevait à 368M€ (dont 340 M€ au titre des contributions financières et 28 M€ au titre des charges sociales).

Au 31 décembre 2024, la provision s'élève à 359 M€ (dont 332 M€ au titre des contributions financières et 27 M€ au titre des charges sociales).

Principales hypothèses actuarielles retenues

Les principales hypothèses actuarielles utilisées pour l'évaluation des engagements au titre des régimes de SNCF Réseau sont détaillées ci-après :

	31/12/2024	31/12/2023
Taux d'actualisation	3,49%	3,40%
Taux d'inflation	2,00%	2,10%
Taux de revalorisation des prestations		
Prévoyance	2,40%	2,40%
Action sociale	2,00%	2,10%
Rentes Accidents du travail	2,00%	2,10%
Cessation progressive d'activité	3,50%	3,50%
IDR et médailles du travail	3,50%	3,50%
Table de mortalité		
Prévoyance et action sociale	CPRH 2070 / CPRF	CPRH 2070 / CPRF
Rente AT actifs et retraités	CPR AT 2070 / CPRF	CPR AT 2070 / CPRF
Rente AT veuves	/ CPRF	/ CPRF
Cessation progressive d'activité	CPR80%H /20%F / CPRF	CPR80%H /20%F / CPRF
IDR et médailles du travail	CPR80%H /20%F / CPRF	CPR80%H /20%F / CPRF
Taux d'adhésion au régime CPA - Réseau		21,08%
Taux d'adhésion au régime CPA - Gares et Connexions		13,10%
Taux d'adhésion au régime CAA - avec Pénibilité	40%(CP) / 30% (CDI)	
Taux d'adhésion au régime CAA - sans Pénibilité	15%(CP) / 12% (CDI)	
Taux d'adhésion au régime TPFC	5,00%	

Dépollution et risques environnementaux

SNCF Réseau comptabilise un certain nombre de provisions pour risques environnementaux afin, principalement, de répondre à des obligations réglementaires de dépollution ou de mesures compensatoires de protection de la biodiversité.

Ainsi, les principaux risques provisionnés sont le désamiantage des matériels et bâtiments, la dépollution des sols et le démantèlement des installations de stockage et de distribution de carburant, la dépollution et la destruction des traverses créosotées ainsi que le coût de protection de la biodiversité dans le cadre de la réalisation de travaux d'infrastructures ferroviaires.

L'importance relative de risque du Passif environnemental des installations est évoquée dans le Rapport de Durabilité (ESRS-E2) et la politique de dépollution.

SNCF Réseau met en œuvre des plans d'actions et ressources pour traiter l'ensemble de ses polluants (ESRS-E2) du Rapport de Durabilité.

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 (23 M€).

Provisions pour litiges et risques contractuels

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

– **Accident Eckwersheim LGV**

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai d'un TGV a fait 11 victimes et 42 blessés, à Eckwersheim en Alsace, sur la future ligne nouvelle Est Européenne.
Une provision au titre de la franchise « responsabilité civile » est constatée dans les comptes depuis l'accident. Les personnes morales SNCF et SNCF Réseau ont été mises en examen pour homicides et blessures involontaires.
SNCF Réseau a été condamnée à la prise en charge, solidairement avec les autres condamnés (SNCF Voyageurs et Systra) de l'indemnisation des victimes.

– **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 pour donner 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. Suite à la décision du tribunal du 28 juin 2023, il a été décidé d'annuler cet arrêt en réglant l'affaire au fond et de faire droit à leur appel puis de mettre à la charge de SNCF Réseau une somme de 6 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative. Par un mémoire, enregistré le 28 septembre 2023, les sociétés Spie Batignolles Génie Civil et autres déclarent se désister purement et simplement de leur pourvoi. La provision a été intégralement reprise.

– **LGV Bretagne Pays-de-Loire**

La mise en service de la ligne LGV BPL a généré un contentieux de réclamations indemnitaires pour dommages de travaux publics. Des demandes préalables d'indemnisation majoritairement en Sarthe et Ile et Vilaine et des demandes d'expertise en Mayenne, ont été notifiées au titre des nuisances, principalement sonores générées par l'existence et l'exploitation de la ligne. En octobre 2023, SNCF Réseau a reçu 48 demandes indemnitaires préalables. Le montant des provisions s'élève à 18 M€. A la suite de la décision de la CAA de renvoi de Nantes, la responsabilité de SNCF Réseau a été écartée. La provision a été reprise en totalité en 2024.

– **Formation pour les conducteurs sur des engins ferroviaires (CREQ)**

Certaines organisations syndicales réclament depuis très longtemps la création « d'un grand métier conduite » dans lequel les ADC (agents de conduite) de SNCF voyageurs et de FRET et les CREQ (Conducteur équipement) de SNCF Réseau seraient rassemblés. Ceci aurait pour conséquence un alignement du « statut » des CREQ sur celui des ADC, ce que n'a jamais souhaité l'entreprise, estimant que ces deux fonctions ne sont pas du tout identiques. Ce faisant, les CREQ s'estiment victimes d'une différence de traitement injustifiée par rapport aux ADC. Une provision a hauteur de 12 M€ a été prise sur 2024.

– **Grèves 2018 – 2023**

SNCF Réseau a fait l'objet d'assignations en réparation du préjudice subi du fait des mouvements sociaux du printemps et de l'été 2018 provoqués par la réforme du secteur ferroviaire, de la part d'entreprises de fret ferroviaire (T3M), et de la part d'entreprises non ferroviaires (SAEME – Evian).
D'autre part, un ensemble de 11 entreprises ferroviaires (LINEAS, EUROPORTE France, T3M, MILLET RAIL, REGIORAIL France, FROIDCOMBI, CFL CARGO, CAPTRAIN, COMBIRAIL et DB CARGO) entend obtenir du gestionnaire d'infrastructure l'indemnisation des sillons-jours supprimés en raison de plusieurs mouvements sociaux dont elles tiennent SNCF Réseau pour responsable. A titre principal, les demandes visent l'indemnisation des conséquences nées des grèves provoquées par le projet de loi de réforme des retraites qui s'est déroulé entre 2022 et 2023, dont l'ampleur à la fois en termes de durée et de mobilisation a singulièrement affecté le trafic des convois ferroviaires.
Cette action en justice fait suite aux réclamations commerciales adressées au gestionnaire d'infrastructure puis rejetées par ce dernier au motif que lesdits mouvements revêtaient pour les entreprises ferroviaires comme pour lui, toutes les caractéristiques d'un évènement relevant de la force majeure.

4.13. EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES

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 18 Mds€ au 31/12/2024.

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Dette long terme	**34 695**	**38 737**	**-4 042**
Capital restant dû :	34 308	38 193	-3 885
Long terme	33 810	37 696	-3 886
Dont différence de conversion	- 473	*-615*	142
Prêts RIF	10	*13*	-3
Zéro coupon	488	*484*	3
Intérêts courus :	387	543	-157
Dette historique	**7 698**	**6 342**	**1 356**
Capital restant dû :	7 620	*6 301*	1 320
Dette transférée (cours historique)	7 620	6 300	1 320
Prêts RIF	0	1	0
Renouvellement BEI	-		
Intérêts courus	78	41	37
Dépôts de garantie reçus	**6**	**6**	**0**
Dette court terme	**-**		
Dont différence de conversion			
Collatéraux (Passif)	**128**	**207**	**-79**
Découverts bancaires	**170**	**173**	**-3**
Dette PPP	**1 751**	**1 950**	**-200**
Total Dettes Financières	**44 447**	**47 414**	**-2 968**
- Trésorerie active et placements	**541**	434	107
- Créance PPP	**- 1 744**	-1 889	144
- Créance CDP	**- 24 154**	-26 876	2 723
- Intérêts courus sur créances	**- 264**	-374	110
- Collatéraux (Actif)	**- 498**	-420	-79
- Dépôts de garantie payés	**-**		
- Prêts aux tiers externes	**- 302**	-510	209
- Avances reçues holding et G&C	**-**		
- Avances et prêts aux filiales intégrées			
- Dérivés	**395**	544	-149
- ICNE sur les dérivés	**- 201**	-212	11
Dette nette en valeur comptable ANC	**18 220**	**18 112**	**108**
Net de l'impact des Reset de Taux	- 442	-417	-25
Dette nette Hors Reset de Taux	**17 778**	**17 695**	**83**

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 :	**34 164**	**1 637**	**8 705**	**23 821**
1. Emissions Obligataires :	**34 164**	**1 637**	**8 705**	**23 821**
Total taux fixe :	32 044	1 616	8 651	21 777
Total Inflation :	1 063	0	0	1 063
Total taux variable :	1 057	21	54	982
EUR taux fixe	26 898	1 500	7 075	18 323
EUR Inflation	1 063	0	0	1 063
EUR taux variable	917	21	54	842
Total EUR	**28 877**	**1 521**	**7 129**	**20 227**
AUD taux fixe	54	0	54	0
AUD taux variable	0	0	0	0
Total AUD	**54**	**0**	**54**	**0**
CAD taux fixe	185	0	0	185
CAD taux variable	0	0	0	0
Total CAD	**185**	**0**	**0**	**185**
CHF taux fixe	908	0	266	643
CHF taux variable	0	0	0	0
Total CHF	**908**	**0**	**266**	**643**
GBP taux fixe	3 321	0	1 177	2 144
GBP taux variable	140	0	0	140
Total GBP	**3 461**	**0**	**1 177**	**2 284**
HKD taux fixe	116	116	0	0
HKD taux variable	0	0	0	0
Total HKD	**116**	**116**	**0**	**0**
JPY taux fixe	146	0	80	66
JPY taux variable	0	0	0	0
Total JPY	**146**	**0**	**80**	**66**
NOK taux fixe	42	0	0	42
NOK taux variable	0	0	0	0
Total NOK	**42**	**0**	**0**	**42**
SEK taux fixe	200	0	0	200
SEK taux variable	0	0	0	0
Total SEK	**200**	**0**	**0**	**200**
USD taux fixe	173	0	0	173
USD taux variable	0	0	0	0
Total USD	**173**	**0**	**0**	**173**
2. T.C.N. :				
Billets de Trésorerie				
Commercial Papers				

	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 :	**387**	**387**		
Emissions Obligataires :	**387**	**387**		
Total taux fixe :	358	358		
Total Inflation :	10	10		
Total taux variable :	19	19		
EUR taux fixe	245	245		
EUR Inflation	10	10		
EUR taux variable	17	17		
Total EUR	**272**	**272**		
AUD taux fixe	0	0		
AUD taux variable	0	0		
Total AUD	**0**	**0**		
CAD taux fixe	1	1		
CAD taux variable	0	0		
Total CAD	**1**	**1**		
CHF taux fixe	12	12		
CHF taux variable	0	0		
Total CHF	**12**	**12**		
GBP taux fixe	92	92		
GBP taux variable	2	2		
Total GBP	**93**	**93**		
HKD taux fixe	3	3		
HKD taux variable	0	0		
Total HKD	**3**	**3**		
JPY taux fixe	0	0		
JPY taux variable	0	0		
Total JPY	**0**	**0**		
NOK taux fixe	2	2		
NOK taux variable	0	0		
Total NOK	**2**	**2**		
SEK taux fixe	3	3		
SEK taux variable	0	0		
Total SEK	**3**	**3**		
USD taux fixe	1	1		
USD taux variable	0	0		
Total USD	**1**	**1**		
T.C.N. :				
Billets de Trésorerie				
Commercial Papers				

Dette SNCF

Le tableau ci-après présente une répartition par devise et par taux de la dette historique :

	Montant Brut	A un an au plus	A plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
A - DETTE HISTORIQUE :	**7 620**	**0**	**0**	**7 620**
Total taux fixe :	7 620	0	0	7 620
Total taux variable :	0	0	0	0
EUR taux fixe	7 620	0	0	7 620
EUR taux variable	0	0	0	0
Dont Prêts RIF	*0*	*0*	*0*	*0*
Total EUR	**7 620**	**0**	**0**	**7 620**
B - Intérêts courus :	78	78	0	0
Total taux fixe :	78	78	0	0
Total taux variable :	**0**	**0**	**0**	**0**
EUR taux variable	**0**	**0**	**0**	**0**
TOTAL (A)+(B)	**7 620**	**0**	**0**	**7 620**

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	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
SNCF RESEAU	32 117	36 078	1 063	1 944	1 358	1 428	34 537	39 450
SNCF	7 620	6 300			0	1	7 620	6 301
Total EUR :	**39 737**	**42 378**	**1 063**	**1 944**	**1 358**	**1 429**	**42 158**	**45 751**
En % :	**94%**	**92%**	**3%**	**5%**	**3%**	**3%**	**100%**	**100%**
Créance CDP	-22 581	-25 247	-602	-602	-971	-1 027	-24 154	-26 876
Dette nette de créance CDP	**17 156**	**17 131**	**461**	**1 342**	**387**	**402**	**18 004**	**18 875**

4.14. DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES COMPTES CREDITEURS

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	**2 594**	**3 031**	**-437**
Dont dettes fournisseurs d'immobilisations	*109*	*185*	**-75**
Dettes fiscales et sociales	**1 308**	**1 379**	**-71**
Personnel et organismes sociaux	731	671	60
Taxe sur le chiffre d'affaires	549	690	-141
Etat et collectivités publiques	24	16	9
Dettes fiscales sur investissement	0	0	0
TVA sur immobilisations	4	2	2
Autres dettes d'exploitation	**2 072**	2 703	**-631**
Subventions appelées d'avance	1 194	996	198
Autres dettes	878	1 707	-829
Total des dettes d'exploitation	**5 974**	**7 113**	**-1 139**

4.15. ETAT DES ECHEANCES DES DETTES D'EXPLOITATION

	31/12/2024	Échéances à moins d'1 an	Échéances à plus d'1 an
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	**2 594**	**2 594**	
Dont dettes fournisseurs d'immobilisations	*109*	109	
Dettes fiscales et sociales	**1 308**	**1 308**	
Personnel et organismes sociaux	731	731	
Taxe sur le chiffre d'affaires	549	549	
Etat et collectivités publiques	24	24	
TVA sur immobilisations	4	4	
Autres dettes d'exploitation	**2 072**	**2 072**	
Subventions appelées d'avance	1 194	1 194	
Autres dettes	878	878	
Total des dettes d'exploitation	**5 974**	**5 974**	

4.16. AUTRES COMPTES DE REGULARISATION PASSIF

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Primes d'émissions des emprunts - Passif	907	1 011	- 104
Différence d'évaluation sur instruments dérivés de couverture de change et Position Ouverte Isolée	839	956	- 117
Autres comptes de régularisation passif sur opérations financières	167	190	- 23
Total des Autres comptes de Régularisation - Passif	**1 913**	**2 156**	**- 243**

4.17. ECARTS DE CONVERSION PASSIF

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Ecart de Conversion - passif	-1 283	-1 741	458
Sur la dette en devises couverte	-838	-955	1 793
Sur les dérivés de couverture	-445	-411	856
Total Ecart de Conversion - passif	**-1 283**	**-1 741**	**458**

4.18. PRODUITS CONSTATÉS D'AVANCE

Les produits constatés d'avance s'élèvent à 1 231 M€ au 31 décembre 2024. Ils sont composés, essentiellement, des redevances d'infrastructure facturées au titre des horaires de service 2025.

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.

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Redevance d'accès	2 451	2 271	180
Redevance de marché	3 053	2 745	309
Redevance de circulation	1 076	840	236
Redevance quais	-	-	-
Redevances complémentaires électricité	282	514	-232
Autres recettes	43	50	-7
Sous-total recettes commerciales d'infrastructure	**6 905**	**6 419**	**485**
Autres produits	881	997	-116
Total Chiffre d'affaires	**7 785**	**7 416**	**370**

5.2. PRODUCTION IMMOBILISEE ET STOCKEE

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Production immobilisée ACE	4 124	4 131	-7
Production Immobilisée Charges de personnel	1 301	1 177	124
Production Stockée	20	63	-43
Total Production Immobilisée	**5 445**	**5 371**	**74**

5.3. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Subventions d'exploitation	506	576	-70
Autres produits	43	33	10
Total Autres Produits d'Exploitation	**549**	**609**	**-60**

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

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Moyens de transport et de traction	-523	-646	123
Entretien, maintenance	-3 237	-3 335	98
Honoraires et prestations informatiques	-974	-911	-63
Patrimoine	-776	-817	41
Autres achats et charges externes	-1 876	-1 970	94
Total Achats et charges externes	**-7 385**	**-7 679**	**294**

5.5. IMPOTS ET TAXES

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Taxes foncières	**-23**	**-22**	**-0**
CVAE-CFE	**-37**	**-38**	**1**
Taxe sur les salaires	-15	-12	-3
Taxe Apprentissage	-17	-16	-1
Formation Professionnelle	-27	-25	-2
Effort à la Construction	-33	-31	-2
Autres impôts et taxes (dont C3S)	-27	-18	-8
Versement Transport	-52	-46	-6
Sous-Total Autres impôts et taxes	**-172**	**-149**	**-23**
Total Impôts et Taxes	**-231**	**-209**	**-22**

5.6. CHARGES DE PERSONNEL

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Salaires et traitements	- 2 795	- 2 632	- 164
Cotisations retraites	- 710	- 672	- 37
Autres charges sociales	- 529	- 444	- 86
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	- 24	- 30	5
Sous-total	**- 4 059**	**- 3 777**	**- 281**
Mise à disposition de personnel	- 62	- 62	0
Total des charges de personnel	**- 4 120**	**- 3 839**	**- 281**
Total des effectifs moyens payés	**52 516**	**52 702**	**- 186**

5.7. HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Le montant des honoraires des commissaires aux comptes s'est élevé à 0,8 M€ en 2024 qui se répartissent comme suit :

- audit légal des comptes 2024 : (PWC pour 0,361 M€ et EY pour 0,3 M€)
- Services Autres que la Certification des Comptes (SACC) : PWC pour 0,051 M€, EY pour 0,1 M€.

5.8. DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Dotation aux amortissements	- 2 608	- 2 425	- 184
Dotation aux provisions des immobilisations	- 1	- 3	2
Dotation aux provisions dépréciations de créances	- 32	- 5	- 26
Dotation aux provisions dépréciations stocks	- 49	- 11	- 38
Dotation aux provisions pour risques et charges	- 372	- 113	- 259
Total des Dotations d'Exploitation	**-3 061**	**-2 556**	**-505**

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Quote part de subvention virée au compte de résultat	862	883	- 21
Reprise de subvention régénération	304	263	41
Reprises de provisions des immobilisations	4	5	- 1
Reprises de provisions dépréciations de créances	12	17	- 5
Reprises de provisions dépréciations stocks	15	18	- 4
Reprises de provisions pour risques et charges	284	105	179
Transfert de charges	21	13	7
Total des Reprises d'Exploitation	**1 502**	**1 305**	**197**

5.9. RESULTAT FINANCIER

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Coût endettement financier net	-364	-382	18
Coût financier des avantages au personnel	-43	-111	68
Dividendes	77	77	-0
Autres charges financières	-187	-890	703
Autres produits financiers	112	847	-735
Total Résultat Financier	**-405**	**-458**	**53**

5.10. RESULTAT EXCEPTIONNEL

Le résultat exceptionnel de l'exercice 2024 est de 39 M€ Contre -6 M€ l'an dernier.

6. INFORMATION RELATIVE A LA FISCALITE

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

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

- Déficits fiscaux avant l'entrée de SNCF Réseau dans l'intégration fiscale 10 121 M€,

- Déficits fiscaux depuis le 1er janvier 2015 imputables sur le bénéfice fiscal du groupe d'intégration : 5 840 M€.

SNCF Réseau a comptabilisé un produit d'impôt de 3 M€ qui se répartit ainsi :

- Crédit d'Impôt Recherche pour 2.5 M€

- Crédit Mécénat pour 0,3 M€

- Crédit d'Impôt Famille 0,5 M€

7. INFORMATIONS SUR LES PARTIES LIEES

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

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

- L'Etat.

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

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

7.1. RELATION AVEC LE GROUPE FERROVIAIRE

Relations avec SNCF Voyageurs

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

Soldes au bilan	31/12/2024	31/12/2023
Créances d'exploitation	917	870
Dettes d'exploitation*	1022	918

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

Produits et charges	31/12/2024	31/12/2023
Péages	4112	3719
Charges	-637	-611

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	31/12/2024	31/12/2023
Créances d'exploitation	22	20
Dettes d'exploitation*	36	20

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

Produits et charges	31/12/2024	31/12/2023
Péages	49	43
Charges	-14	-12

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	31/12/2024	31/12/2023
Créances	222	262
Dettes	231	188

Produits et charges	31/12/2024	31/12/2023
Produits	135	128
Charges	-784	-913

7.2. RELATION AVEC L'ETAT

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

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

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

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

Soldes au bilan	31/12/2024	31/12/2023
Subventions à recevoir (actif)	28	75

Produits et charges	31/12/2024	31/12/2023
Redevances d'accès	2 451	2 117
Compensations FRET	176	135

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		31/12/2024		31/12/2023	
		Nominal	MtM	Nominal	MtM
Opérations de couvertures négociées de gré à gré :					
Echanges de taux en EUR :					
Micro-couverture					
	< 1 an	200 EUR	-1 EUR	3 120 EUR	326 EUR
	de 1 à 5 ans	822 EUR	-1 EUR	863 EUR	5 EUR
	> 5 ans	3 445 EUR	-79 EUR	3 604 EUR	-86 EUR
Macro-couverture					
	< 1 an				
	de 1 à 5 ans				
	> 5 ans				
Opérations de trading :					
	< 1 an	0 EUR	0 EUR	0 EUR	0 EUR
	de 1 à 5 ans	0 EUR	0 EUR	0 EUR	0 EUR
	> 5 ans	50 EUR	-1 EUR	50 EUR	-1 EUR

II - LES OPERATIONS EN DEVISES		31/12/2024				31/12/2023			
		Nominal		MtM		Nominal		MtM	
Opérations de couvertures négociées de gré à gré :									
Change à terme contre EUR :									
	< 1 an	0	AUD	0	EUR	0	AUD	0	EUR
		0	CAD	0	EUR	0	CAD	0	EUR
		0	CHF	0	EUR	0	CHF	0	EUR
		0	GBP	0	EUR	0	GBP	0	EUR
		0	HKD	0	EUR	0	HKD	0	EUR
		0	JPY	0	EUR	0	JPY	0	EUR
		0	NOK	0	EUR	0	NOK	0	EUR
		0	SEK	0	EUR	0	SEK	0	EUR
		0	USD	0	EUR	0	USD	0	EUR
	de 1 à 5 ans								
	> 5 ans								
Swaps de devises contre EUR :									
	< 1 an	0	AUD	0	EUR	0	AUD	0	EUR
		0	CAD	0	EUR	0	CAD	0	EUR
		0	CHF	0	EUR	0	CHF	0	EUR
		0	GBP	0	EUR	0	GBP	0	EUR
		0	JPY	0	EUR	0	JPY	0	EUR
		0	NOK	0	EUR	0	NOK	0	EUR
		0	SEK	0	EUR	0	SEK	0	EUR
		0	USD	0	EUR	0	USD	0	EUR
	de 1 à 5 ans	90	AUD	56	EUR	0	AUD	0	EUR
		0	CAD	0	EUR	0	CAD	0	EUR
		150	CHF	155	EUR	150	CHF	155	EUR
		650	GBP	781	EUR	0	GBP	0	EUR
		937	HKD	112	EUR	937	HKD	112	EUR
		13 000	JPY	101	EUR	13 000	JPY	101	EUR
		0	NOK	0	EUR	0	NOK	0	EUR
		0	SEK	0	EUR	0	SEK	0	EUR
		0	USD	0	EUR	0	USD	0	EUR
	> 5 ans	0	AUD	0	EUR	0	AUD	0	EUR
		277	CAD	212	EUR	277	CAD	212	EUR
		705	CHF	797	EUR	705	CHF	797	EUR
		2 172	GBP	3 139	EUR	2 825	GBP	3 920	EUR
		0	HKD	0	EUR	0	HKD	0	EUR
		10 000	JPY	80	EUR	10 000	JPY	80	EUR
		500	NOK	56	EUR	500	NOK	56	EUR
		2 290	SEK	191	EUR	2 290	SEK	191	EUR
		180	USD	169	EUR	180	USD	169	EUR

III - AUTRES ENGAGEMENTS DE HORS BILAN FINANCIERS	31/12/2024	
Engagement de financement reçus :		
Emprunt syndiqué :	EUR	EUR

8.2. AUTRES ENGAGEMENTS DONNES ET RECUS

- Cautions reçues des tiers externes

Le montant des garanties financières reçu des tiers est de 346 M€ et 4 M€ pour les cautions.

- Engagements d'achats d'immobilisations

Les engagements donnés par SNCF Réseau au titre des travaux à réaliser correspondent au montant de l'engagement pris dans les conventions de financement signées, minoré des coûts déjà engagés et, à défaut de convention de financement, ce qui est principalement le cas des opérations de régénération, au montant des commandes fermes ou des marchés passés auprès de fournisseurs de travaux.

Dans le cas où les conventions de financement lient un engagement de construction et un engagement d'exploitation, l'ensemble de l'engagement est présenté au titre des travaux à réaliser. Symétriquement, l'engagement reçu au titre de la subvention à recevoir est présenté pour son montant total.

Le montant des engagements d'achats concerne principalement les engagements d'achats d'immobilisations qui représentent 4 484 M€ à fin décembre 2024.

- Garanties financières données à des tiers

Le montant des engagements liés aux garanties financières données à des tiers est de 735 M€ à fin décembre 2024.

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 47 M€ pour CDG express et 682 M€ pour LGV SEA.

- Promesses de ventes

Les promesses de ventes reçues s'élèvent à 33 M€ au 31 décembre 2024.

- Engagements reçus sur les locations simples immobilières

L'indexation retenue au 31 décembre 2024 pour les redevances futures sur concessions est de 1.058 % (indice ILAT 2eme trimestre 2024).

Au 31 décembre 2024, le total des engagements reçus sur les contrats de location simple est estimé à 161 M€

- Locations immobilières données – baux

L'indexation retenue au 31 décembre 2024 pour les redevances futures sur concessions est de 1.286 % (indice ILAT 1er trimestre 2023).

Au 31 décembre 2024, le total des engagements donnés sur les contrats de location simple est estimé à 276 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 2024, SNCF Réseau bénéficie d'une garantie pour un montant de 350 M€.

- Subventions d'investissements à recevoir :

Les engagements reçus par SNCF Réseau au titre des subventions à recevoir correspondent au montant du financement à recevoir en application des conventions de financement signées, minoré des subventions méritées comptabilisées à date, soit 3 717 M€ dont : (CDGX : 273 M€ ; EOLE : 408 M€).

9. INFORMATIONS RELATIVES A L'EFFECTIF

La répartition des effectifs par collège se décompose ainsi :

	31/12/2024	31/12/2023
Cadres	16 503	17 089
Maitrise	19 635	19 587
Exécution	16 377	16 025
Total des effectifs moyens payés	**52 516**	**52 702**

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.

	31/12/2024	31/12/2023
Membres des organes de direction		
Avances et crédits		-
Rémunérations allouées	4	3
Engagements pour pensions de retraite		-
Total	**4**	**3**

Les montants indiqués correspondent à des rémunérations brutes

06 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

SNCF RESEAU

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

(Exercice clos le 31 décembre 2024)

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

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

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

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

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

(Exercice clos le 31 décembre 2024)

A l'Assemblée générale
SNCF RESEAU
15-17, rue Jean-Philippe Rameau
CS 80001
93418 La Plaine Saint-Denis Cedex

Opinion avec réserve

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de SNCF Réseau relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2024, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Sous la réserve décrite dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine, à la fin de l'exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques.

Fondement de l'opinion avec réserve

Motivation de la réserve

Comme mentionné dans les notes 4.5.1 et 4.5.2 de l'annexe aux comptes consolidés relatives au test de valeur des actifs de l'Unité Génératrice de Trésorerie Infrastructure (« l'UGT Infrastructure »), le groupe a initié en 2024 des travaux d'actualisation du contrat de performance signé en 2022 avec l'Etat qui prendrait la forme d'un avenant au contrat prenant en compte notamment le nouveau contexte économique et de nouvelles ambitions en matière de trajectoire de rénovation et de modernisation du réseau pour améliorer la qualité de service et soutenir le développement du transport ferroviaire.

Dans ce contexte, SNCF Réseau a mis en œuvre un nouveau test de valeur au 31 décembre 2024 selon une méthodologie similaire à celle utilisée lors du précédent test réalisé au 31 décembre 2023.

Ce nouveau test n'a pas conduit à constater de dépréciation complémentaire des actifs de l'UGT Infrastructure. L'équilibre des négociations entre l'État et SNCF Réseau qui sous-tend la trajectoire financière retenue dans le test continue de supposer, d'une part, l'atteinte par SNCF Réseau de ses plans de performance et, d'autre part, la mise en œuvre effective, notamment par l'État, de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour soutenir la valeur recouvrable des actifs de l'UGT Infrastructure.

Les prévisions de trésorerie utilisées dans le test de valeur reposent sur les données du budget 2025 et sur une actualisation de la trajectoire financière issue du plan stratégique 2023-2032 qui a fait l'objet d'échanges avec le Groupe et l'État mais qui n'a pas fait l'objet d'une validation par les instances de gouvernance en 2024. Ces prévisions de trésorerie intègrent (i) des entrées de trésorerie (péages, subventions d'investissement) émanant notamment d'engagements de l'État, (ii) des dépenses opérationnelles (notamment travaux et entretien des installations) nettes des gains de performance, (iii) des investissements notamment de régénération du réseau.

Les hypothèses qui sous-tendent ces projections restent sujettes à des aléas et incertitudes majeurs accentués par le contexte géopolitique et économique actuel, évolutif et incertain :

- Les prévisions retenues dans le test de valeur de l'UGT Infrastructure au 31 décembre 2024 reposent sur les données du budget 2025 validé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 11 décembre 2024 et sur l'actualisation précitée. Certaines hypothèses, notamment celles reposant sur une décision ou un accord de l'État ou celles liées au contexte économique, sont susceptibles d'évoluer dans le temps et dans le cadre de la révision du contrat de performance prévue en 2025.

- Les projections de péages reposent en particulier sur :

    - Des trajectoires de trafic et des hypothèses d'ouverture à la concurrence qui restent entourées d'incertitudes.

    - Des hypothèses de tarification et d'indexation en partie soumises à avis de l'ART et à l'acceptation des Autorités Organisatrices de Transport. A partir de 2027, l'hypothèse de taux d'indexation des péages conventionnés est maintenue à 3,6 %.

- Pour le réseau en service, SNCF Réseau continue de prévoir une amélioration progressive du niveau de performance attendu.

    - Le niveau de performance cible en 2032 n'a jamais été atteint auparavant et repose notamment sur des objectifs de performance et une accélération des dépenses de régénération et de modernisation du réseau qui atteint 1,5 milliard d'euros par an à partir de 2028, par rapport au contrat de performance.

- La valeur terminale constitue ainsi la part essentielle de la valeur recouvrable.

- Le financement par subventions des travaux de régénération et de modernisation du réseau repose (i) sur l'accroissement des versements par l'État à SNCF Réseau, via le fonds de concours, des dividendes qui seront perçus de la Société Nationale SNCF et (ii) sur d'autres financements externes.

    - L'estimation de ces subventions d'investissements repose sur la capacité distributive de la Société Nationale SNCF dans le contexte évoqué ci-dessus et sur l'obtention par SNCF Réseau des autres financements externes.

Ces aléas et incertitudes majeurs, dont les incidences sont à apprécier en liaison avec le taux d'actualisation utilisé, pèsent sur les prévisions de flux de trésorerie prévisionnels actualisés retenus pour l'évaluation des actifs corporels, incorporels et droits d'utilisation de l'UGT Infrastructure figurant au bilan de la société au 31 décembre 2024 et, en conséquence, le montant des dépréciations afférentes pourrait être sous-évalué. Ces prévisions participent également à l'appréciation de la recouvrabilité des impôts différés actifs et donc à l'évaluation de leur montant au bilan. Le montant des impôts différés actifs figurant au bilan pourrait ainsi être surévalué.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant des projections utilisées, et donc de nous prononcer sur la valeur nette comptable des actifs concernés qui s'élève au 31 décembre 2024, d'une part, à 36,4 milliards d'euros pour les immobilisations corporelles, incorporelles (encours de production exclus) et droits d'utilisation et, d'autre part, à 2,8 milliards d'euros pour les impôts différés actifs.

Dans notre rapport du 29 février 2024 sur les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2023, nous avions également formulé une réserve sur la valeur nette comptable des actifs concernés qui s'élevait d'une part, à 35,7 milliards d'euros pour les immobilisations corporelles, incorporelles (encours de production exclus) et droits d'utilisation et, d'autre part, à 2,8 milliards d'euros pour les impôts différés actifs.

Référentiel d'audit

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

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

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1er janvier 2024 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/201.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.821-53 et R.821-180 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, outre le point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

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

Evaluation des engagements envers le personnel

Note 6 de l'annexe aux comptes consolidés

Description du risque

Le personnel du groupe SNCF Réseau bénéficie de différents régimes d'avantages postérieurs à l'emploi qui sont qualifiés, soit de régimes à prestations définies soit de régimes à cotisations définies. Les régimes à prestations définies donnent lieu à la comptabilisation d'engagements au passif pour une valeur nette de 1 443 millions d'euros au 31 décembre 2024. 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 anticipée d'activité.

Comme indiqué dans la note 6 de l'annexe aux comptes consolidés, ces engagements sont principalement évalués selon des calculs actuariels intégrant des hypothèses financières et démographiques, telles que le taux d'actualisation, le taux de mortalité, la rotation du personnel et la projection des salaires futurs.

Pour le personnel des sociétés SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions au statut, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF, la société a conclu que le régime spécial de retraite est un régime à cotisations définies, comme mentionné dans la note 6 de l'annexe aux comptes consolidés. Dans un tel régime, les engagements ne donnent pas lieu à l'enregistrement d'un passif, la société n'étant pas engagée envers le personnel au-delà des cotisations versées chaque année.

Un accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière a été signé le 22 avril 2024, en substitution à l'accord relatif aux Cessations Progressives d'Activité (CPA) signé le 8 juin 2008. Cet accord a donné lieu à la reconnaissance des engagements au titre de la Cessation Anticipé d'Activité (CAA) et du Temps Partiel de Fin de Carrière (TPFC) qui constituent des avantages postérieurs à l'emploi et font l'objet d'une provision dans les états financiers consolidés à hauteur de 259 millions d'euros en contrepartie de la reprise de l'ancienne provision CPA pour 116 millions d'euros.

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

Notre réponse au risque

Nous avons pris connaissance du processus de qualification et d'évaluation par la Direction de 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 duration et des données de marché disponibles (taux d'actualisation, d'inflation, de mortalité, de rotation du personnel et la projection des salaires futurs) ;
- examiner la conformité des principes et modalités d'évaluation et de comptabilisation retenus avec les dispositions contractuelles, conventionnelles, légales et réglementaires en vigueur.

Enfin, nous avons vérifié que la note 6 de l'annexe aux comptes consolidés donne une information appropriée, notamment sur la qualification de certains engagements et la sensibilité de la valeur des engagements aux hypothèses retenues.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires des informations relatives au groupe, données dans le rapport de gestion du groupe du Conseil d'administration.

A l'exception de l'incidence éventuelle du point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

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

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L.451-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Président. S'agissant de comptes consolidés, nos diligences comprennent la vérification de la conformité du balisage de ces comptes au format défini par le règlement précité.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

Il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes consolidés qui seront effectivement inclus par votre société dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisé nos travaux.

Désignation des commissaires aux comptes

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

Au 31 décembre 2024, le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit était dans la 28ème année de sa mission sans interruption et le cabinet Ernst and Young Audit dans la 10ème année.

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

Il appartient à la direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

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

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

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

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

Objectif et démarche d'audit

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

Comme précisé par l'article L.821-55 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

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

- il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;

- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;

- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés ;

- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;

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

- concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

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

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

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

Nous fournissons également au Comité d'audit, des comptes et des risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.821-27 à L.821-34 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le Comité d'audit, des comptes et des risques des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 28 février 2025

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit		Ernst & Young Audit	
28-02-2025 | 14:36 CET	28-02-2025 | 14:56 CET	28-02-2025 | 15:37 CET	28-02-2025 | 17:12 CET
Jean-Paul Collignon	Philippe Vogt	Valérie Desclève	Nicolas Pfeuty

07 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES SOCIAUX

SNCF RESEAU

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

(Exercice clos le 31 décembre 2024)

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 2024)

A l'Assemblée générale
SNCF RESEAU
15-17, rue Jean-Philippe Rameau
CS 80001
93418 La Plaine Saint-Denis Cedex

Opinion avec réserve

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes annuels de SNCF Réseau relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2024, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

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

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques.

Fondement de l'opinion avec réserve

Motivation de la réserve

Comme mentionné dans la note 4.2.3 de l'annexe aux comptes annuels relative au test de valeur des actifs de l'Unité Génératrice de Trésorerie Infrastructure (« l'UGT Infrastructure »), le groupe a initié en 2024 des travaux d'actualisation du contrat de performance signé en 2022 avec l'Etat qui prendrait la forme d'un avenant au contrat prenant en compte notamment le nouveau contexte économique et de nouvelles ambitions en matière de trajectoire de rénovation et de modernisation du réseau pour améliorer la qualité de service et soutenir le développement du transport ferroviaire.

Dans ce contexte, SNCF Réseau a mis en œuvre un nouveau test de valeur au 31 décembre 2024 selon une méthodologie similaire à celle utilisée lors du précédent test réalisé au 31 décembre 2023.

Ce nouveau test n'a pas conduit à constater de dépréciation complémentaire des actifs de l'UGT Infrastructure. L'équilibre des négociations entre l'État et SNCF Réseau qui sous-tend la trajectoire financière retenue dans le test continue de supposer, d'une part, l'atteinte par SNCF Réseau de ses plans de performance et, d'autre part, la mise en œuvre effective, notamment par l'État, de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour soutenir la valeur recouvrable des actifs de l'UGT Infrastructure.

Les prévisions de trésorerie utilisées dans le test de valeur reposent sur les données du budget 2025 et sur une actualisation de la trajectoire financière issue du plan stratégique 2023-2032 qui a fait l'objet d'échanges avec le Groupe et l'État mais qui n'a pu être validée par les instances de gouvernance en 2024. Ces prévisions de trésorerie intègrent (i) des entrées de trésorerie (péages, subventions d'investissement) émanant notamment d'engagements de l'État, (ii) des dépenses opérationnelles (notamment travaux et entretien des installations) nettes des gains de performance, (iii) des investissements notamment de régénération du réseau.

Les hypothèses qui sous-tendent ces projections restent sujettes à des aléas et incertitudes majeurs accentués par le contexte géopolitique et économique actuel, évolutif et incertain :

- Les prévisions retenues dans le test de valeur de l'UGT Infrastructure au 31 décembre 2024 reposent sur les données du budget 2025 validé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 11 décembre 2024 et sur l'actualisation précitée. Certaines hypothèses, notamment celles reposant sur une décision ou un accord de l'État ou celles liées au contexte économique, sont susceptibles d'évoluer dans le temps et dans le cadre de la révision du contrat de performance prévue en 2025.

- Les projections de péages reposent en particulier sur :

    - Des trajectoires de trafic et des hypothèses d'ouverture à la concurrence qui restent entourées d'incertitudes.

    - Des hypothèses de tarification en partie soumises à avis de l'ART et à l'acceptation des Autorités Organisatrices de Transport. A partir de 2027, l'hypothèse de taux d'indexation des péages conventionnés est maintenue à 3,6 %.

- Pour le réseau en service, SNCF Réseau continue de prévoir une amélioration progressive du niveau de performance attendu.

    - Le niveau de performance cible en 2032 n'a jamais été atteint auparavant et repose notamment sur des objectifs de performance et une accélération des dépenses de régénération et de modernisation du réseau qui atteint 1,5 milliard d'euros par an à partir de 2028, par rapport au contrat de performance.

- La valeur terminale constitue ainsi la part essentielle de la valeur recouvrable.

- Le financement par subventions des travaux de régénération et de modernisation du réseau repose (i) sur l'accroissement des versements par l'État à SNCF Réseau, via le fonds de concours, des dividendes qui seront perçus de la Société Nationale SNCF et (ii) sur d'autres financements externes.

    - L'estimation de ces subventions d'investissements repose sur la capacité distributive de la Société Nationale SNCF dans le contexte évoqué ci-dessus et sur l'obtention par SNCF Réseau des autres financements externes.

Ces aléas et incertitudes majeurs, dont les incidences sont à apprécier en liaison avec le taux d'actualisation utilisé, pèsent sur les prévisions de flux de trésorerie prévisionnels actualisés retenus pour l'évaluation des actifs corporels et incorporels de l'UGT Infrastructure figurant au bilan de la société au 31 décembre 2024 et, en conséquence, le montant des dépréciations afférentes pourrait être sous-évalué.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant des projections utilisées, et donc de nous prononcer sur la valeur nette comptable des actifs concernés qui s'élève au 31 décembre 2024 à 34,2 milliards d'euros pour les immobilisations corporelles et incorporelles (encours de production exclus).

Dans notre rapport du 29 février 2024 sur les comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2023, nous avions également formulé une réserve sur la valeur nette comptable des actifs concernés qui s'élevait à 33,7 milliards d'euros pour les immobilisations corporelles et incorporelles (encours de production exclus).

Référentiel d'audit

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

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

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1er janvier 2024 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.821-53 et R.821-180 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 3.12 et 4.12 de l'annexe aux comptes annuels

Description du risque

Le personnel de la société SNCF Réseau bénéficie de différents régimes d'avantages postérieurs à l'emploi qui sont qualifiés, soit de régimes à prestations définies soit de régimes à cotisations définies. Les régimes à prestations définies donnent lieu à la comptabilisation d'engagements au passif pour une valeur nette de 1 339 millions d'euros au 31 décembre 2024. 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 anticipé d'activité.

Comme indiqué dans la note 3.12 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 3.12 de l'annexe aux comptes annuels. Dans un tel régime, les engagements ne donnent pas lieu à l'enregistrement d'un passif, la société n'étant pas engagée envers le personnel au-delà des cotisations versées chaque année.

Un accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière a été signé le 22 avril 2024, en substitution à l'accord relatif aux Cessations Progressives d'Activité (CPA) signé le 8 juin 2008. Cet accord a donné lieu à la reconnaissance des engagements au titre de la Cessation Anticipé d'Activité (CAA) et du Temps Partiel de Fin de Carrière (TPFC) qui constituent des avantages postérieurs à l'emploi et font l'objet d'une provision dans les états financiers à hauteur de 248 millions d'euros en contrepartie de la reprise de l'ancienne provision CPA pour 111 millions d'euros.

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

Notre réponse au risque

Nous avons pris connaissance du processus de qualification et d'évaluation par la Direction de 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 duration et des données de marché disponibles (taux d'actualisation, d'inflation, de mortalité, de rotation du personnel et la projection des salaires futurs) ;

- examiner la conformité des principes et modalités d'évaluation et de comptabilisation retenus avec les dispositions contractuelles, conventionnelles, légales et réglementaires en vigueur.

Enfin, nous avons vérifié que les notes 3.12 et 4.12 de l'annexe aux comptes annuels donnent une information appropriée, notamment sur la qualification de certains engagements et la sensibilité de la valeur des engagements aux hypothèses retenues.

Vérifications spécifiques

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

Informations données dans le rapport de gestion et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés à l'Actionnaire unique

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

Nous attestons de la sincérité et de la concordance avec les comptes annuels des informations relatives aux délais de paiement mentionnées à l'article D.441-6 du code de commerce.

Informations relatives au gouvernement d'entreprise

Nous attestons de l'existence, dans la section du rapport de gestion du Conseil d'administration consacrée au gouvernement d'entreprise, des informations requises par les articles L.225-37-4 et L.22-10-10 du code de commerce.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

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

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L.451-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Président.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

Il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes annuels qui seront effectivement inclus par votre société dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisé nos travaux.

Désignation des commissaires aux comptes

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

Au 31 décembre 2024, le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit était dans la 28ème année de sa mission sans interruption et le cabinet Ernst and Young Audit dans la 10ème année.

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

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

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

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

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

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

Objectif et démarche d'audit

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

Comme précisé par l'article L.821-55 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.821-27 à L.821-34 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le Comité d'audit, des comptes et des risques des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 28 février 2025

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit		Ernst & Young Audit	
28-02-2025 | 14:06 CET	28-02-2025 | 14:35 CET	28-02-2025 | 15:39 CET	28-02-2025 | 16:37 CET
Jean-Paul Collignon	Philippe Vogt	Valérie Desclève	Nicolas Pfeuty