

SNCF RÉSEAU

RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL 2020

Normes IFRS – en millions d’euros

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

01 – ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER

PAGE 005

02 – RAPPORT DE GESTION COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS SNCF RÉSEAU RÉSUMÉS

PAGE 007

03 – COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS

PAGE 038

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

PAGE 0

Erreur ! Signet non défini.

01 –
ATTESTATION DES
RESPONSABLES
DU RAPPORT
FINANCIER

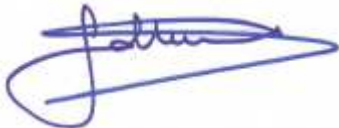
ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes pour la période close au 30 juin 2020 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport de gestion ci-joint présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes auxquels elles sont confrontées.

La Plaine Saint-Denis, le 29 juillet 2020

Luc LALLEMAND

Le Président - Directeur Général



Hugues DE NICOLAY

Le Directeur Général Adjoint,
Finance et Achats



02 – RAPPORT DE GESTION INTÉGRÉ COMPTES CONSOLIDÉS SNCF RÉSEAU

IFRS – en millions d’euros



SOMMAIRE

| | | | | |
|---|-----------|--|--|-----------|
| 1. GROUPE SNCF RÉSEAU AU 1^{ER} SEMESTRE 2020..... | 9 | 2.4. ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ENTREPRISE ET | RÉSULTATS DES SECTEURS OPÉRATIONNELS..... | 23 |
| 1.1. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ | 9 | 2.5. INVESTISSEMENTS..... | 30 | |
| 1.2. STRATÉGIE DU GROUPE..... | 9 | 2.6. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT..... | 32 | |
| 1.3. FAITS MARQUANTS | 12 | 2.7. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT | 33 | |
| 1.4. TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS..... | 14 | 3. TYPOLOGIE DES RISQUES..... | 34 | |
| 1.5. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS DU GROUPE SNCF | | 3.1. FACTEURS DE RISQUES | 34 | |
| RÉSEAU | 17 | 3.2. POLICES D'ASSURANCE | 34 | |
| 1.6. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE..... | 18 | 4. ENJEUX ET PERSPECTIVES..... | 36 | |
| 2. RESULTAT ET SITUATION FINANCIERE DU | | 4.1. SECTEUR SNCF RÉSEAU | 36 | |
| GROUPE..... | 19 | 4.2. SECTEUR SNCF GARES & CONNEXIONS..... | 36 | |
| 2.1. COMPARABILITÉ DES COMPTES..... | 19 | 4.3. SECTEUR AUTRES..... | 36 | |
| 2.2. TABLEAU DE FINANCEMENT | 20 | | | |
| 2.3. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS | | | | |
| 2020..... | 22 | | | |

1. GROUPE SNCF RÉSEAU AU 1^{ER} SEMESTRE 2020

1.1. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ

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

Il est également le garant de l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients dans des conditions transparentes et non discriminatoires : 29 entreprises ferroviaires circulent sur le réseau et 11 autres entreprises, appelées candidats autorisés (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

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

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

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

Le journal officiel a publié le 1er janvier 2020 les statuts de la société mère SNCF et les statuts des sociétés SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Après la loi du 27 juin 2018 et l'ordonnance gouvernance du 3 juin 2019, cette publication attendue finalise la transformation des anciens établissements publics (Epic) en sociétés anonymes (SA) au 1er janvier 2020.

SNCF Réseau, détenue à 100% par le groupe SNCF, est devenue le gestionnaire unifié des gares de voyageurs, via sa filiale SNCF Gares & Connexions. La SA SNCF Gares & Connexions et ses filiales (AREP, Retail et Connexions, Hubs & Connexions), détenues à 100 % par SNCF Réseau, reprennent les activités et investissements du périmètre historique de SNCF Gares & Connexions et du périmètre transféré par SNCF Réseau. Le nombre de sociétés consolidées du groupe passe ainsi de 12 à 29.

Les principales missions du nouveau groupe SNCF Réseau sont :

- Assurer la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure du réseau ferré national
- Assurer la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national
- Assurer le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national

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

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

1.2. STRATÉGIE DU GROUPE

1.2.1. Pacte ferroviaire

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

Le nouveau pacte ferroviaire repose sur 4 piliers :

Investir pour développer le mode ferroviaire

L'État a pris l'engagement reprendre 35 milliards d'euros de la dette portée par SNCF Réseau. 25 Md€ ont été repris au 1^{er} janvier 2020 et 10 Md€ seront repris en 2022. En outre, les investissements ferroviaires augmenteront de 200 millions d'euros par an sur cinq ans à partir de 2022 en plus des trois milliards annuels déjà planifiés sur la période 2017-2026. L'ensemble de ces mesures assure l'avenir du gestionnaire d'infrastructure et, grâce notamment à la modernisation du réseau, crée les conditions du développement du mode ferroviaire.

Une structure juridique pour gagner en efficacité

Le nouveau pacte ferroviaire transforme les trois « Établissements Publics à Caractère Industriel et Commercial » en cinq « Sociétés

Anonymes ». Dans la mesure où l'État est l'actionnaire unique de la société mère, qui détient elle-même les autres sociétés, celles-ci restent et resteront des entreprises publiques (pour celles de rang 1). La loi garantit en outre l'incessibilité des titres de la société SNCF, de SNCF Voyageurs et de SNCF Réseau. SNCF Réseau est désormais tenue à la même rigueur financière que n'importe quelle autre Société Anonyme. Cette loi renforce la « règle d'or » mise en place en 2017 pour limiter la dette de SNCF Réseau.

Créer un nouveau contrat social

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

Ouvrir le marché domestique national

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

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

1.2.2. Gouvernance

1.2.2.1 SNCF Réseau

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 tels qu'annexés au 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.

Conseil d'Administration

SNCF Réseau est administrée par un Conseil d'Administration qui arrête les orientations et les décisions stratégiques de l'entreprise.

Il exerce les pouvoirs généraux qui lui sont attribués conformément à l'article L. 225-35 du code de commerce, et délibère sur les affaires prévues aux statuts de SNCF Réseau.

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

Le Conseil d'Administration de SNCF Réseau est composé de douze membres comprenant :

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

La désignation de ses membres obéit aux règles de non-cumul édictées par le code des transports.

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

Le Conseil d'Administration a adopté un règlement intérieur qui précise son rôle et ses modalités de fonctionnement, dans le respect de la loi et des règlements.

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.

Les Comités spécialisés du Conseil d'Administration

Comités consultatifs

En application du code des transports, est institué au sein de SNCF Réseau un Comité consultatif des parties prenantes, notamment consulté par le Conseil d'Administration et par les organes de gouvernance de sa filiale SNCF Gares et Connexions sur les grandes orientations de ces sociétés.

Est également institué un Comité consultatif pour le contrôle des marchés, doté d'un règlement intérieur validé par le Conseil d'Administration, qui précise la mission, la composition et le mode de fonctionnement de ce Comité.

Comités permanents

Comité d'audit, des comptes et des risques

Le Comité d'audit, des comptes et des risques est chargé, notamment, d'examiner les comptes annuels et semestriels, le budget, la cartographie des risques, le programme annuel de travail de l'audit interne, le rapport sur le gouvernement

d'entreprise, le contrôle interne et la gestion des risques, ainsi que le programme de conformité. La mission du Comité d'audit, des comptes et des risques n'est pas séparable de celle du Conseil d'Administration qui a l'obligation légale d'arrêter les comptes sociaux annuels et d'établir les comptes consolidés annuels.

Comité des nominations, des rémunérations et de la gouvernance

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.

Il 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 et des administrateurs.

Enfin, il suit les questions relatives au gouvernement d'entreprise et veille à la mise en œuvre au sein des organes sociaux de SNCF Réseau des principes et règles de bonne gouvernance pertinentes, notamment issues du Code AFEP-MEDEF.

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

La Direction Générale

Le Président du Conseil d'Administration est désigné par le Conseil d'Administration parmi les membres proposés par l'État nommés en application de l'article 6 de l'ordonnance du 20 août 2014 précitée.

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

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

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

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

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

1.2.2.2 SNCF Gares & Connexions

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

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

Conseil d'Administration

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

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

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

02 – Rapport de Gestion

- Adopte les conventions conclues entre la Société et l'autorité organisatrice lorsque celle-ci décide de fournir des prestations de gestion ou d'exploitation de certaines gares de voyageurs
- Adopte le rapport annuel d'activité
- Dresse, à la fin de chaque exercice, en se conformant aux prescriptions législatives et réglementaires, l'inventaire des divers éléments de l'actif et du passif, le bilan, le compte de résultat et l'annexe
- Etablit le rapport de gestion prescrit par la loi

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

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

1.2.3. Règle d'or

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

A compter du 1er janvier 2027, le ratio entre la valeur de remboursement de la dette financière nette et la marge opérationnelle ne pourra être supérieur à 6 afin de garantir que SNCF Réseau génère une valeur suffisante pour assurer le remboursement de sa dette.

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

1.3. FAITS MARQUANTS

1.3.1. Groupe SNCF Réseau

1.3.1.1 Nouvelles présidences

- Le 2 mars 2020, Luc Lallemand prend ses fonctions de Président Directeur Général de SNCF Réseau (nommé par le Conseil d'Administration le 29 janvier 2020 pour un mandat de 4 ans)
- Le 30 janvier 2020, Marlène Dolveck est nommée Directrice Générale de SNCF Gares & Connexions

1.3.1.2 Réforme ferroviaire

Impacts au 1er janvier

- Transformation de l'EPIC SNCF Réseau en Société Anonyme (S.A.) avec un capital social de 500 M€, détenue à 100% par la nouvelle SA mère SNCF, elle-même détenue à 100% par l'État.
- SNCF Réseau perd la propriété de ses actifs repris par l'État et devient affectataire sans changement dans ses droits et obligations.
- Intégration de SNCF Gares & Connexions dans le périmètre de consolidation du groupe SNCF Réseau.
- Transfert des actifs de SNCF Réseau en gare à la nouvelle SA SNCF Gares & Connexions, sa filiale à

100%, pour un montant d'actifs nets de 514 M€. SNCF Réseau facture les dépenses des projets appartenant au périmètre de SNCF Gares & Connexions lorsque la MOA lui est rétrocédée. En contrepartie SNCF Réseau reverse à SNCF Gares & Connexions les subventions d'investissement perçues pour son compte.

- Un prêt de 25 Md€ a été consenti à la Caisse de la Dette Publique (CDP) avec une maturité et un taux équivalent à la dette de SNCF Réseau. La dette de la CDP à SNCF Réseau sera amortie au même rythme que les remboursements opérés par SNCF Réseau auprès de ses créanciers. L'économie de charge financière nette ainsi réalisée est de l'ordre de 700 M€ par an à compter de 2020.
- Sur le plan du financement, SNCF Réseau ne réalise plus d'émission de dette sur les marchés depuis le 1er janvier 2020. Au 1er semestre 2020, la société mère a procédé à une levée de fonds de 4,3 Md€ pour une maturité moyenne de 11 ans et un spread d'émission maximal de 0,6 %. Un projet d'extension du cash pooling de SNCF Réseau à ses filiales est piloté par la société mère, l'objectif étant de centraliser et mutualiser le cash pour simplifier la gestion et optimiser les coûts financiers.

1.3.1.3 Nouveau cadre social

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

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

1.3.1.4 Impacts de la crise sanitaire COVID-19

Les estimations au 30 juin de l'impact économique de la crise du COVID-19 sur les comptes sont faites par étapes dans un contexte d'incertitude. Des informations en lien avec les risques liés à la crise sanitaire sont reprises au point 3.1.5 du rapport.

Impacts à fin juin 2020

| En millions d'euros | Chiffre d'affaires | EBITDA | CFL |
|-------------------------|--------------------|--------------|--------------|
| SNCF Réseau | (738) | (691) | (173) |
| SNCF Gares & Connexions | (82) | (64) | (37) |
| Autres | (12) | (6) | (2) |
| Total | (832) | (761) | (212) |

Secteur SNCF Réseau

Depuis le début du confinement le 17 mars 2020, SNCF Réseau a connu de nombreux arrêts de chantiers entraînant des retards importants sur la maintenance du réseau mais aussi sur les investissements de renouvellement et les grands projets nationaux (EOLE, TELT...). Seules les opérations de maintenances urgentes du réseau, de remise en service des

ouvrages en terre (talus de Sèvres, LGV Est) ont été réalisées ainsi que 38 chantiers de travaux prioritaires.

La crise sanitaire a impacté la performance économique de l'entreprise. Les recettes ont chuté de (738) M€ portant principalement sur les péages avec la baisse des circulations (Voyageurs & Fret) et ce malgré la forte mobilisation des équipes SNCF Réseau pour soutenir l'activité du Fret ferroviaire.

La baisse d'activité a impacté favorablement les charges de personnels pour +61 M€ (comprenant l'indemnisation du chômage partiel). Enfin, les charges de production et de fonctionnement ont diminué de +122 M€. A fin juin 2020, l'impact défavorable sur l'EBITDA est ainsi estimé à (691) M€.

Le Cash-flow libre est en baisse de (173) M€ à fin juin 2020.

L'impact sur les investissements nets à fin juin est estimé à (334) M€ dont (313) M€ sur le renouvellement du réseau.

Depuis le déconfinement, les chantiers et activités indispensables à la continuité du réseau et des circulations ont été relancés. Cela englobe notamment la surveillance et la maintenance de l'infrastructure, des vérifications techniques de l'ensemble des passages à niveau, le traitement de la végétation au printemps, la préparation du réseau à la saison chaude et le recours au train IRIS 320 pour sécuriser la reprise du trafic sur les LGV

Secteur SNCF Gares & Connexions

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

SNCF Gares & Connexions a subi lourdement les difficultés des commerces en gares à la suite de leur fermeture pendant le confinement et une reprise très lente de leur activité. Cet impact sur le chiffre d'affaires de SNCF Gares & Connexions est estimé à (42) M€ à fin juin sur (82) M€ d'impact global. Le solde s'explique principalement par la diminution des prestations réalisées par SNCF Gares & Connexions pour le compte des autres activités du groupe SNCF, telles que la maintenance des bâtiments, et les travaux sur chantier.

Avec la baisse globale d'activité, les charges de production, de fonctionnement ainsi que les investissements se sont également réduits. A fin juin 2020, les impacts défavorables de la crise sanitaire sur l'EBITDA et le Cash-flow libre sont estimés respectivement à (64) M€ et à (37) M€

Des plans d'économies ont été engagés pour limiter les effets de la crise sanitaire. A fin juin 2020, il en résulte une économie estimée sur l'EBITDA de +9 M€.

Secteur Autres

La filiale Sferis a particulièrement été touchée par la crise sanitaire avec une perte de chiffre d'affaires estimée de (12) M€ à fin juin, compensée par des économies de charges liées à la baisse d'activité ramenant l'impact EBITDA à (6) M€.

Altametrus n'a pas été touché par la pandémie sur le 1er semestre compte tenu de son cycle de production. Toutefois, durant le confinement, les activités de collecte des données et de commercialisation ont été ralenties. Ainsi, l'impact de la crise sanitaire pourrait se faire ressentir sur le 2ème semestre.

La perte sur le Cash-flow libre est estimée à (2) M€.

1.3.1.5 Mouvement social de janvier 2020

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

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

1.3.1.6 Perte de valeur

Éléments de contexte

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

- La Loi n°2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée le 27 juin 2018, les ordonnances et décrets venant préciser les modalités de mise en œuvre de cette Loi ;
- Un projet stratégique d'entreprise, élaboré par le Groupe Public Unifié à la demande de l'État, visant notamment à rendre l'entreprise plus performante ;
- Un nouvel accord de branche pour le transport ferroviaire d'ici 2020.

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

Le dernier plan stratégique groupe est actuellement en cours de mise à jour de même que sa trajectoire financière. Il prendra notamment en compte l'évolution du contexte économique lié aux effets de la crise sanitaire Covid 19. A date, les travaux se poursuivent, de même que les échanges avec la holding SNCF S.A. et l'État actionnaire. Ils devraient être finalisés d'ici la fin de l'exercice 2020

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

Indices identifiés sur la période

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

De manière à appréhender au mieux ces derniers effets, les entités du Groupe ont utilisé plusieurs scénarios prenant en compte des hypothèses différentes concernant les délais et niveaux de reprise de l'activité dans le temps, appliqués aux flux issus de la dernière trajectoire.

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

A l'issue de ces travaux et analyses, SNCF Réseau SA et SNCF Gares & Connexions ont réalisé de nouveaux tests. Ces derniers n'ont toutefois pas conduit à modifier les valeurs des actifs concernés. Une présentation détaillée des analyses et tests réalisés est faite au paragraphe 1.4.

1.3.2. Secteur SNCF Réseau

1.3.2.1 Audits et contrôle en cours

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

La DGCCRF a notifié en février 2019 les deux EPICs (SNCF Mobilités et SNCF Réseau) d'un contrôle. La période contrôlée pour SNCF Réseau concerne le 1er semestre 2018. Une première analyse a été restituée le 3 décembre 2019. Des demandes complémentaires ont été reçues à fin décembre 2019. Les notifications de fin de contrôle ne sont pas reçues à ce jour. Les dernières demandes complémentaires datent du 30 mars 2020.

AFA – Agence Française Anticorruption

Le rapport adressé par l'AFA le 22 Aout 2019 émettait 7 constats de manquement concernant la SNCF, Sferis, Geodis et Keolis. Aucun ne concernait SNCF Réseau. Ces 7 manquements portaient essentiellement sur l'absence d'une cartographie des risques de corruption consolidée SNCF bien qu'elle existait au niveau des différents métiers des EPIC.

Fin octobre 2019, le Directoire s'est engagé à élaborer cette cartographie consolidée pour fin mars 2020. Le groupe SNCF Réseau a donc adressé une cartographie propre à la SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, AREP et Sferis. Cette cartographie a été validée en COMEX et a identifié 20 scénarios de risques, en application de la démarche pilotée par la Direction de l'Audit et des Risques. Par ailleurs, un module de sensibilisation à la lutte anticorruption est en cours de déploiement au sein de SNCF Réseau.

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

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

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

Une provision complémentaire de 6 M€ est comptabilisée dans les comptes de SNCF Réseau au titre du 1er semestre 2020. La lettre d'observation à l'URSSAF des inspecteurs est en attente de réception depuis février 2020.

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

L'établissement par SNCF Réseau d'une tarification pluriannuelle des redevances d'infrastructure a fait l'objet d'un avis de rejet partiel du tarif 2021 par l'Autorité de Régulation des Transports (ART) (publié le 24 février 2020). SNCF Réseau a publié un nouveau projet de tarification des sillons le 5 juin 2020. Un nouvel avis de l'ART est attendu début août 2020.

1.3.3 Secteur SNCF Gares & Connexions

Depuis le 1er janvier 2020, en application de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, SNCF Gares & Connexions est une filiale de SNCF Réseau, constituée sous forme de société anonyme. SNCF Gares & Connexions, en charge de la gestion unifiée des gares, est dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière. Elle a pour obligation de convenir d'un contrat pluriannuel avec l'État avec des objectifs en matière de qualité de service, de trajectoire financière, d'accès des entreprises ferroviaires aux gares, de sécurité, de rénovation et de propreté des gares et de développement équilibré des territoires.

Pour réaliser ses missions, SNCF Gares & Connexions a intégré des effectifs issus de SNCF Réseau et SNCF Mobilités et s'est

réorganisée en neuf Directions Territoriales des Gares et un siège.

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

Un contrôle de la Cour des Comptes sur la période 2014-2019 est en cours.

1.3.4 Secteur Autres

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

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

Altametris cherche également à étendre ces activités au-delà du secteur ferroviaire à travers de nouveaux partenariats.

1.4. TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

1.4.1. Éléments de contexte

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

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

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

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

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

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

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

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

1.4.2. UGT Infrastructure

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

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

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

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

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

- La publication en septembre 2019 des modalités de mise en œuvre de la loi Didier promulguée le 7 juillet 2014 et relative au partage des responsabilités et des charges financières concernant l'entretien des ouvrages d'art ;
- L'interdiction programmée de l'utilisation du glyphosate annoncée par le gouvernement, illustrée par la loi Egalim du 30 octobre 2018, concernant le domaine de l'agriculture, et la mise en place en 2019 d'une mission parlementaire en charge de la stratégie de la sortie totale du glyphosate. La mise en œuvre de cette évolution réglementaire a été confirmée par le Président de SNCF pour mettre fin à l'utilisation du glyphosate en 2021.

Le périmètre du test de l'UGT Infrastructure a été adapté aux opérations de transferts d'actifs réalisées au 1er janvier 2020 dans le cadre de la réforme ferroviaire. Le test de valeur de l'UGT Infrastructure a été réalisé hors actifs gares transférés au 1er janvier 2020 représentant une valeur nette comptable de 0,9 Md€. La valeur recouvrable des actifs transférés a été documentée en lien avec la valeur retenue telle que convenue entre les parties dans le traité d'apport et visée par le rapport des commissaires aux apports, étant entendu qu'il a été considéré que la réunion des actifs gares issus de SNCF Mobilités et ceux issus de SNCF Réseau ne générerait pas de synergie ni de « di synergie », ou qu'en tout état de cause, ces effets n'étaient pas mesurables au 31 décembre 2019.

Les tests de valeur réalisés ont permis de confirmer au 31 décembre 2019 les valeurs nettes comptables des actifs, de l'UGT Infrastructure d'une part, des actifs gares transférés,

d'autre part, compte tenu des dépréciations précédemment comptabilisées. Il a été toutefois précisé que la valeur recouvrable dépend notamment de la mise en œuvre par l'Etat de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour la soutenir ainsi que de la capacité de l'entreprise à atteindre ses plans de productivité. La réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront diverger de manière sensible des estimations retenues.

Au premier semestre 2020, les indices de variation de valeur suivants ont été identifiés :

- Impacts de la crise sanitaire COVID 19 (cf. paragraphe 2.2) sur les comptes de la S.A. SNCF Réseau (chiffre d'affaires, investissements et besoin en fonds de roulement) ;
- Risque de révision à la baisse de la trajectoire du fonds de concours.

Le test de valeur est réalisé au 30 juin 2020 à partir des flux de trésorerie de la trajectoire financière du nouveau plan stratégique du Groupe SNCF, qui intègrent notamment les effets de :

- La crise sanitaire,
- L'ouverture à la concurrence des trafics voyageurs,
- Les investissements additionnels nécessaires à la restauration de la consistance du réseau,
- La révision de la trajectoire de subventions de régénération perçues via le fond de concours.

Des scénarios de plan stratégique ont été présentés pour information au Conseil d'administration de la SA SNCF le 24 juin 2020. Ces scénarios qui représentent les meilleures évaluations de la trajectoire financière de SNCF Réseau à date, seront actualisés dans les prochains mois.

Des travaux sont en cours entre la SNCF et l'État afin de définir les mesures de soutien de financement permettant de conforter la consistance du réseau ferré national et d'assurer les flux nécessaires au maintien de la valeur des actifs au bilan de SNCF Réseau. L'issue de ces travaux est attendue avant la fin de l'année.

Les autres éléments méthodologiques pour déterminer la valeur recouvrable au 30 juin 2020, ainsi que les différentes hypothèses clés sont rappelés ci-après :

- La méthodologie retenue est identique à celle appliquée lors du précédent test de valeur réalisé en 2019 ;
- Les flux prévisionnels actualisés sont calculés sur les années de la nouvelle trajectoire économique 2020-2029, mis à jour des nouveaux éléments d'information disponibles, prolongés jusqu'en 2030, qui continue à constituer l'année normative, le réseau étant alors considéré comme stabilisé à cette date à un niveau de performance ou de régénération suffisant permettant d'optimiser le montant de la maintenance ;
- S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 :

- La valeur terminale est calculée en projetant à l'infini et au taux de 1,8% les valeurs de l'année normative 2030 et représente 87% de la valeur d'utilité.
- Les flux de trésorerie projetés sont après IS, l'IS retenu étant un IS théorique aux taux connus aux différentes dates et appliqué au résultat opérationnel courant prévisionnel.
- Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 5,3 % (vs. 5,15% au 31 décembre 2019).
- Les hypothèses clés du test concernent le niveau des péages, le niveau des investissements, le niveau de productivité, ainsi que les concours publics.

Ces hypothèses tiennent compte des accords intervenus entre l'entreprise et l'Etat, issus de la dernière trajectoire économique et financière présentée en Conseil d'administration et qui concernent :

- L'évolution dans l'indexation des péages : limitation de l'augmentation des péages TGV et fret à l'indice IPC (soit 1,75%) en remplacement de l'indexation prévue dans le dernier contrat de performance et parallèlement maintien de l'indexation des tarifs de péages conventionnés, soit les redevances d'accès TER et TET, conformément au contrat de performance en cours et à la réglementation applicable,
- Concernant la tarification fret, maintien par l'Etat du mécanisme de compensation dont le montant est augmenté pour prendre en compte l'évolution de l'indexation et le passage au nouveau modèle de coûts du CDI à compter de la tarification 2019,
- Des investissements de régénération additionnels, par rapport au test de fin 2019, programmés à compter de 2020, de l'ordre de 2 Md€ sur la période testée. Ces investissements permettent de confirmer la qualité d'un réseau régénéré en 2030,
- Une montée progressive des financements concernant les dépenses de sécurité et d'accessibilité hors IDF pour atteindre un financement à 100% à partir de 2024,
- Un effort de productivité complémentaire par rapport au contrat de performance de 300 M€ courants en 2026, à réaliser en plus des 1,2 Md € courants de productivité déjà inscrits dans le contrat de performance,
- Le versement de subventions d'investissement par l'Etat au profit de SNCF Réseau affectées au financement des investissements de régénération, pour des montants revus à la baisse par rapport au test de fin 2019, d'un montant de l'ordre de 1,1 Md€. Ces subventions sont issues de l'affectation par l'Etat de tout ou partie des dividendes perçus de SNCF sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du groupe public Unifié (GPU). La chronique des montants de subventions d'investissement de régénération pris en compte est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF.

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

Il est précisé que l'ART a rendu le 06 février 2020 un avis non conforme concernant l'indexation de la tarification des activités conventionnées au titre de l'horaire de service 2021-2023, tarification publiée le 13 décembre 2019. SNCF Réseau a publié un nouveau projet de tarification des sillons le 5 juin 2020. L'avis de l'ART sur cette nouvelle tarification devrait être publié en août 2020.

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

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure s'élève ainsi au 30/06/2020 à 31,4 Md€ contre 31,6 Mds € au 31/12/2019. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours.

Les autres immobilisations en cours (2,1 Md€ au 30 juin 2020 contre 1,9 Md€ au 31 décembre 2019) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

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

| | 2020 | 2019 |
|---|------------------|------------------|
| Secteur | SNCF Réseau | SNCF Réseau |
| UGT | Infrastructure | Infrastructure |
| Actif testé | 31,37 Mds€ | 31,6 Mds€ |
| Base retenue pour la valeur recouvrable | Valeur d'utilité | Valeur d'utilité |
| Source retenue | (1) | (1) |
| Taux d'actualisation | 5,0% - 5,9 % | 5,05% - 5,15 % |
| Taux de croissance long terme | 1,8 % | 1,7 % |

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

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

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

Une variation de +/- 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représente une variation de +/- 2 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 représente une variation de +/- 1,8 Md€ de la valeur recouvrable.

1.4.3. UGT Gares & Connexions

Au premier semestre 2020, Les impacts de la crise sanitaire COVID 19 (cf. paragraphe 2.2) constituent un indice de variation de valeur sur les comptes du Groupe. SNCF Gares & Connexions (chiffre d'affaires, investissements et besoin en fonds de roulement).

Le test de valeur est réalisé au 30 juin 2020 à partir des flux de trésorerie du nouveau plan d'affaires réajusté dans le cadre du nouveau plan stratégique du Groupe SNCF, qui intègrent notamment :

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

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

Cette position devra être confirmée pour la clôture annuelle des comptes par les éléments financiers attendus au second semestre 2020.

| | 2020 | 2019 |
|---|---|-------------|
| Secteur | SNCF Gares & Connexions | Hors Groupe |
| UGT | Gares & Connexions | N/A |
| Actif testé | 3 Mds€ | N/A |
| Base retenue pour la valeur recouvrable | Valeur d'utilité | N/A |
| Source retenue | Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini | N/A |
| Taux d'actualisation | 4,9 % - 5,7 % | N/A |
| Taux de croissance long terme | 1,8 % | N/A |

1.5. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS DU GROUPE SNCF RÉSEAU

| En millions d'euros | A | | B | C | A+B+C | Evolution (2020 vs reconstitué 2019) | |
|---|-------------------|--------------------|-----------------------|--|--------------------------------------|--------------------------------------|---------|
| | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019* | G&C 1er semestre 2019 | Eliminations Groupe SNCF Réseau/SNCF Gares & Connexions 1er semestre 2019*** | 1er semestre 2019 publié reconstitué | en M€ | en % |
| Chiffre d'affaires | 3 145 | 3 303 | 749 | (115) | 3 936 | (791) | (20) % |
| Marge opérationnelle | 378 | 947 | 103 | (5) | 1 045 | (667) | (64) % |
| EBITDA | 362 | 946 | 104 | (5) | 1 045 | (683) | (65) % |
| Résultat opérationnel courant | (317) | 397 | 21 | 6 | 424 | (741) | (175) % |
| Résultat financier | (331) | (617) | (4) | 0 | (621) | 290 | (47) % |
| Résultat avant impôts | (656) | (220) | 16 | 6 | (198) | (458) | 231 % |
| Résultat net - Part du groupe | (655) | (220) | 11 | 6 | (203) | (453) | 224 % |
| Investissements bruts comptabilisés** | (2 249) | (2 388) | (175) | 0 | (2 563) | 314 | (12) % |
| Investissements décaissés nets de subventions encaissées | (1 560) | (1 718) | (149) | (6) | (1 873) | 312 | (17) % |
| Dette financière nette | (29 934) | (51 664) | (722) | | (52 386) | 22 452 | (43) % |
| Effectifs moyens en équivalent temps plein (ETP) | 58 278 | 54 178 | 3 729 | | 57 907 | 371 | 1 % |
| Cash Flow Libre y compris intérêts versés en 2020 sur dette reprise | (2 375) | (1 481) | (9) | 0 | (1 490) | (885) | 59 % |

*Comptes publiés du groupe SNCF

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

*** flux compte de résultat : conventions de service en gares/Loyer, Charges propriétaire, charges locatives/AMOA entre SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau

02 – Rapport de Gestion

Le Groupe communique sur un « résultat net récurrent part du groupe » déterminé à partir du résultat net part du groupe retraité :

- Des pertes de valeur ;
- Des opérations entraînant un impact en résultat individuellement supérieur à 50 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 » ;
- De la quote-part du Groupe dans ces différents éléments comptabilisés dans les entreprises mises en équivalence et incluse dans la ligne « Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence » ;
- De la variation de juste valeur des instruments financiers incluse dans la ligne « Coût de l'endettement financier net et autres », lorsqu'elle dépasse 50 M€ en valeur absolue ;
- Des opérations particulières portant sur les instruments financiers (restructurations, renégociations ou autres) entraînant des impacts supérieurs à 50 M€ en valeur absolue sur le coût de l'endettement financier net ;
- De la variation d'impôts différés actifs reconnue sur les entités de l'intégration fiscale SNCF dans la ligne « Impôts sur les résultats » ;
- De la part des minoritaires relative à ces différents éléments et incluse dans la ligne « Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) ».

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

| En millions d'euros | A | | B | C | A+B+C | | Evolution (2020 vs reconstitué 2019) | |
|---|-------------------|--------------------|-----------------------|--|--------------------------------------|-------|--------------------------------------|--|
| | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019* | G&C 1er semestre 2019 | Eliminations Groupe SNCF Réseau/SNCF Gares & Connexions 1er semestre 2019*** | 1er semestre 2019 publié reconstitué | en M€ | en % | |
| Résultat net - Part du groupe | (655) | (220) | 11 | 6 | (203) | (453) | 224 % | |
| Inclus dans la ligne "Perte de valeur" | (0) | - | (1) | - | (1) | 1 | (97) % | |
| Inclus dans la ligne "Quote-part de résultat net des entreprises MEE" | (8) | 0 | 0 | 0 | 0 | (8) | (3 173) % | |
| Inclus dans la ligne "Impôts sur les résultats" | 1 | 0 | (5) | 0 | (5) | 5 | (111) % | |
| Résultat net récurrent - Part du groupe | (663) | (219) | 5 | 6 | (208) | (455) | 219 % | |

*Comptes publiés du groupe SNCF

1.6. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

1.6.1. SIGNATURE DU PERMIS DE CONSTRUIRE DU PROJET DE MODERNISATION DE LA GARE DU NORD

Le projet Paris Gare du Nord 2024 porté par la société d'économie mixte à opération unique « Stationord » a obtenu l'accord de la préfecture de Paris à travers la signature du permis de construire le 6 juillet 2020.

Ce projet dont le démarrage des travaux est prévu cet été, va renforcer l'attractivité des transports collectifs en Ile-de-France et contribuera à ce titre à la réduction des pollutions.

2. RESULTAT ET SITUATION FINANCIERE DU GROUPE

2.1. COMPARABILITÉ DES COMPTES

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

En application de la Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée au Journal officiel de la République Française (le Nouveau Pacte Ferroviaire), SNCF Réseau SA a reçu, en date du 1er janvier 2020, de SNCF SA (ex EPIC Mobilités), les titres de la SNCF Gares & Connexions pour une valeur de 1,2Md€ en contrepartie d'une dette vis-à-vis de SNCF SA. Conformément à la réglementation comptable, les comptes de SNCF Gares & Connexions sont consolidés dans les comptes du groupe SNCF Réseau au 30 juin 2020. En application de la recommandation AMF 2013-08, nous présentons ci-dessous les impacts au 30 juin 2020 de cette opération sur les soldes intermédiaires du tableau de financement, Cash-flow libre et compte de résultat.

Présentation du nouvel indicateur EBITDA du groupe SNCF

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

La définition retenue par le groupe SNCF pour son EBITDA correspond à celle de la MOP antérieurement présentée à l'exclusion des effets de variation de provisions liées aux avantages au personnel qui ne dépendent pas de l'activité et qui n'ont pas d'effets directement cash, et après intégration des variations de provisions sur actifs circulants qui sont eux directement liés à l'activité. Pour rappel, les provisions pour avantages au personnel concernent principalement les indemnités de départ en retraite, les gratifications liées à la médaille du travail, les avantages postérieurs à l'emploi, ainsi que les dispositifs liés aux cessations progressives d'activité, à l'action sociale et au régime de prévoyance.

Cette évolution conduit aux reclassements suivants :

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

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

Reconstitution du 1^{er} semestre 2019 publié

Afin d'homogénéiser l'analyse des évolutions entre fin juin 2020 et fin juin 2019 à la suite de l'intégration de SNCF Gares & Connexions au 1^{er} janvier 2020, l'année 2019 a été reconstituée sur la base des comptes publiés du Groupe SNCF Réseau au 30 juin 2019 (correspondant historiquement aux comptes de l'EPIC SNCF Réseau et ses filiales) auxquels ont été ajoutés la publication 2019 de la SA SNCF Gares & Connexions et ses filiales corrigé des éliminations d'intercos entre le Groupe SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Cette reconstitution est visible sur le tableau de financement, Cash-flow libre et compte de résultat ci-après. Les commentaires des évolutions se feront sur la base de cette référence.

2.2. TABLEAU DE FINANCEMENT

| En millions d'euros | A | | B | C | A+B+C | Evolution (2020 vs reconstitué 2019) | |
|---|-------------------|--------------------|-----------------------|---|--------------------------------------|--------------------------------------|----------------|
| | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019* | G&C 1er semestre 2019 | Eliminations Groupe SNCF Réseau/SNCF Gares & Connexions 1er semestre 2019 | 1er semestre 2019 publié reconstitué | en M€ | en % |
| CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt | 379 | 970 | 103 | (5) | 1 068 | (689) | (64) % |
| Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement | (584) | (82) | 26 | (46) | (102) | (483) | 475 % |
| Impôts décaissés (encaissés) | 1 | 1 | (1) | 44 | 44 | (43) | (99) % |
| Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles | (204) | 889 | 128 | (6) | 1 010 | (1 214) | (120) % |
| Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise | (42) | (1) | 18 | 1 | 18 | (60) | (335) % |
| Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles | (2 127) | (2 307) | (200) | (6) | (2 513) | 386 | (15) % |
| Intérêts d'emprunts capitalisés | (44) | (104) | (0) | - | (104) | 60 | (58) % |
| Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles | 60 | 17 | 22 | 6 | 45 | 15 | 33 % |
| Variation des prêts et avances consentis | (108) | (204) | 0 | 0 | (204) | 97 | (47) % |
| Subventions d'investissement reçues | 611 | 693 | 52 | - | 744 | (134) | (18) % |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement | (1 650) | (1 907) | (109) | 1 | (2 015) | 364 | (18) % |
| Emission d'emprunts | 135 | 3 615 | 32 | 0 | 3 648 | (3 513) | (96) % |
| Remboursements d'emprunts | (16) | (366) | (2) | 0 | (368) | 352 | (96) % |
| Remboursement des obligations locatives | (49) | (63) | (5) | 6 | (62) | 13 | (21) % |
| Décaissements sur dettes PPP | (141) | (141) | - | - | (141) | (0) | 0 % |
| Encaissements sur créances PPP | 138 | 137 | - | - | 137 | 1 | 1 % |
| Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives | (1) | (0) | (0) | 0 | (1) | (0) | 43 % |
| Intérêts financiers nets versés | (621) | (562) | (4) | (0) | (566) | (56) | 10 % |
| Dividendes versés à la société mère | - | - | (45) | - | (45) | 45 | (100) % |
| Variation des dettes de trésorerie | (595) | (849) | (2) | (1) | (851) | 256 | (30) % |
| Flux de trésorerie liés aux activités de financement | (1 151) | 1 772 | (27) | 6 | 1 751 | (2 902) | (166) % |
| Incidence des variations de juste valeur | 0 | (2) | - | - | (2) | 2 | (104) % |
| Variation de trésorerie | (3 005) | 752 | (8) | 0 | 744 | (3 749) | (504) % |
| Trésorerie d'ouverture | 2 598 | 2 777 | 4 | 0 | 2 781 | (183) | (7) % |
| Trésorerie de clôture | (407) | 3 529 | (4) | 0 | 3 525 | (3 932) | (112) % |

*Comptes publiés du groupe SNCF Réseau au 30/06/2019 (hors G&C)

| | A | | B | C | A+B+C | Evolution (2020 vs reconstitué 2019) | |
|--|-------------------|--------------------|-----------------------|---|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------|
| | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019* | G&C 1er semestre 2019 | Eliminations Groupe SNCF Réseau/SNCF Gares & Connexions 1er semestre 2019 | 1er semestre 2019 publié reconstitué | en M€ | en % |
| Le Cash Flow Libre est obtenu par la somme (en millions d'euros) : | | | | | | | |
| des lignes de l'état des flux de trésorerie : | | | | | | | |
| - CAF après coût de l'endettement financier net et impôt | 55 | 364 | 94 | (5) | 453 | (398) | (88) % |
| - Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles | (2 171) | (2 411) | (200) | (6) | (2 617) | 446 | (17) % |
| - Subventions d'investissement reçues | 611 | 693 | 52 | - | 744 | (134) | (18) % |
| - Remboursement des obligations locatives IFRS16 | (49) | (63) | (5) | 6 | (62) | 13 | (21) % |
| - Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles | 60 | 17 | 22 | 6 | 45 | 15 | 33 % |
| - Incidence de la variation du BFR | (584) | (82) | 26 | (46) | (102) | (483) | 475 % |
| de la variation du BFR IS inclus dans la ligne « Impôts (décaissés) encaissés » de l'état des flux de trésorerie | 1 | 0 | 4 | 44 | 48 | (48) | (98) % |
| - Intérêts courus sur obligations locatives IFRS16 | (0) | 0 | 0 | (0) | 0 | (0) | (104) % |
| - des dividendes reçus des entités mises en équivalence | - | - | - | - | - | - | - |
| - des investissements en location financement | - | - | - | - | - | - | - |
| Total Cash Flow Libre hors intérêts versés en 2020 sur dette reprise | (2 078) | (1 481) | (9) | 0 | (1 490) | (588) | 39 % |
| Intégration des intérêts versés en 2020 sur dette reprise | (298) | | | | | (298) | |
| Total Cash Flow Libre y compris intérêts versés en 2020 sur dette reprise | (2 375) | (1 481) | (9) | 0 | (1 490) | (885) | 59 % |

*Comptes publiés du groupe SNCF Réseau au

2.3. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2020

| En millions d'euros | A | | B | C | A+B+C | Evolution (2020 vs reconstitué 2019) | |
|---|-------------------|--------------------|-----------------------|--|--------------------------------------|--------------------------------------|----------------|
| | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019* | G&C 1er semestre 2019 | Eliminations Groupe SNCF Réseau/SNCF Gares & Connexions 1er semestre 2019*** | 1er semestre 2019 publié reconstitué | en M€ | en % |
| Redevances d'infrastructures | 2 259 | 2 997 | - | - | 2 997 | (738) | (25) % |
| Compensations FRET | 38 | 40 | - | - | 40 | (2) | (4) % |
| Autres produits | 848 | 266 | 749 | (115) | 899 | (51) | (6) % |
| CHIFFRE D'AFFAIRES | 3 145 | 3 303 | 749 | (115) | 3 936 | (791) | (20) % |
| Achats et charges externes | (1 100) | (932) | (478) | 111 | (1 298) | 198 | (15) % |
| Charges de personnel | (1 463) | (1 273) | (114) | - | (1 387) | (76) | 5 % |
| Impôts et taxes | (190) | (129) | (52) | - | (180) | (10) | 6 % |
| Autres produits et charges opérationnels | (14) | (23) | (3) | (0) | (26) | 12 | (47) % |
| MARGE OPERATIONNELLE | 378 | 947 | 103 | (5) | 1 045 | (667) | (64) % |
| MARGE OPERATIONNELLE / CHIFFRE D'AFFAIRES | 12 % | 29 % | 14 % | 4 % | 27 % | - | - |
| EBIDTA | 362 | 946 | 104 | (5) | 1 045 | (683) | (65) % |
| Dotations aux amortissements | (1 254) | (1 056) | (125) | 11 | (1 171) | (83) | 7 % |
| Variation nette des provisions | (31) | 8 | (1) | - | 7 | (38) | (537) % |
| Reprises de subventions d'investissement | 549 | 491 | 44 | - | 535 | 14 | 3 % |
| Résultat de cession d'actifs | 41 | 7 | 1 | 0 | 8 | 33 | 443 % |
| RESULTAT OPERATIONNEL COURANT | (317) | 397 | 21 | 6 | 424 | (741) | (175) % |
| Quote-part nette des entreprises MEE | (8) | 0 | 0 | 0 | 0 | (8) | (3 173) % |
| Perte de valeur | (0) | - | (1) | - | (1) | 1 | (97) % |
| RESULTAT OPERATIONNEL | (325) | 397 | 20 | 6 | 423 | (748) | (177) % |
| Coût de l'endettement financier net et autres | (322) | (629) | (4) | 0 | (633) | 311 | (49) % |
| Coût financier net des avantages du personnel | (9) | 12 | (0) | - | 12 | (21) | (178) % |
| RESULTAT FINANCIER | (331) | (617) | (4) | 0 | (621) | 290 | (47) % |
| RESULTAT AVANT IMPOTS | (656) | (220) | 16 | 6 | (198) | (458) | 231 % |
| Impôts | 1 | 0 | (5) | 0 | (5) | 5 | (111) % |
| RESULTAT NET | (655) | (220) | 11 | 6 | (203) | (453) | 224 % |

*Comptes publiés du groupe

*** flux compte de résultat :
conventions de service en gares/Loyer, Charges propriétaire, charges locatives/AMOA entre SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau

| En millions d'euros | A | | B | C | A+B+C | Evolution (2020 vs reconstitué 2019) | |
|--|-------------------|--------------------|-----------------------|--|--------------------------------------|--------------------------------------|---------------|
| | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019* | G&C 1er semestre 2019 | Eliminations Groupe SNCF Réseau/SNCF Gares & Connexions 1er semestre 2019*** | 1er semestre 2019 publié reconstitué | en M€ | en % |
| MARGE OPERATIONNELLE | 378 | 947 | 103 | (5) | 1 045 | (667) | (64) % |
| - Autres avantages du personnel | 0 | 5 | 0 | - | 5 | (4) | (94) % |
| + Variation nette des provisions sur BFR | (16) | (5) | 1 | - | (5) | (12) | 262 % |
| EBIDTA | 362 | 946 | 104 | (5) | 1 045 | (683) | (65) % |

*Comptes publiés du groupe

*** flux compte de résultat :
conventions de service en gares/Loyer, Charges propriétaire, charges locatives/AMOA entre SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau

Les commentaires qui suivent concernent le périmètre consolidé du groupe SNCF Réseau (regroupant les secteurs opérationnels SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et

les autres filiales du groupe SNCF Réseau) et décrivent les variations entre les résultats à fin juin 2020 et à fin juin 2019 publié reconstitué. Une analyse aux bornes de chaque

secteur est réalisée dans le paragraphe 2.4 Activité économique de l'entreprise et résultats des secteurs opérationnels

2.3.1. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF Réseau s'élève à 3 145 M€ à fin juin 2020, soit une diminution de (791) M€ (20) % par rapport à fin juin 2019. Cette évolution est expliquée ; principalement par l'effet de la crise sanitaire du COVID-19 évalué à (832) M€ dont (738) M€ pour SNCF Réseau, (82) M€ pour SNCF Gares & Connexions et (12) M€ pour les autres filiales (Cf chapitre 1.3.1.4 Impact de la crise sanitaire COVID-19) et par (80) M€ au titre de la grève de janvier 2020 portée par SNCF Réseau

2.3.2. EBITDA et résultat opérationnel courant

À 362 M€ à fin juin 2020, l'EBITDA se dégrade de (683) M€, soit de (65) %. Cette diminution résulte principalement de l'impact de la crise sanitaire du COVID-19 pour (761) M€ dont (691) M€ pour SNCF Réseau, (64) M€ pour SNCF Gares & Connexions et (6) M€ pour les autres filiales. La grève de janvier, impactant essentiellement SNCF Réseau, vient également dégrader l'EBITDA de (70) M€. Retraité de ces effets exceptionnels, l'EBITDA est en croissance de +148 M en lien avec la hausse des péages de SNCF Réseau

Le résultat opérationnel courant de (317) M€ est en diminution de (741) M€ par rapport à fin juin 2019 expliqué en grande partie par la dégradation de l'EBITDA de (683) M€. Le solde porte quasi exclusivement sur des éléments d'explications propres à SNCF Réseau. A commencer par des amortissements en hausse de (52) M€ justifié par l'accroissement des mises en services sur 2020. Par ailleurs, le passage de provisions, dont (15) M€ pour dépréciation de l'actif circulant concernant principalement une actualisation de la provision sur stock, (8) M€ au titre de l'actualisation du risque amiante et (6) M€ au titre du risque complémentaire URSSAF sur ce premier semestre, justifient le constat d'un solde de provision plus favorable à fin juin 2019 qu'à fin juin 2020. Ces diminutions sont partiellement compensées par un résultat de cession d'actif en amélioration +33 M€ qui s'explique par la cession de Paris 18ème Gare des Mines en mai 2020.

2.3.3. Résultat financier

Le résultat financier s'établit à (331) M€, et s'améliore de +290 M€ par rapport fin juin 2019.

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

- Une amélioration sur les charges d'intérêt de la dette IFRS pour +389 M€ dont l'effet principal est lié à la créance de reprise de la dette en 2020
- (28) M€ de moindres frais activés liés aux projets suspendus à la suite de la crise sanitaire du COVID-19
- (31) M€ correspondant à la mise en qualité des bases des frais financiers activés en 2019
- (19) M€ correspondant au coût financier des avantages au personnel

2.3.4. Résultat après impôts

Le résultat après impôt à fin juin 2020 s'établit à (655) M€ en diminution de (453) M€ par rapport à fin juin 2019. Cette variation est la résultante de la dégradation du résultat opérationnel courant de (741) M€ atténué par l'amélioration du résultat financier de +290 M€ décrits précédemment.

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

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

Cette configuration offre l'avantage :

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

Les principaux indicateurs présentés pour chaque secteur sont les suivants :

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

Considération d'un premier semestre 2019 au périmètre 2020

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

- Les redevances quai
- Les loyers commerciaux

02 – Rapport de Gestion

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

L'analyse des évolutions se fera par rapport à la référence du 1er semestre 2019 – périmètre 2020. Le calcul a été réalisé sur le chiffre d'affaires, la MOP, l'EBITDA, les investissements bruts et nets. La dette nette et le Cash-flow libre n'ont quant à eux pas été corrigés.

1er semestre 2020

| En millions d'euros | SNCF Réseau | SNCF Gares & Connexions | Autres | Eliminations Inter-secteurs | Total |
|--|-------------|-------------------------|--------|-----------------------------|-----------------|
| Chiffre d'affaires externe | 2 475 | 663 | 8 | - | 3 145 |
| Chiffre d'affaires interne | 175 | 48 | 37 | (260) | - |
| Total Chiffre d'affaires | 2 650 | 711 | 45 | (260) | 3 145 |
| MOP | 293 | 98 | (3) | (10) | 378 |
| EBITDA | 277 | 98 | (3) | (10) | 362 |
| Investissements bruts tous financements** | (1 987) | (261) | (1) | - | (2 249) |
| Investissements décaissés nets de subventions encaissées | (1 569) | 10 | (1) | - | (1 560) |
| Dette nette | (28 769) | (1 150) | (15) | - | (29 934) |
| CFL | (2 391) | 17 | (1) | - | (2 375) |

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

1er semestre 2019

| En millions d'euros | SNCF Réseau | SNCF Gares & Connexions | Autres | Eliminations Inter-secteurs | Total |
|--|-------------|-------------------------|--------|-----------------------------|-----------------|
| Chiffre d'affaires externe | 3 282 | 644 | 11 | - | 3 936 |
| Chiffre d'affaires interne | 11 | 105 | 43 | (158) | 0 |
| Total Chiffre d'affaires | 3 292 | 749 | 54 | (158) | 3 936 |
| MOP | 944 | 103 | 3 | (5) | 1 045 |
| EBITDA | 943 | 104 | 3 | (5) | 1 045 |
| Investissements bruts tous financements | (2 388) | (175) | (0) | - | (2 563) |
| Investissements décaissés nets de subventions encaissées | (1 717) | (149) | (0) | (6) | (1 873) |
| Dette nette | (51 649) | (722) | (15) | - | (52 386) |
| CFL | (1 479) | (9) | (2) | - | (1 490) |

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

Analyse à périmètre constant 2020

| | En millions d'euros | 2020 | 2019 Publié reconstitué | Projets transférés à Gares | Redevance quai | Transfert loyers commerciaux | Convention de services en gare | Charges de personnel | 2019 - périmètre 2020 |
|------------------------------------|--|---------|-------------------------|----------------------------|----------------|------------------------------|--------------------------------|----------------------|-----------------------|
| Groupe SNCF Réseau | Chiffre d'affaires | 3 145 | 3 936 | - | - | - | - | - | 3 936 |
| | MOP | 378 | 1 045 | - | - | - | - | - | 1 045 |
| | EBITDA | 362 | 1 045 | - | - | - | - | - | 1 045 |
| | Investissements bruts tous financements** | (2 249) | (2 563) | - | - | - | - | - | (2 563) |
| | Investissements décaissés nets de subventions encaissées | (1 560) | (1 873) | - | - | - | - | - | (1 873) |
| SNCF Réseau | Chiffre d'affaires | 2 650 | 3 292 | 204 | (64) | (10) | | | 3 423 |
| | MOP | 293 | 944 | - | (64) | (10) | 34 | 5 | 909 |
| | EBITDA | 277 | 943 | | (64) | (10) | 34 | 5 | 909 |
| | Investissements bruts tous financements** | (1 987) | (2 388) | 204 | | | | | (2 184) |
| | Investissements décaissés nets de subventions encaissées | (1 569) | (1 717) | 80 | | | | | (1 637) |
| SNCF Gares & Connexions | Chiffre d'affaires | 711 | 749 | | 64 | 10 | (34) | | 788 |
| | MOP | 98 | 103 | | 64 | 10 | (34) | (5) | 137 |
| | EBITDA | 98 | 104 | | 64 | 10 | (34) | (5) | 138 |
| | Investissements bruts tous financements** | (261) | (175) | (204) | | | | | (379) |
| | Investissements décaissés nets de subventions encaissées | 10 | (149) | (80) | | | | | (229) |
| Autres | Chiffre d'affaires | 45 | 54 | | | | | | 54 |
| | MOP | (3) | 3 | | | | | | 3 |
| | EBITDA | (3) | 3 | | | | | | 3 |
| | Investissements bruts tous financements** | (1) | (0) | | | | | | (0) |
| | Investissements décaissés nets de subventions encaissées | (1) | (0) | | | | | | (0) |
| Eliminations Inter-secteurs | Chiffre d'affaires | (260) | (158) | (204) | | | 34 | | (328) |
| | MOP | (10) | (5) | | | | | | (5) |

| | | | |
|--|------|-----|-----|
| EBITDA | (10) | (5) | (5) |
| Investissements bruts tous financements** | - | - | - |
| Investissements décaissés nets de subventions encaissées | - | (6) | (6) |

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

2.4.1. Secteur SNCF Réseau

| En millions d'euros | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 | 1er semestre 2019 pro forma | Variation 2020 vs 2019 pro forma |
|--|-------------------|-------------------|-----------------------------|----------------------------------|
| Chiffre d'affaires externe | 2 475 | 3 282 | 3 412 | (937) |
| Chiffre d'affaires interne | 175 | 11 | 11 | 164 |
| Total Chiffre d'affaires | 2 650 | 3 292 | 3 423 | (773) |
| MOP | 293 | 944 | 909 | (617) |
| EBITDA | 277 | 943 | 909 | (632) |
| Investissements bruts tous financements ** | (1 987) | (2 388) | (2 184) | 197 |
| Investissements décaissés nets de subventions encaissées | (1 569) | (1 717) | (1 637) | 68 |
| Dette nette | (28 769) | (51 649) | (51 649) | 22 881 |
| CFL | (2 391) | (1 479) | (1 479) | (913) |

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

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de 2 650 M€ est en diminution de (23) % soit (773) M€ par rapport à fin juin 2019 dont (738) M€ d'impact lié au COVID-19 (soit 80 millions de trains-km (Mtkm) perdus) et (80) M€ liés à la grève de janvier 2020 (soit 11 millions de trains-km (Mtkm) perdus). Ces impacts portent essentiellement sur les redevances d'infrastructure.

Hors effets exceptionnels, le chiffre d'affaires, est en croissance de +45 M€, porté par la hausse des barèmes de redevances de +57 M€ (indexation +1,8 % sur voyageurs et marchandises sauf pour TET et +2.4% sur les redevances d'accès TER), un effet volume de +42 M€ sur les activités SA Voyageurs localisé essentiellement sur TGV à la suite d'un renforcement de l'offre OUIGO et sur TER du fait de l'augmentation de l'offre dans certaines régions. Enfin, une évolution favorable de +18 M€ sur les indemnités commerciales concerne principalement le dénouement du protocole Transilien sur les années 2015 à 2019.

Ces éléments de croissance sont atténués par (65) M€ de refacturations moins importantes des projets SNCF Gares et Connexions à fin juin 2020 par rapport à fin juin 2019 (neutre sur l'EBITDA). SNCF Réseau continuant d'assurer la maîtrise d'ouvrage sur certains projets de SNCF Gares & Connexions, elle lui refacture à ce titre ces prestations.

- EBITDA

L'EBITDA de 277 M€ est en diminution par rapport à fin juin 2019 de (632) M€ soit (70) %.

En retraçant les impacts du COVID-19 (691) M€ (cf chapitre 1.3.1.4 Impact de la crise sanitaire COVID-19) et de la grève de janvier 2020 (70) M€, l'EBITDA s'améliore de +129 M€.

Cette évolution s'explique principalement par la croissance du chiffre d'affaires reprenant les éléments d'analyse décrits ci-dessus (évolution de l'indexation, de l'effet volume et impact favorable des indemnités commerciales entre 2019 et 2020), les charges restant maîtrisées entre 2019 et 2020.

- Investissements nets

La baisse des investissements nets de +68 M€ par rapport à fin juin 2019 est liée au repli des investissements nets de subventions de +400 M€ avec un effet COVID-19 portant principalement sur le segment renouvellement et performance et une augmentation du fonds de concours de +225 M€ sans impact Cash-flow libre car non encaissé en juin, compensé par une baisse des subventions encaissées notamment sur CDG X de (137) M€

- Dette nette

La dette nette IFRS à fin juin 2020 de (28,8) Md€ est en amélioration de +22,9 Md€ par rapport à fin juin 2019 dont +25 Md€ correspondant à la reprise partielle de dette par l'État au 1er janvier 2020. Hors effet de reprise, la dégradation de la dette de (2,1) Md€ s'explique par l'évolution de l'activité retranscrite par la dégradation du Cash-flow libre de (0,9) Md€, la variation de différents éléments non cash de +1,1 Md€ dont la variation de la juste valeur des instruments financiers, et la variation de la dette d'ouverture de (2,3) Md€.

- Cash-flow libre

Le Cash-flow libre de (2 391) M€ se dégrade de (913) M€ par rapport à fin juin 2019 dont (438) M€ d'effets exceptionnels imputables à la grève 2019-2020 pour (265) M€ et au COVID-19 sur les flux de trésorerie opérationnels et d'investissement pour (173) M€

Après retraitement des effets exceptionnels, le Cash-flow libre se dégrade de (475) M€ impacté principalement par un effet cut off sur les dettes fournisseurs de (238) M€ et un retrait des subventions encaissées notamment sur le projet CDG X de (137) M€.

2.4.2. Secteur SNCF Gares & Connexions

| En millions d'euros | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 | 1er semestre 2019 pro forma | Variation 2020 vs 2019 pro forma |
|--|-------------------|-------------------|-----------------------------|----------------------------------|
| Chiffre d'affaires externe | 663 | 644 | 717 | (55) |
| Chiffre d'affaires interne | 48 | 105 | 71 | (23) |
| Total Chiffre d'affaires | 711 | 749 | 788 | (77) |
| MOP | 98 | 103 | 137 | (39) |
| EBITDA | 98 | 104 | 138 | (40) |
| Investissements bruts tous financements ** | (261) | (175) | (379) | 118 |
| Investissements décaissés nets de subventions encaissées | 10 | (149) | (229) | 238 |
| Dette nette | (1 150) | (722) | (722) | (428) |
| CFL | 17 | (9) | (9) | 26 |

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

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de 711 M€ est en diminution de (10) % soit (77) M€ par rapport à fin juin 2019 dont (82) M€ d'impact lié au COVID-19. Cet impact porte principalement sur les redevances

de commerces en gares suite aux difficultés rencontrées par les commerces pendant la période de confinement et à la reprise très lente de leur activité, ainsi que sur les prestations réalisées par SNCF Gares & Connexions pour le compte des autres activités du groupe SNCF, telles que la maintenance des bâtiments, et les travaux sur chantier.

Hors cet effet exceptionnel, la hausse du chiffre d'affaires de +5 M€ est due à la hausse de la redevance quai conformément au tarif 2020 validé par l'Autorité de Régulation des Transports atténuée par la baisse du chiffre d'affaires sur les autres prestations régulées.

- EBITDA

L'EBITDA de 98 M€ est en diminution par rapport à fin juin 2019 de (40) M€ soit (29) %.

En retraitant les impacts du COVID-19 (64) M€ constitués essentiellement de la baisse de chiffre d'affaires atténuée par des économies générées sur la masse salariale, les charges de production et de fonctionnement, l'EBITDA s'améliore de +24 M€ soit +17 %.

Cette évolution s'explique principalement par l'impact de la hausse de la redevance quai conformément au tarif 2020 validé par l'Autorité de Régulation des Transports, d'indemnités exceptionnelles versées en 2019 et des plans d'économies mis en œuvre à la suite de la crise sanitaire.

- Investissements nets

La baisse des décaissements est de +238 M€ par rapport à fin juin 2019 et comprend un impact favorable des variations du BFR pour +168 M€.

- Dette nette

La dette nette à fin juin 2020 de (1 150) M€ est en hausse de (428) M€ dont +26 M€ de Cash-flow libre positif et d'autres éléments liés à la réforme, notamment la dette apportée par SNCF Réseau pour (361) M€ en lien avec les transferts d'actifs.

- Cash-flow libre

Le Cash-flow libre de 17 M€ s'améliore de +26 M€ par rapport à fin juin 2019 (malgré l'effet exceptionnel de (37) M€ imputable au COVID-19) en raison d'une amélioration du crédit fournisseur d'immobilisation.

2.4.3. Secteur Autres

| En millions d'euros | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 | 1er semestre 2019 pro forma | Variation 2020 vs 2019 pro forma |
|--|-------------------|-------------------|-----------------------------|----------------------------------|
| Chiffre d'affaires externe | 8 | 11 | 11 | (3) |
| Chiffre d'affaires interne | 37 | 43 | 43 | (6) |
| Total Chiffre d'affaires | 45 | 54 | 54 | (9) |
| MOP | (3) | 3 | 3 | (6) |
| EBITDA | (3) | 3 | 3 | (6) |
| Investissements bruts tous financements ** | (1) | (0) | (0) | (0) |
| Investissements décaissés nets de subventions encaissées | (1) | (0) | (0) | (0) |
| Dette nette | (15) | (15) | (15) | (1) |
| CFL | (1) | (2) | (2) | 1 |

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

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires sur les filiales est en diminution de (9) M€ sur le 1er semestre 2020 par rapport au 1^{er} semestre 2019. Cette baisse est principalement portée par la société Sferis dont les revenus se dégradent de (10) M€ expliqué par l'impact de la crise sanitaire du COVID-19. A contrario, Altametriz enregistre une hausse de +1 M€ par rapport à 2019 à la suite de la mise en place d'un contrat cadre avec SNCF Réseau, facilitant le recours aux services d'Altametriz par les opérationnels. Altametriz n'est pas touchée financièrement par la crise du COVID-19 à fin juin.

- EBITDA

L'EBITDA baisse de (6) M€ par rapport à l'année dernière dont (7) M€ pour Sferis et +1 M€ pour Altametriz. Sferis compense sa perte de chiffre d'affaires de (10) M€ par des économies sur les charges opérationnelles de +3 M€ en lien avec la baisse de son activité. Quant à Altametriz, la hausse de +1 M€ est principalement due à l'augmentation de son chiffre d'affaires, mais aussi à la maîtrise de ses charges opérationnelles.

- Investissements nets

Les investissements sont stables par rapport à fin juin 2019. Les investissements de Sferis concernent le matériel usuel et nécessaire pour la réalisation des chantiers. Aucun investissement d'engin lourd n'a été réalisé. Altametriz investit principalement sur Altametriz Suite, une solution logicielle en SaaS pour la gestion et le traitement de données à l'appui de l'asset management, et l'outil Cobalt, une plateforme de gestion de livrables à destination des clients.

- Dette nette

La dette nette en hausse de (1) M€ par rapport à l'année 2019, est portée à part égale par Sferis et Altametriz. Dans le cas d'Altametriz, la hausse de la dette nette est en lien avec son programme d'investissements. Pour Sferis, la hausse reflète

02 – Rapport de Gestion

une insuffisance de trésorerie liée à des délais de facturation clients.

- Cash-flow libre

Le Cash-flow libre s'améliore de +1 M€ par rapport au 1^{er} semestre 2019. Sferis, principalement touchée par la crise du COVID-19, compense cet impact par un effet favorable sur son besoin en fonds de roulement d'exploitation. L'essentiel de la hausse du Cash-flow libre s'explique par un moindre décaissement de l'impôt sur les sociétés pour Sferis et une hausse du Cash-flow libre d'Altametriz en lien avec la hausse de la capacité d'autofinancement portée par un EBITDA en croissance.

2.5. INVESTISSEMENTS

| En millions d'euros | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019* | 1er semestre 2019 pro forma | Evolution | |
|---|-------------------|--------------------|-----------------------------|--------------|---------------|
| | | | | En M€ | En % |
| Grands projets de développement | 483 | 416 | 404 | 79 | 20 % |
| Projets régionaux de développement | 408 | 521 | 412 | (4) | (1) % |
| Mise en conformité du réseau | 51 | 158 | 80 | (29) | (36) % |
| Renouvellement et performance | 1 009 | 1 206 | 1 194 | (185) | (15) % |
| Foncier et autres | 40 | 45 | 43 | (3) | (7) % |
| Sous-total investissements ferroviaires | 1 992 | 2 346 | 2 133 | (141) | (7) % |
| Industriels | 56 | 78 | 78 | (22) | (28) % |
| SNCF RESEAU (OPEX/CAPEX hors frais financiers) | 2 048 | 2 424 | 2 210 | (162) | (7) % |
| Intégration frais financiers et déduction part OPEX | (61) | (36) | (26) | (35) | 136 % |
| TOTAL SECTEUR SNCF RESEAU | 1 987 | 2 388 | 2 184 | (197) | (9) % |
| TOTAL SECTEUR SNCF GARES & CONNEXIONS | 261 | 175 | 379 | (118) | (31) % |
| TOTAL SECTEUR AUTRES | 1 | 0 | 0 | 0 | 101 % |
| TOTAL GROUPE SNCF RESEAU | 2 249 | 2 563 | 2 563 | (314) | (12) % |

*Comptes publiés du groupe SNCF Réseau au 30/06/2019 (hors G&C)

A fin juin 2020, les investissements bruts du groupe SNCF Réseau s'élèvent à 2 249 M€ en diminution de (314) M€ par rapport à fin juin 2019 pro forma (retraité du transfert d'actifs vers SNCF Gares & Connexions à fin juin 2019)

A noter que les transferts d'actifs de SNCF Réseau vers SNCF Gares & Connexions à fin juin 2020 concernent principalement les Projets régionaux de développement pour 70 M€ dont Gare Les Ardoines 7 M€, PMR Gare Saint-Denis 6 M€, Gare Sevrans Livry 4 M€, et la mise en conformité pour 60 M€ dont PMR Gare Pont Cardinet 6 M€, PMR Gare Montgeron Crosne 4 M€.

| Transferts Actifs ferroviaires entre SA Réseau et G&C | 1er semestre 2020 |
|---|-------------------|
| SA Réseau | 139 |
| Grands projets de développement | 1 |
| Projets Régionaux de développement | 70 |
| Mise en conformité du réseau | 60 |
| Renouvellement et performance | 6 |
| Divers | 2 |

2.5.1. Investissements SNCF Réseau

L'analyse des investissements SNCF Réseau se fera sur la base des dépenses totales, immobilisées et non immobilisées, hors coût de financement.

Le total des dépenses d'investissements représente 2 048 M€, en baisse de (162) M€, à la suite de la crise sanitaire, par rapport au pro forma à fin juin 2019 arrêté à 2 210 M€. Les dépenses d'investissements ont notamment diminué sur les projets de mise en conformité de (29) M€ et de renouvellement de (185) M€ atténuées par une hausse des projets de développements nationaux de +79 M€. Les dépenses d'investissements sur les projets de développements régionaux sont stables entre les deux périodes. Les chantiers ont repris progressivement à partir d'avril.

L'effort de rénovation, confirmé dans le cadre du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau, se poursuit à un rythme soutenu pour moderniser les infrastructures ferroviaires malgré l'impact de la crise sanitaire de mars/avril 2020.

2.5.2. Renouvellement et performance

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

La production du premier semestre 2020 s'établit à 1 009 M€, en retrait de (185) M€ par rapport au premier semestre 2019 à 1 194 M€.

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

| En unités physiques | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 | Evolution | |
|--------------------------------|-------------------|-------------------|-----------|--------|
| GOPEQ | 316 | 387 | (71) | (18) % |
| Nombre d'appareil de voie (**) | 153 | 267 | (114) | (43) % |

**Hors LGV

Les investissements de renouvellement des voies s'élèvent à 653 M€, en retrait de (114) M€ par rapport au premier semestre 2019 (768 M€); 29% des investissements sont réalisés en Ile-de-France.

Les principaux chantiers à fin juin 2020 ont été réalisés sur les Suites Rapides Zones Denses en Ile de France, les sections Le Mans-Angers (54 km), La Voulte-Pont Saint (53 Km), Corbeil-Melun (9,6 km), Muret-Boussens.

Les investissements en signalisation et Commandes Centralisées du Réseau sont en baisse par rapport à 2019 de (34) M€ soit -21%. Sur le premier semestre 2020, ces opérations concernent principalement les CCR dont plusieurs mises en services sont prévues en 2020 et notamment la CCR de Creil et Compiègne, Laumes-Alésia et le renouvellement des postes d'aiguillage 4-6 de Toulouse.

L'activité traction électrique liée à la modernisation des caténaires, destinée à l'alimentation électrique des trains, est en baisse par rapport au premier semestre 2019 de (15) M€ soit -21%, notamment la poursuite des travaux de renouvellement de la caténaire du RER C.

En matière d'**ouvrages d'art** (ponts, tunnels) **et en terre** (talus, remblais), les investissements sont en hausse de +5 M€ soit 8% sur le premier semestre 2020. SNCF Réseau a ainsi conduit les travaux liés au confortement du talus de Sèvre, et au renouvellement du tunnel des Jeanots, tunnel de Crêt d'Eau et Folie, tunnel de Caluire, tunnel de Champvans les Baumes, etc.

L'activité Télécom de 48 M€ est en légère diminution par rapport au premier semestre 2019 de (4) M€ soit -7%, en lien avec la crise sanitaire. Le déploiement de la fibre optique sur le domaine ferroviaire, se poursuit avec 800 km supplémentaires planifiés en 2020. Fin 2020, le projet aura mis en service un réseau de 8 080 km pour répondre aux besoins de communication et de sécurité liés au transport ferroviaire (flux des applications industrielles de SNCF Réseau en matière de signalisation et de Contrôle Commande). Les capacités excédentaires sont commercialisées.

Les autres dépenses de renouvellement de 57 M€ sont en retrait par rapport au premier semestre 2019 de (23) M€. Elles correspondent principalement aux opérations de gros entretien, à l'amélioration de la régularité ainsi qu'à des investissements commerciaux notamment sur l'activité fret.

Les investissements industriels de 56 M€ sont en baisse de (22) M€ soit -32% par rapport au premier semestre 2019. Ils concernent principalement les systèmes d'information, le matériel et outillage pour la modernisation de l'outil industriel et les installations du programme de valorisation du patrimoine immobilier.

2.5.3. Mise en conformité du Réseau

La mise en conformité du réseau s'inscrit dans le cadre de la priorité de l'entreprise accordée aux opérations spécifiques de sécurité et de mise en accessibilité auprès des personnes à mobilité réduite. La production au premier semestre 2020 de 51 M€ est en baisse par rapport à juin 2019 de (29) M€ soit -36%.

Les investissements de sécurité s'élèvent à 39 M€ à fin juin 2020, en diminution par rapport à 2019 de (27) M€ soit -41%. 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, l'installation d'équipements de contrôle de vitesse des trains par balise.

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

Au 30 juin 2020, 5 passages à niveau sur 7 ont été supprimés, les opérations concernant les PN 193 de Rennes et 11 de St Médard devraient être réalisées d'ici fin 2020.

2.5.4. Développement du réseau

Les dépenses d'investissements de développement du réseau sont en hausse de +79 M€ soit 20% par rapport au premier semestre 2019, avec une montée en puissance des grands projets franciliens dont Charles de Gaulle Express compensée par une baisse des développements en régions.

- Grands projets en PPP (10) M€ / -50%

Au premier semestre 2020, la production réalisée sur les projets en PPP, à hauteur de 10 M€, concerne principalement des travaux liés au projet Contournement Nîmes Montpellier-Gare de Manduel.

- Grands projets en travaux +93 M€ / +25%

Les dépenses des grands projets en travaux s'établissent à 466 M€ au premier semestre 2020. Il s'agit notamment du projet EOLE, prolongement vers l'Ouest du RER E pour 268 M€. La mise en service est prévue en 2022 pour la partie des nouvelles infrastructures (Haussmann Saint-Lazare / Nanterre la Folie) et en 2024 pour la ligne jusqu'à Mantes-la-Jolie. Le projet Charles de Gaulle Express, liaison ferroviaire directe entre la Gare de l'Est et l'aéroport Charles de Gaulle, est l'autre projet d'envergure de ce segment d'investissements pour 139 M€.

- Grands projets nationaux amont et modernisation (4) M€ / -35%

Les études pour la réalisation des futurs grands projets sont hiérarchisées sur la base de la nouvelle Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) à la suite du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures. Le déclenchement et l'avancement de ces études / acquisitions foncières sont étroitement liés aux décisions de l'État. A fin juin 2020, ces études s'élèvent à 5 M€ et concernent essentiellement les lignes nouvelles Provence Côtes d'Azur et Grands Projets Sud-Ouest.

- Projets régionaux développement (4) M€ / -1%

Les projets entrant dans cette catégorie regroupent essentiellement les projets financés par les Contrats de Plan État-Région (CPER) de 2015 à 2020, les projets de modernisation des lignes UIC 7 à 9 et les investissements capillaires fret. Les dépenses sur ce segment s'établissent à 408 M€ sur le premier semestre 2020, stables par rapport à 2019 malgré la crise sanitaire. Les principales évolutions étant les suivantes :

- Les **investissements des lignes 7 à 9** s'élèvent à 178 M€ à fin juin 2020 et sont en hausse par rapport à 2019 de +23 M€ soit +15%.

- Les **investissements des autres PRD** s'élèvent à 141 M€ à fin juin 2020 et sont en baisse par rapport à 2019 de (16) M€ soit -10%.

- Les **investissements de tram-train** s'élèvent à 44 M€ à fin juin 2020 et sont en hausse par rapport à 2019 de +2 M€ soit +5%.

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

02 – Rapport de Gestion

Au premier semestre 2020, plusieurs opérations sont en cours de réalisation en régions telles que le projet Etoile Saint Pol/Etaples, Maintenance Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (modernisation de la ligne existante entre Nevers et Chagny/Corpeau et son raccordement à la LGV Paris-Sud-Est en gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV), Beauvais/Abbeville/Le Tréport (BALT), Etoile Saint Pol-Béthune. D'autres grosses opérations se poursuivent en 2020 en phase de réalisation, comme la modernisation de la ligne La Roche/Yon-La Rochelle, la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, Nantes / Blottereau et la seconde phase de renouvellement de la ligne Marseille-Aix.

2.5.5. Investissements SNCF Gares & Connexions

Au 30 juin 2020, les dépenses d'investissements bruts de la SA SNCF Gares & Connexions s'élevèrent à 261 M€, vs 379 M€ en juin 2019 pro forma :

- 122 M€ concernent le périmètre dit « historique » de SNCF Gares & Connexions apporté par SNCF Mobilités au 1er janvier 2020. Ils sont en retrait de 53 M€ par rapport au 30 juin 2019 ;
- 139 M€ concernent le périmètre apporté par SNCF Réseau correspondant aux quais et aux grandes halles voyageurs. Ils sont en retrait de 65 M€ par rapport au pro forma du 30 juin 2019 (détournement des investissements gares de l'entreprise SNCF Réseau).

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

Au 30 juin 2020, les 122 M€ d'investissements bruts du périmètre dit « historique » concernent :

- Les gares d'Ile de France à hauteur de 43 M€, dans le cadre des ambitions élevées du contrat en cours de finalisation entre SNCF et Ile de France Mobilités
- Les grands projets nationaux de modernisation pour 34 M€ dont le pôle d'échange multimodal de Lyon Part Dieu, les travaux patrimoniaux de la Gare de Lyon, le pôle d'échange multimodal de Nantes, le pôle d'échange multimodal de Toulouse Matabiau, le projet de modernisation de Paris Montparnasse comprenant la mise en place d'un centre opérationnel nouvelle génération, le projet patrimonial et commercial de Paris Austerlitz
- Les gares de province (hors projets nationaux évoqués ci-dessus) à hauteur de 36 M€, témoignant de l'effort de péréquation. Près de la moitié porte sur les gares des régions Auvergne Rhône Alpes et Bourgogne Franche Comté
- D'autres d'investissements pour 9 M€

Au 30 juin 2020, la ventilation des 139 M€ d'investissements bruts du périmètre apporté par SNCF Réseau est la suivante :

- La mise en accessibilité des gares à hauteur de 76 M€ dont 50 M€ dans le cadre de la mise en conformité et 26 M€ dans le cadre des projets régionaux de développement. Ce niveau haut d'investissement résulte de la priorité de l'entreprise accordée aux opérations spécifiques de sécurité et de mise en accessibilité auprès des personnes à mobilité réduite
- Les autres projets régionaux de développement pour 32 M€ correspondant essentiellement à des projets

financés par les Contrats de Plan État-Région (CPER) de 2015 à 2020

- La régénération des actifs en gares et le renouvellement des escaliers mécaniques pour 4 M€
- La mise en conformité sécurité à hauteur de 3 M€. Ces investissements concernent principalement des suppressions de passages à niveau ou des aménagements pour l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, la suppression ou l'aménagement de traversées de voie pour le public en gare
- La rénovation des grandes halles voyageurs pour 3 M€, avec notamment le traitement sur ce plan de la gare d'Austerlitz et de la gare de Troyes
- D'autres investissements pour 21 M€.

2.6. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT

Gestion des financements et de la trésorerie court terme

- *Réforme ferroviaire : Financement et trésorerie*

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

SNCF SA 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 SA.

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

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

- *Financement moyen long terme : détermination du coût*

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

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

Au 1er semestre 2020, il n'y a pas eu de prêt moyen long terme de la société mère vers SNCF Réseau.

- **Trésorerie court terme :**

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

Au 1er semestre 2020, le montant nominal du financement court terme net de SNCF SA vers SNCF Réseau est d'un montant de 445 M€.

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

SNCF Réseau a donc disposé, jusqu'en juin, des programmes de financement suivants :

- Programme *Euro Medium Term Note* (EMTN) d'un montant maximum de 55 Md€ ;
- Programme *Euro Commercial Paper* (ECP) d'un montant maximum de 5 Md€ ;
- Programme de Titres négociables à court terme (NEU CP) d'un montant maximum de 3 Md€.

En 2020, ceux-ci n'ont fait l'objet d'aucun tirage. Ces programmes sont inactifs depuis le 1er juillet 2020.

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

- **Notations financières**

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

| | 30/06/2020 | | |
|-------------------|-------------|------------|---------------|
| | Court terme | Long terme | Actualisation |
| Moody's | P-1 | Aa2 | 27/02/2020 |
| Standard & Poor's | A-1+ | AA | 19/06/2020 |
| Fitch Ratings | F1+ | AA | 22/05/2020 |

Les notes à court et long terme attribuées par les agences de notation financière au 30 juin 2020 sont indiquées ci-dessus.

Du 31 décembre 2019 au 30 juin 2020, il n'y a pas de modification des notations financières de SNCF Réseau.

SNCF Réseau est également suivie par deux agences de notation extra-financière qui lui ont attribuée les notes suivantes :

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

- **Dette financière nette selon les normes IFRS**

En tenant compte de l'ensemble des instruments financiers et des effets périmètre PPP (Partenariats Public Privé), la dette financière nette s'élève à 28,8Md€ à fin juin 2020 contre 51,9Md€ au 31 décembre 2019.

2.7. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT

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

2.7.1.1. SNCF Réseau

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

A fin juin 2020, les subventions appelées par SNCF Réseau s'élèvent à 793 M€, dont 152 M€ auprès de l'AFITF.

Le montant des créances de subvention échues s'établit à 385 M€ (dont 246 M€ en attente de l'État et de l'AFITF) contre 346 M€ (dont 188 M€ de la part de l'État et de l'AFITF) à fin 2019. Sur le projet SEA notamment, le montant des créances échues est de 150 M€ (dont 123 M€ de l'État) à fin juin 2020.

2.7.1.2. SNCF Gares & Connexions

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

A fin juin 2020, les subventions appelées par SNCF Gares & Connexions et par SNCF Réseau pour le compte de SNCF Gares & Connexions s'élèvent à 130,9 M€.

Le montant des appels à subventions non encaissées à fin juin 2020 s'élève à 130 M€ dont 86,7 M€ d'appels de fonds effectués par SNCF Réseau pour le compte de SNCF Gares & Connexions.

2.7.2. Responsabilité Fiscale

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

3. TYPOLOGIE DES RISQUES

3.1. FACTEURS DE RISQUES

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

3.1.1. Les risques financiers/de marché

Risque de taux d'intérêt : La gestion du risque de taux d'intérêt a été déléguée par mandat à 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 SNCF SA. De ce fait les programmes de SNCF Réseau (EMTN, ECP, NEUCP) ne sont plus opérationnels, et la ligne de back up de 1,5Md€ a été résiliée.

Risque de contrepartie :

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

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

Les sommes ainsi reçues par SNCF Réseau s'élevaient à 161 M€ à fin juin 2020, contre 197 M€ à fin 2019.

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

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

3.1.2. Les risques opérationnels

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

Les risques à fort impact sur la notoriété : ces risques découlent principalement des incidents et accidents de nature ferroviaire, et sont de nature à détériorer l'image de l'entreprise auprès des investisseurs comme des partenaires. L'occurrence de ces incidents et accidents de nature ferroviaire est néanmoins faible.

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

Les risques sociaux : des grèves et arrêts de travail des salariés (syndiqués ou non) ne sont pas à exclure à l'avenir, en particulier dans le contexte du débat sur la réforme des retraites. Ces grèves et arrêts de travail, s'ils étaient significatifs, pourraient avoir un impact négatif sur la performance financière de SNCF Réseau.

3.1.3. Les risques juridiques et de conformité

Outre les risques juridiques relatifs à la mise en cause de l'entreprise en tant que propriétaire et exploitant, mais également comme maître d'ouvrage, l'entreprise se voit régulièrement confrontée à de nouveaux risques juridiques liés à l'évolution du cadre réglementaire auquel il est assujéti, notamment pour ce qui relève de ses activités de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire ou de maître d'ouvrage, mais aussi du fait des contrats de partenariats le liant à ses différents partenaires (sécurité juridique des nouveaux contrats de concessions ou de partenariats public-privé).

3.1.4. Les risques stratégiques

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

3.1.5. Les risques aléatoires

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

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

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

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

3.2. POLICES D'ASSURANCE

Au sein de la Direction Juridique du Groupe, le Département des Risques et Assurances est en charge de la politique d'assurance, avec un objectif d'optimisation de la couverture assurance au niveau du Groupe grâce à une

mutualisation entre les trois principales SA et leurs filiales, permettant ainsi d'améliorer les garanties et de bénéficier de conditions tarifaires compétitives.

La volonté de mieux maîtriser ses coûts d'assurance, tout en améliorant les garanties, a ainsi conduit le Groupe SNCF à mutualiser ses achats d'assurance au bénéfice de ses différentes composantes.

Dans le cadre de la réforme ferroviaire, les programmes d'assurance groupe couvrant initialement les 3 EPIC, SNCF, SNCF Mobilités, SNCF Réseau et les filiales, ont été adaptés et structurés pour répondre aux besoins des trois principales SA et de leurs filiales.

En matière d'assurance, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont notamment couvertes sur le marché pour les risques majeurs mettant en cause leur responsabilité civile ou affectant leurs biens, et disposent d'une couverture pour les pertes d'exploitation résultant d'un dommage à ses biens.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions et leurs filiales sont donc assurées notamment sur :

- **Le programme groupe « Dommages aux Biens – pertes d'exploitation »**, renouvelé au 1^{er} janvier 2017 et en vigueur jusqu'au 31 décembre 2021
- **Le programme « Responsabilité Civile Risques Majeurs »** du Groupe SNCF, renouvelé par appel d'offres au 1^{er} octobre 2019 pour une durée de 5 ans et 3 mois
- **Le programme groupe « Flotte Automobile »** qui a pris effet au 1^{er} janvier 2020 pour une durée

de 5 ans à la suite de l'appel d'offre mené en 2019

- **Le programme d'assurances « Responsabilité Civile Constructions et Responsabilité Civile Décennale »** du GPU et de ses filiales, qui est quant à lui en vigueur jusqu'au 31 décembre 2022
- **Le programme d'assurances du risque Cyber** qui a pris effet au 1^{er} janvier 2019 et est en vigueur jusqu'au 31 décembre 2021

Dans le cadre de la réforme ferroviaire applicable au 1^{er} janvier 2020 et de la nouvelle organisation juridique, le processus de gestion des sinistres à l'amiable dits « non assurés », c'est-à-dire avec recours contre tiers, est modifié. Chaque SA dispose désormais de Pôles Assurances Dommages dédiés. Les quatre pôles Assurances Dommages de SNCF Réseau rattachés aux Agences Juridiques Territoriales assurent également la gestion des sinistres de SNCF Gares & Connexions.

Le Département des Risques et Assurances de la Direction Juridique du Groupe conserve un rôle de prescripteur, de coordinateur, d'expert ainsi que la maîtrise d'ouvrage du système d'information de gestion des sinistres sur le processus de gestion des sinistres, en lien étroit avec les SA clientes.

Les Pôles Assurances Dommages demeurent le relais en région et au sein de leur SA du Département des Risques et Assurances, et donc le point d'entrée pour toutes les questions d'assurance.

Notons qu'à ce jour, les risques de pandémies dont le COVID-19 (en particulier en termes de pertes d'exploitation) ne sont pas couverts par les assureurs.

4. ENJEUX ET PERSPECTIVES

4.1. SECTEUR SNCF RÉSEAU

4.1.1. Reprise post COVID-19

Durant la crise sanitaire, les salariés de SNCF Réseau ont réussi à maintenir la bonne marche du réseau ferré national pour permettre la circulation des trains de Fret et Voyageurs malgré la forte baisse des trafics. Depuis le début du mois de mai, qui a marqué la fin du confinement, les chantiers ont repris avec la même ambition de moderniser le réseau.

Les principaux impacts sur les comptes concernent la baisse des péages, en lien avec la baisse des circulations. Celle-ci tend à diminuer en juin, mais les pertes identifiées sur le 1er semestre ne seront pas rattrapées. Des surcoûts sont également à prévoir lors la reprise des chantiers, notamment en lien avec le renforcement des mesures sanitaires (nettoyage des locaux, application des gestes barrières, utilisation de masques).

Par ailleurs SNCF Réseau s'inscrit dans la dynamique du groupe de mise en œuvre d'un plan d'économie pour limiter les effets de la crise sanitaire sur les comptes. Les efforts seront poursuivis au deuxième semestre

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

Les lignes de desserte fine du territoire constituent un maillon essentiel du réseau ferré national pour SNCF Réseau, comme pour l'État et les Régions. Ainsi, les 12 000 km de lignes (UIC 7 à 9), sont étroitement imbriquées avec les autres lignes du réseau qu'elles irriguent. Pour autant, elles se fondent sur des caractéristiques particulières imposant la constitution d'une approche particulière. En application de l'article 170 de la loi d'orientation des mobilités (LOM), un décret devra préciser les conditions de transfert de certaines de ces lignes aux régions après conventionnement.

4.1.3. Social RH

À la suite du passage en SA du groupe SNCF Réseau, des évolutions sont en cours en termes de relations sociales.

L'ordonnance attendue sur le volet « classification et rémunération » vise à sécuriser un cadre de référence à partir de la recommandation patronale en cours d'élaboration par l'État.

Des travaux de mise en œuvre des nouvelles dispositions de l'ordonnance sur les classifications et les rémunérations débutent. Ils visent à les transposer dans l'entreprise dans un délai maximal de 2 ans. Plus largement, ces nouvelles dispositions seront complétées par d'autres (promotions professionnelles, démarches compétences, transformation de la formation...) dans le même délai maximal, et constitueront le cadre social de référence.

4.1.4. Sécurité

La sécurité reste la priorité du groupe SNCF Réseau. L'entreprise s'est fixée comme objectif de poursuivre la baisse de l'accidentologie tant en ce qui concerne l'exploitation ferroviaire que la sécurité et la santé au travail, la sûreté, la SSI et la résilience du réseau face aux risques naturels et technologiques. Pour cela, l'entreprise poursuit le déploiement de la saison 2 du programme PRISME. Les

principaux objectifs de ce programme sont la simplification documentaire pour faciliter l'usage et l'accès aux opérateurs, le management des risques avec une refonte complète de la collecte de l'information, et l'élaboration d'une politique de réduction des risques plus pertinente.

Enfin, une démarche de transformation managériale a été mise en place avec pour objectif de développer le « savoir voir / savoir dire » dans les entités opérationnelles et dans tous les domaines de la sécurité.

SNCF Réseau a engagé un travail de description de ses processus. En parallèle, le manuel du SGS est en cours de refonte pour être structuré selon ces processus. Au cours du 1er semestre, l'intégralité des principes de sécurité de tous les processus ayant des enjeux de sécurité, ont été identifiés et rédigés.

4.2. SECTEUR SNCF GARES & CONNEXIONS

Le 6 juillet 2020, Michel Cadot, préfet de la région d'Île-de-France et préfet de Paris, a délivré le permis de construire valant autorisation de transformation de la gare du Nord. Le projet de transformation a reçu l'ensemble des autorisations réglementaires nécessaires permettant le démarrage des travaux à l'été 2020. L'objectif de livraison des travaux s'inscrit dans la perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 à Paris.

Les travaux sur le document de référence des gares 2021 sont en cours. SNCF Gares & Connexions prévoit une saisine de l'Autorité de Régulation des Transports au 2ème semestre.

Les échanges avec l'État se poursuivent sur le contrat de performance 2021-2026.

Des incertitudes demeurent sur la dynamique de reprise de l'activité des commerces en gares, compte tenu des difficultés importantes rencontrées par ce secteur du fait de la crise du COVID-19 et des mesures barrières et des distanciations physiques instaurées.

Pour atténuer les pertes économiques engendrées par la crise du COVID-19, SNCF Gares & Connexions s'est engagée sur un plan d'économies portant à la fois sur les dépenses d'exploitation et sur les investissements. Ce plan a été lancé au 1er semestre et sera poursuivi sur le 2ème semestre.

4.3. SECTEUR AUTRES

Altamétris Suite représente une initiative déterminante pour l'avenir de la filiale. L'autre enjeu important pour le développement de la filiale est le recrutement de talents dans un marché sous tension où les spécialisations recherchées sont rares.

Sferis a pour perspective sur le 2ème semestre de compenser les moindres résultats du 1er semestre par des actions soutenant la reprise ainsi que la rentabilité. Elle ambitionne également d'accompagner SNCF Réseau dans l'externalisation de nouvelles missions, l'innovation et l'amélioration continue de l'appareil de production.

03 –
COMPTES
CONSOLIDÉS
SEMESTRIELS
RÉSUMÉS
DU GROUPE
SNCF RÉSEAU



SOMMAIRE

| | | | | |
|---|-----------|-----------|---|-----------|
| ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE | 40 | 4.4 | RÉSULTAT DE CESSIONS D'ACTIFS | 58 |
| COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ | 41 | 4.5 | TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS | 58 |
| ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ | 42 | 4.6 | VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL | 61 |
| TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS | 43 | 4.7 | AVANTAGES AU PERSONNEL | 62 |
| ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS | 44 | 4.8 | PROVISIONS | 63 |
| NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS | 45 | 5 | CAPITAUX ET FINANCEMENT | 64 |
| 1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE | 45 | 5.1 | CAPITAUX PROPRES | 64 |
| 1.1 BASE DE PRÉPARATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE | 45 | 5.2 | DETTE NETTE ET ENDETTEMENT FINANCIER NET | 64 |
| 1.2 APPLICATION DES NORMES IFRS | 45 | 5.3 | SITUATION COMPTABLE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS | 70 |
| 1.3 MÉTHODES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES AUX ARRÊTÉS INTERMÉDIAIRES | 46 | 6 | ELEMENTS DU RÉSULTAT | 71 |
| 1.4 COMPARABILITE | 46 | 6.1 | PRODUITS DES ACTIVITES ORDINAIRES | 71 |
| 1.5 PRINCIPES DE CONSOLIDATION | 47 | 6.2 | TABLEAU DE VARIATION DES ACTIFS ET PASSIFS SUR CONTRAT | 71 |
| 2 FAITS MARQUANTS | 49 | 6.3 | ACHATS ET CHARGES EXTERNES | 72 |
| 2.1 NOMINATION DU PRESIDENT DIRECTEUR GENERAL ET NOUVELLE GOUVERNANCE | 49 | 6.4 | CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS | 72 |
| 2.2 CRISE SANITAIRE DU COVID 19 | 49 | 6.5 | IMPÔTS ET TAXES | 72 |
| 2.3 IMPACTS AU 1 ^{ER} JANVIER 2020 DE LA REFORME FERROVIAIRE | 49 | 7 | INFORMATION SECTORIELLE | 73 |
| 2.4 MOUVEMENT SOCIAL | 50 | 7.1 | DÉTERMINATION DES SECTEURS PRÉSENTÉS | 73 |
| 2.5 TARIFICATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL 2021- 2023 | 50 | 7.2 | INDICATEURS SECTORIELS | 73 |
| 2.6 PERTE DE VALEUR | 50 | 7.3 | INFORMATION PAR SECTEUR | 73 |
| 3 ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE | 52 | 8 | RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES | 74 |
| 3.1 SIGNATURE DU PERMIS DE CONSTRUIRE DU PROJET DE MODERNISATION DE LA GARE DU NORD | 52 | 8.1 | RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC UNIFIE | 74 |
| 4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS | 53 | 8.2 | RELATIONS AVEC L'ÉTAT | 74 |
| 4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION | 53 | 9 | ENGAGEMENTS HORS BILAN | 75 |
| 4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT | 56 | 9.1 | ENGAGEMENT HORS BILAN DONNES ET RECUS | 75 |
| 4.3 DROIT D'UTILISATION ACCORDÉ AU CONCESSIONNAIRE | 57 | 10 | PERIMETRE DE CONSOLIDATION | 77 |
| | | 10.1 | ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS | 77 |
| | | 10.2 | PRINCIPALES ENTITES DU PERIMETRE | 77 |
| | | | | 2 |

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE

ACTIF CONSOLIDÉ

| en millions d'euros | Notes | 30/06/2020 | 31/12/2019 |
|--|-------|----------------|---------------|
| Immobilisations incorporelles | 4.1.1 | 385 | 351 |
| Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location | 4.1.2 | 449 | 366 |
| Immobilisations corporelles | 4.1.3 | 72 487 | 67 857 |
| Actifs financiers | 5.2.3 | 32 425 | 3 973 |
| Titres mis en équivalence | | 9 | 11 |
| Impôts différés actifs | | 2 838 | 2 828 |
| Actifs non courants | | 108 593 | 75 385 |
| Stocks et en-cours | 4.6.1 | 573 | 513 |
| Créances d'exploitation | 4.6.2 | 2 111 | 2 385 |
| Subventions à recevoir | 4.6.3 | 2 838 | 2 079 |
| Actifs financiers | 5.2.3 | 4 556 | 1 551 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 5.2.3 | 84 | 2 627 |
| Actifs courants | | 10 162 | 9 154 |
| Total de l'actif | | 118 755 | 84 539 |

PASSIF CONSOLIDÉ

| en millions d'euros | Notes | 30/06/2020 | 31/12/2019 |
|--|-------|----------------|----------------|
| Capital | 5.1 | 500 | 9 765 |
| Réserves et résultats accumulés | 5.1 | 5 639 | -27 789 |
| Capitaux Propres totaux | | 6 140 | -18 024 |
| Engagements envers le personnel | 4.7 | 1 029 | 988 |
| Provisions | 4.8 | 304 | 274 |
| Subventions d'investissement | 4.2.1 | 33 180 | 30 655 |
| Passifs financiers | 5.2.3 | 60 108 | 54 728 |
| Obligations locatives | | 324 | 252 |
| Droit d'utilisation accordé au concessionnaire | 4.3 | 2 433 | 2 548 |
| Passifs non courants | | 97 378 | 89 445 |
| Engagements envers le personnel | | 67 | 67 |
| Provisions | 4.8 | 3 | 1 |
| Dettes d'exploitation | 4.6.4 | 5 874 | 4 978 |
| Subventions | 4.2.2 | 2 272 | 2 632 |
| Passifs financiers | 5.2.3 | 6 891 | 5 325 |
| Obligations locatives | | 128 | 115 |
| Passifs courants | | 15 236 | 13 119 |
| Total du passif et des capitaux propres | | 118 755 | 84 539 |

Les valeurs figurant dans les tableaux sont exprimées en millions d'euros. Le jeu des arrondis peut dans certains cas conduire à un écart non significatif au niveau des totaux.

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

| en millions d'euros | Notes | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 |
|--|-------|-------------------|-------------------|
| Chiffre d'affaires | 6.1 | 3 145 | 3 303 |
| Achats et charges externes | 6.3 | -1 100 | -932 |
| Charges de personnel | 6.4 | -1 463 | -1 268 |
| Impôts et taxes | 6.5 | -190 | -129 |
| Autres produits et charges opérationnels | | -30 | -28 |
| EBITDA | | 362 | 946 |
| Dotations aux amortissements | 4.1.5 | -1 254 | -1 056 |
| Variation nette des provisions | 4.8 | -15 | 9 |
| Reprise de subventions d'investissement | 4.2.4 | 549 | 491 |
| Résultat de cession d'actifs | 4.4 | 41 | 7 |
| Résultat opérationnel courant | | -317 | 397 |
| Pertes de valeur | 4.5 | - | - |
| Résultat opérationnel | | -317 | 397 |
| Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence | | -8 | 0 |
| Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence | | -325 | 397 |
| Coût de l'endettement financier net et autres | 5.2.2 | -321 | -628 |
| Coût financier net des avantages du personnel | 4.7 | -9 | 12 |
| Résultat financier | | -331 | -617 |
| Résultat des activités ordinaires avant impôt | | -656 | -220 |
| Impôts | | 1 | 0 |
| Résultat net de la Période | | -656 | -220 |

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

| en millions d'euros | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 |
|---|----------------------|----------------------|
| Résultat net de la période | -656 | -220 |
| Autres éléments du résultat global : | | |
| Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie | -161 | -560 |
| Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie | 0 | -0 |
| Variation de juste valeur des coûts de couverture | -31 | 21 |
| Impôts sur variation de juste valeur des coûts de couvertures | 0 | 0 |
| Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence | - | - |
| Total des autres éléments du résultat global recyclables | -192 | -539 |
| Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies | 4.7 | 41 |
| Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies | -1 | - |
| Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence | - | - |
| Total des autres éléments du résultat global non recyclables | 40 | -64 |
| Résultat global total de la période | -808 | -822 |

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

| en millions d'euros | Réserve recyclables | | | | | | |
|---------------------------------------|---------------------|--------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|---------------------|------------------------|-------------------------|
| | 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 totaux |
| Capitaux propres au 01/01/2019 | 9 765 | -21 | -868 | -122 | -20 953 | -4 784 | -16 984 |
| Résultat net de l'exercice | - | - | - | - | - | -597 | -597 |
| Autres éléments de résultat global | - | -138 | -380 | 81 | - | - | -437 |
| Résultat global total | - | -138 | -380 | 81 | - | -597 | -1 033 |
| Affectation du résultat | - | - | - | - | -4 784 | 4 784 | - |
| Autres variations | - | 1 | -76 | -0 | 68 | - | -7 |
| Capitaux propres au 31/12/2019 | 9 765 | -158 | -1 324 | -42 | -25 669 | -597 | -18 024 |
| Résultat net de la Période | - | - | - | - | - | -655 | -655 |
| Autres éléments de résultat global | - | 40 | -161 | -31 | - | - | -152 |
| Résultat global total | - | 40 | -161 | -31 | - | -655 | -807 |
| Paievements en actions | - | - | - | - | - | - | - |
| Affectation du résultat | - | - | - | - | -597 | 597 | - |
| Opérations sur le capital | -9 265 | - | - | - | 9 265 | -0 | -0 |
| Variation de périmètre | - | -20 | - | - | -8 | - | -29 |
| Autres variations | - | 1 | 69 | - | 24 931 | - | 25 001 |
| Capitaux propres au 30/06/2020 | 500 | -137 | -1 416 | -72 | -7 922 | -656 | 6 140 |

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

| en millions d'euros | Notes | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 |
|---|-------|-------------------|-------------------|
| Résultat net, part du groupe | | -655 | -220 |
| Résultat net de la Période | | -655 | -220 |
| Eliminations : | | | |
| de la quote-part de résultat dans les entreprises associées | | 8 | -0 |
| de la charge (produit) d'impôt différé | | -1 | 0 |
| des amortissements et provisions(*) | | 748 | 569 |
| des profits / pertes de réévaluation (juste valeur) | 5.2.2 | -3 | 22 |
| des résultats de cession et des pertes et profits de dilution | 4.4 | -41 | -8 |
| CAF après coût de l'endettement financier net et impôt | | 55 | 364 |
| Eliminations : | | | |
| du coût de l'endettement financier net | 5.2.2 | 324 | 606 |
| CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt | | 379 | 970 |
| Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement | 4.6 | -584 | -82 |
| Impôts décaissés (encaissés) | | 1 | 1 |
| Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles | | -204 | 889 |
| Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise | | -42 | |
| Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles | 4.1.4 | -2 127 | -2 307 |
| Intérêts d'emprunts capitalisés | 4.1.4 | -44 | -104 |
| Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles | | 60 | 17 |
| Variation des prêts et avances consentis | 5.2.3 | -108 | -204 |
| Subventions d'investissement reçues | 4.2.3 | 611 | 693 |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement | | -1 650 | -1 906 |
| Emission d'emprunts | 5.2.3 | 135 | 3 615 |
| Remboursements d'emprunts | 5.2.3 | -16 | -366 |
| Remboursement des obligations locatives | 5.2.3 | -49 | -63 |
| Décaissements sur dettes PPP | 5.2.3 | -141 | -141 |
| Encaissements sur créances PPP | 5.2.3 | 138 | 137 |
| Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives | 5.2.3 | -1 | -0 |
| Intérêts financiers nets versés | 5.2.3 | -621 | -562 |
| Variation des dettes de trésorerie | 5.2.3 | -595 | -849 |
| Flux de trésorerie liés aux activités de financement | | -1 151 | 1 771 |
| Incidence des variations de juste valeur | | 0 | -2 |
| Variation de trésorerie | | -3 005 | 752 |
| Trésorerie d'ouverture | | 2 598 | 2 777 |
| Trésorerie de clôture | 5.2.3 | -407 | 3 529 |

(*) Il s'agit de :

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

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS

Les notes 1 à 9 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

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

1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

Le terme « SNCF Réseau » ou « le groupe » désigne la société mère SNCF Réseau SA et ses filiales consolidées.

Le terme « SNCF Réseau SA » désigne la société mère uniquement.

Les comptes consolidés semestriels résumés de la période allant du 1er janvier au 30 juin 2020 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 29 juillet 2020

1.1 BASE DE PRÉPARATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Les états financiers consolidés arrêtés au 30 juin 2020 ont été établis conformément à la norme IAS 34 relative à l'information financière intermédiaire. Ces états financiers n'incluent pas toute l'information requise pour des états financiers annuels complets et doivent être lus conjointement avec les états financiers du groupe pour l'exercice clos le 31 décembre 2019.

1.2 APPLICATION DES NORMES IFRS

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du Groupe SNCF Réseau, arrêtés au 30 juin 2020, sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board) et adoptées par l'Union Européenne à cette date. Le référentiel IFRS, tel qu'adopté dans l'Union Européenne, peut être consulté sur le site internet de la Commission Européenne

La base de préparation des comptes consolidés semestriels résumés 2020 décrite dans les notes ci-après résulte en conséquence :

- Des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant le ou à compter du 1er janvier 2020 ;
- Des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de la période close au 30 juin 2020. Ces options et exemptions sont décrites dans les notes annexes concernées. Il s'agit pour les plus significatives de la comptabilisation au passif des subventions d'investissement, de la présentation au bilan des immeubles de placement pour leur coût historique et de la comptabilisation de certains passifs financiers pour leur juste valeur.

1.2.1 Normes et interprétations applicables aux comptes consolidés semestriels ouverts à compter du 1^{er} janvier 2020

Les amendements aux normes et interprétations ainsi que les nouvelles normes publiées et applicables à compter du 1^{er} janvier 2020, qui concernent plus particulièrement les comptes consolidés semestriels du Groupe sont les suivants :

Amendement IFRS 3 « Définition d'une entreprise »

Ces amendements visent à aider les parties prenantes à faire la différence entre une entreprise et un groupe d'actifs lorsqu'elles appliquent la norme IFRS 3.

La définition modifiée souligne que la finalité (les « outputs ») d'une entreprise est de fournir des biens et des services aux clients, alors que la définition précédente mettait l'accent sur les rendements sous la forme de dividendes, de coûts inférieurs ou d'autres avantages économiques pour les investisseurs et autres tiers

Aucun impact significatif n'est constaté dans les comptes au 30 juin 2020.

Amendement IFRS 9, IAS 39 et IFRS 7 « Comptabilisation et évaluation dans le cadre de la réforme des taux d'intérêt de référence »

Ces amendements, conçus pour permettre aux entités de fournir des informations financières utiles pendant la période d'incertitude liée à la réforme de l'IBOR, modifient certaines dispositions en matière de comptabilité de couverture. Ils ont pour objectif de ne pas déqualifier les relations de couverture telles que documentées conformément à IFRS 9, en dépit des incertitudes soulevées par la réforme en cours. De plus, ces amendements obligent les entités à fournir aux investisseurs des informations supplémentaires sur leurs relations de couverture qui sont directement affectées par ces incertitudes.

Aucun impact significatif n'a été relevé au 30 juin 2020.

Amendements des normes IAS 1 « Présentation des états financiers » et IAS 8 « Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs »

Ces amendements précisent la définition du terme « significatif » repris dans les normes IAS 1 et IAS 8.

Aucun impact significatif n'a été relevé au 30 juin 2020.

1.2.2 Normes et interprétations publiées appliquées par anticipation pour la préparation des comptes consolidés semestriels 2020

Amendement des normes IFRS 16 relatif aux allègements de loyers liés au COVID-19

Le 28/05/2020 a été publié par l'IASB l'amendement définitif à la norme IFRS 16 Contrats de location, traitant des allègements de loyers liés au COVID-19.

- Cet amendement offre aux preneurs (i.e. locataires), et seulement à eux, la faculté de s'exempter d'évaluer si un allègement de loyer lié au COVID-19 est une modification de contrat. Cette exemption pratique conduit le locataire à comptabiliser les allègements de loyers liés au COVID-19 comme s'il ne s'agissait pas de modifications de contrat, et à

03 – Comptes Consolidés

reconnaître l'impact de l'allègement de loyers dans le résultat de la période.

- Cet amendement n'a pas encore été homologué par l'UE. Toutefois le groupe SNCF a décidé de l'appliquer à certaines catégories de contrats de location avec pour résultat un impact non significatif.

1.3 MÉTHODES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES AUX ARRÊTÉS INTERMÉDIAIRES

Les principes et méthodes comptables adoptés dans les états financiers intermédiaires arrêtés au 30 juin 2020 sont identiques à ceux utilisés dans les états financiers annuels arrêtés au 31 décembre 2019.

Par ailleurs, il est précisé :

1.3.1 Avantages au personnel

La provision nette relative aux avantages du personnel est mise à jour sur la base des dernières évaluations actuarielles disponibles à la date de clôture de l'exercice précédent. Une revue complète des hypothèses actuarielles a été réalisée pour SNCF Réseau SA, principal contributeur du groupe.

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

Ainsi les sociétés du groupe SNCF Réseau ont pu recourir à ce dispositif dès la mi-mars. Le Groupe a comptabilisé 29 M€ d'allocations de chômage partielle nette de l'Etat, qui vient minorer le coût attendu des avantages du personnel à court terme. Concernant le produit attendu de l'exonération de charges sociales au titre des indemnités de chômage partiel et des indemnités complémentaires, celui-ci n'a pu être constaté, les conditions requises n'étant pas réunies au 30 juin 2020

1.3.2 Impôts différés

Conformément à la norme IAS 34, le groupe applique la méthode du taux moyen effectif d'impôt attendu. Toutefois, le Groupe a maintenu le montant d'impôts différés d'actif (IDA) net de 2,8 Mds€ après écrêtement reconnu au 31/12/2019, dans l'attente d'une nouvelle trajectoire financière validée par le Conseil d'Administration. Pour rappel, le montant de créance d'IDA reconnu correspond au montant jugé recouvrable sur un horizon de temps raisonnable, soit 20 ans.

1.4 COMPARABILITE

1.4.1 Présentation du nouvel indicateur EBITDA du groupe SNCF

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

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les autres normes et interprétations d'applications obligatoires à compter d'un exercice postérieur au 30 juin 2020, qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

La définition retenue par le groupe SNCF pour son EBITDA correspond à celle de la MOP antérieurement présentée à l'exclusion :

- Des effets de variation de provisions liées aux avantages au personnel qui ne dépendent pas de l'activité et qui n'ont pas d'effets directement cash,
- Et après intégration des variations de provisions sur actifs circulants qui sont eux directement liés à l'activité.

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

Cette évolution conduit aux reclassements suivants :

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

Tableau de concordance :

| en millions d'euros | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 retraité | 1er semestre 2019 publié | Reclassement | Commentaire reclassement |
|--|-------------------|----------------------------|--------------------------|--------------|--|
| Chiffre d'affaires | 3 145 | 3 303 | 3 303 | - | |
| Achats et charges externes | -1 100 | -932 | -932 | - | |
| Charges de personnel | -1 463 | -1 268 | -1 273 | 5 | Neutralisation de la variation de provision pour avantages au personnel |
| Impôts et taxes | -190 | -129 | -129 | - | |
| Autres charges et produits opérationnels | -14 | -28 | -23 | -5 | Prise en compte de la variation nette des provisions sur actif circulant |
| Marge opérationnelle (MOP) | - | - | 947 | - | |
| EBITDA | 362 | 946 | - | - | |
| Variation nette des provisions | -15 | 9 | 8 | 1 | |
| .../... * | -679 | -558 | -558 | - | |
| Résultat opérationnel courant | -317 | 397 | 397 | - | |

*les autres soldes constitutifs du ROC sont sans changement

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

En application de la Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée au Journal officiel de la République française (le Nouveau Pacte Ferroviaire), SNCF Réseau SA a reçu, en date du 1^{er} janvier 2020, de SNCF SA (ex EPIC SNCF Mobilités) les titres de la SA SNCF Gares & Connexions pour une valeur de 1,2Md€ en contrepartie d'une dette vis-à-vis de SNCF SA. Conformément à la réglementation comptable (cf note 1.2), les comptes de SNCF Gares & Connexions sont consolidés dans les comptes du groupe SNCF Réseau au 30 juin 2020. En application de la recommandation AMF 2013-08, nous présentons ci-dessous les impacts au 30/06/2020 de cette opération sur les soldes intermédiaires du compte de résultat.

| en millions d'euros | 1er semestre 2020 |
|---------------------|-------------------|
| Chiffre d'affaires | 663 |
| EBITDA | 127 |
| ROC | -2 |
| Résultat financier | -19 |
| Résultat net | -30 |

1.5 PRINCIPES DE CONSOLIDATION

1.5.1 Entités contrôlées, sous contrôle conjoint ou influence notable

Les sociétés contrôlées par le Groupe directement ou indirectement sont consolidées selon la méthode de l'intégration globale. Le contrôle est défini et apprécié, conformément à la norme IFRS 10, sur la base de trois critères : le pouvoir, l'exposition aux rendements variables et le lien entre le pouvoir et ces rendements.

Dans la pratique, le contrôle existe lorsque le Groupe détient plus de 50% des droits de vote d'une entité (sont pris en compte les droits de vote existants et les droits de votes potentiels exerçables en substance) ou lorsque le Groupe détient le pouvoir :

- Sur plus de la moitié des droits de vote en vertu d'un accord avec d'autres investisseurs ;
- De diriger la politique financière et opérationnelle de l'entreprise en vertu d'un contrat ;
- De nommer ou de révoquer la majorité des membres du conseil d'administration ou de l'organe de direction équivalent ;
- De réunir la majorité des droits de vote dans les réunions du conseil d'administration ou de l'organe de direction équivalent.

Toutes les transactions significatives entre les sociétés contrôlées sont éliminées. La totalité du résultat des filiales est répartie entre le Groupe et les participations ne donnant pas le contrôle en fonction de leur pourcentage d'intérêt même si cela conduit à comptabiliser des participations ne donnant pas le contrôle pour des valeurs négatives.

Sont comptabilisés pour leur quote-part d'actifs et de passifs et d'éléments de résultat, après élimination des opérations réciproques, les partenariats qualifiés d'activités conjointes « joint operations » au sens de la norme IFRS 11.

Sont comptabilisés suivant la méthode de la mise en équivalence :

- Les investissements dans des partenariats qualifiés de co-entreprises (« joint-ventures ») au sens de la norme IFRS 11, c'est-à-dire ceux qui donnent uniquement un droit sur l'actif net d'une entité ;
- Les entités dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles sans en avoir le contrôle (entreprises associées) selon la norme IAS 28. L'influence notable

03 – Comptes Consolidés

est présumée lorsque la participation du Groupe est supérieure ou égale à 20%.

Les résultats des sociétés acquises, ou cédées, au cours de l'exercice sont comptabilisés dans le compte de résultat consolidé du Groupe à compter de la date de prise de contrôle et jusqu'à la date de transfert de ce contrôle en cas de cession.

Les comptes des sociétés du périmètre de consolidation sont retraités pour les mettre en conformité avec les principes comptables du Groupe et arrêtés au 30 juin 2020. Tous les résultats internes entre les sociétés consolidées sont éliminés, totalement pour ceux réalisés entre sociétés contrôlées et à hauteur du pourcentage de détention pour ceux réalisés avec des sociétés mises en équivalence.

La liste des entités du Groupe, co-entreprises, opérations conjointes et entités associées ainsi que les éléments d'appréciation du contrôle dans certaines entités sont présentés en note 9.

1.5.2 Conversion des états financiers des filiales étrangères

Les comptes des filiales étrangères dont la monnaie fonctionnelle est différente de l'euro sont convertis en euros selon la méthode du cours de clôture :

- Les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la clôture de l'exercice ;
- Les comptes de résultat sont convertis sur la base des taux de change moyens de l'exercice ;
- Les écarts de conversion résultant de la variation entre les taux de clôture de l'exercice précédent et ceux de l'exercice en cours sur les éléments de bilan, ainsi que ceux provenant de la différence entre les taux de change moyens et les taux de change à la clôture sur les éléments de résultat, sont portés dans le poste «Écarts de conversion» inclus en autres éléments du résultat global dans les capitaux propres consolidés.

De même, les écarts de change résultant de la conversion de créances ou dettes faisant partie de l'investissement net dans une filiale à l'étranger sont enregistrés dans le poste « Écarts de conversion » dans les capitaux propres. Ils sont comptabilisés en résultat lors de la sortie de l'investissement net.

2 FAITS MARQUANTS

2.1 NOMINATION DU PRESIDENT DIRECTEUR GENERAL ET NOUVELLE GOUVERNANCE

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

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

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

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

2.2 CRISE SANITAIRE DU COVID 19

L'activité du groupe SNCF Réseau a été fortement impactée par les conséquences de la crise sanitaire du Covid 19.

Les métiers Infrastructure et Gares & Connexions ont été particulièrement touchés avec une activité très réduite à compter du 17 mars 2020. L'activité reprend progressivement depuis les premières mesures de sortie du confinement, dans le respect des mesures sanitaires mises en place par le gouvernement français.

Les conséquences financières sont significatives mais ne peuvent être évaluées de façon certaine à la clôture.

Ce nouveau contexte économique a été pris en compte pour la réalisation des tests de valeur des UGT. Ces derniers sont présentés au paragraphe 4.5.

Le groupe a élaboré un plan d'actions spécifique destiné à générer des économies complémentaires d'ici la fin de l'année 2020 afin d'atténuer les impacts financiers de la crise.

2.3 IMPACTS AU 1^{ER} JANVIER 2020 DE LA REFORME FERROVIAIRE

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

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

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

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

- La transformation de l'EPIC SNCF Réseau en Société Anonyme (S.A.) avec un capital social de 500 M€, détenue à 100% par la S.A. SNCF, elle-même détenue à 100% par l'État.
 - o Cette transformation est sans effet sur les capitaux propres de SNCF Réseau au 1er janvier 2020.
 - o Le pilotage stratégique et financier est assuré par SNCF SA, société-mère du nouveau groupe unifié : SNCF Réseau ne réalise plus d'émission de dette sur les marchés depuis le 1er janvier 2020.

- Le transfert des actifs en gare de SNCF Réseau vers la nouvelle S.A. Gares & Connexions, sa filiale à 100%, pour un montant d'actifs nets de 513 M€. L'intégration de la SA Gares & Connexions dans le périmètre de consolidation du groupe SNCF Réseau.
- Le transfert des actifs de l'ex EPIC Mobilités vers la nouvelle S.A. Gares & Connexions, pour un montant d'actifs nets de 1 206 M€ en IFRS (1 217 M€ Normes Françaises).
- L'intégration des actifs relatifs aux missions de gestion de crise, de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système ferroviaire et répondant aux besoins de la défense (en provenance de SNCF S.A.) ; la valeur de ces apports s'élève à 6 K€ (rémunération en numéraire).
- La perte du statut de propriétaire des actifs ; cette décision de l'État est sans effet sur la comptabilisation des actifs en normes françaises comme en normes IFRS.
- La nouvelle organisation du groupe a conduit ce dernier à adapter la présentation de son information sectorielle dorénavant organisée en 3 secteurs d'activité.

2.3.1 Transfert des actifs en gares à la filiale G&C

Le transfert des actifs en gare de SNCF Réseau vers la nouvelle S.A. Gares & Connexions, sa filiale à 100%, pour un montant d'actifs nets de 584 M€ (514 M€ Normes Françaises). Les actifs transférés par SNCF Réseau à la S.A. SNCF Gares & Connexions sont de deux ordres :

Les biens existants situés dans le périmètre des gares de voyageurs (quais, halles voyageurs, terrains, passerelles & souterrains...) pour une valeur nette comptable de 1 055 M€ (1 012 M€ Normes Françaises) pour les 3 155 gares existantes.

Les projets d'investissements en gare en cours au 1er janvier 2020 pour une valeur nette comptable de 408 M€ (385 M€ Normes Françaises) pour les 975 projets identifiés. La maîtrise d'ouvrage de ces projets d'investissement (hors cas spécifiques) :

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

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

- Une quote-part de la dépréciation historique des actifs de l'EPIC SNCF Réseau, au prorata de la valeur des actifs nets apportés de 378 M€ en IFRS et 334 M€ en Normes Françaises.
- Une quote-part de la dette de l'EPIC SNCF Réseau à due proportion de la valorisation des actifs nets apportés dette nette apportée : 361 M€ (dette financière : 548 M€ ; disponibilités : 187 M€)
- Cette quote-part de dette sera incorporée pour tout ou partie au capital de SNCF Gares & Connexions pour qu'elle n'ait pas d'impact sur l'équilibre économique de la société (en attente de la décision de l'État)

03 – Comptes Consolidés

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

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

2.3.2 Transfert d'Ex EPIC Mobilités à la filiale G&C

L'ensemble des biens, droits et obligations attachés aux activités de gestion des gares de voyageurs est transféré par voie d'apport à la valeur net comptable.

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

| en millions d'euros | 01/01/2020 |
|---|--------------|
| Immobilisations corporelles | 3 733 |
| Actifs non courants | 3 733 |
| Créances d'exploitation | 387 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | - |
| Actifs courants | 387 |
| Total de l'actif | 4 120 |
| Autres réserves | - |
| Capitaux propres | - |
| Subventions d'investissements | 1 404 |
| Engagements envers le personnel | 65 |
| Dettes d'exploitation | 637 |
| Provisions | 6 |
| Passifs financiers | 801 |
| Passif | 2 914 |
| Apports | 1 206 |
| Total Passif | 4 120 |

2.3.3 Reprise partielle de la dette de SNCF Réseau S.A. par l'État au 1er janvier 2020

La loi de finance initiale (LFI) 2020 a, quant à elle, posé le principe d'une reprise de la dette de SNCF Réseau par l'État à hauteur de 25 Md€ à effet au 1er janvier 2020. L'État a annoncé en parallèle que cette reprise serait suivie d'une reprise complémentaire de 10 Md€ à effet au 1er janvier 2022. La reprise de dette en deux temps avec pour but d'assainir substantiellement la structure financière de l'entreprise.

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

- Mise en place de dette et créance miroir d'un montant de 25 Mds € de nominal entre SNCF Réseau et la CDP (Caisse de la Dette Publique) prenant effet au 01/01/2020,

- Substitution de l'Etat au bénéficiaire de Réseau en tant que débiteur vis-à-vis de la CDP, puis l'abandon de sa créance sur SNCF Réseau par l'Etat, également au 01/01/2020

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

| | Actif | Passif |
|----------|-------|---------------------------|
| | | Réserves 25 |
| Prêt CDP | 31,1 | Subvention financière 6,1 |

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

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

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

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

2.4 MOUVEMENT SOCIAL

Un mouvement social, débuté le 5 décembre 2019, en opposition au projet de la réforme du système des retraites s'est poursuivi jusqu'en février 2020. Un manque à gagner a été constaté avec des effets défavorables sur le chiffre d'affaires dans les comptes du groupe au 1^{er} semestre 2020.

2.5 TARIFICATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL 2021-2023

La tarification pluriannuelle des redevances d'infrastructure (publiée au Journal Officiel du 10/09/2019) a fait l'objet d'un avis de rejet partiel du tarif 2021 par l'Autorité de Régulation des Transports (ART) le 24 février 2020. SNCF Réseau a publié un nouveau projet de tarification des sillons le 5 juin 2020. L'avis de l'ART sur cette nouvelle tarification devrait être publié en août 2020

2.6 PERTE DE VALEUR

Eléments de contexte

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

- La Loi n°2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée le 27 juin 2018, les ordonnances et décrets venant préciser les modalités de mise en œuvre de cette Loi ;

- Un projet stratégique d'entreprise, élaboré par le Groupe Public Unifié à la demande de l'État, visant notamment à rendre l'entreprise plus performante ;
- Un nouvel accord de branche pour le transport ferroviaire d'ici 2020.

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

Le dernier plan stratégique groupe est actuellement en cours de mise à jour de même que sa trajectoire financière. Il prendra notamment en compte l'évolution du contexte économique lié aux effets de la crise sanitaire Covid 19. A date, les travaux se poursuivent, de même que les échanges avec la holding SNCF S.A. et l'État actionnaire. Ils devraient être finalisés d'ici la fin de l'exercice 2020

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

Indices identifiés sur la période

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

De manière à appréhender au mieux ces derniers effets, les entités du Groupe ont utilisé plusieurs scénarios prenant en compte des hypothèses différentes concernant les délais et niveaux de reprise de l'activité dans le temps, appliqués aux flux issus de la dernière trajectoire.

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

A l'issue de ces travaux et analyses, SNCF Réseau SA et SNCF Gares & Connexions ont réalisé de nouveaux tests. Ces derniers n'ont toutefois pas conduit à modifier les valeurs des actifs concernés. Une présentation détaillée des analyses et tests réalisés est faite au paragraphe 4.5

3 ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

3.1 SIGNATURE DU PERMIS DE CONSTRUIRE DU PROJET DE MODERNISATION DE LA GARE DU NORD

Le projet Paris Gare du Nord 2024 porté par la société d'économie mixte à opération unique « Stationord » a obtenu l'accord de la préfecture de Paris à travers la signature du permis de construire le 6 juillet 2020.

Ce projet dont le démarrage des travaux est prévu cet été, va renforcer l'attractivité des transports collectifs en Ile-de-France et contribuera à ce titre à la réduction des pollutions.

4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION

4.1.1 Immobilisations incorporelles

La valeur nette des immobilisations incorporelles au 30 juin 2020 s'analyse comme suit :

| en millions d'euros | 30/06/2020 | | | 31/12/2019 | | |
|--|--------------|-------------------------------|------------|------------|-------------------------------|------------|
| | Brut | Amortissement et dépréciation | Net | Brut | Amortissement et dépréciation | Net |
| Concessions, brevets, logiciels | 677 | -535 | 142 | 587 | -478 | 109 |
| Autres immobilisations incorporelles | 144 | -143 | 1 | 137 | -137 | 0 |
| Immobilisations incorporelles en cours | 242 | 0 | 242 | 242 | 0 | 242 |
| TOTAL | 1 063 | -678 | 385 | 966 | -616 | 350 |

L'évolution du poste s'explique de la manière suivante :

| en millions d'euros | 30/06/2020 | | 31/12/2019 | |
|---|---------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|
| | Concessions, brevets, logiciels | Autres immobilisations incorporelles | Concessions, brevets, logiciels | Autres immobilisations incorporelles |
| Valeur nette comptable au 01/01/2019 | 71 | 13 | 199 | 282 |
| Acquisitions | 0 | - | 101 | 101 |
| Cessions | - | - | - | - |
| Dotations nettes aux amortissements et aux provisions | -35 | -13 | - | -48 |
| Pertes de valeur | - | - | - | - |
| Variations de périmètre | - | - | - | - |
| Ecarts de conversion | - | - | - | - |
| Mise en service et autres variations | 74 | - | -58 | 16 |
| Valeur nette comptable au 31/12/2019 | 109 | -0 | 242 | 351 |
| Acquisitions | 0 | 0 | 31 | 31 |
| Dotations nettes aux amortissements et aux provisions | -33 | 0 | - | -33 |
| Pertes de valeur | 1 | - | - | 1 |
| Variations de périmètre | 27 | 1 | 5 | 34 |
| Mise en service et autres variations | 38 | - | -36 | 1 |
| Valeur nette comptable au 30/06/2020 | 142 | 1 | 242 | 386 |

Les acquisitions du 1^{er} semestre 2020 comprennent principalement les logiciels produits en interne, mis en service, ou toujours en cours de développement.

Le montant des immobilisations incorporelles mises en service s'élève à 36 M€ pour la période 30 juin 2020 contre 58 M€ pour l'exercice 2019.

03 – Comptes Consolidés

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

| en millions d'euros | 30/06/2020 | | 31/12/2019 | |
|-----------------------|------------|-------------------------------|------------|------------|
| | Brut | Amortissement et dépréciation | Net | Net |
| Constructions | 566 | -163 | 403 | 322 |
| Matériel de transport | 87 | -41 | 46 | 44 |
| Autres | - | - | - | - |
| Total | 653 | -204 | 449 | 366 |

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 | Constructions | Matériel de transport | Autres | Total |
|---|---------------|-----------------------|----------|------------|
| Valeur nette comptable au 01/01/2020 | 322 | 43 | - | 366 |
| Acquisitions | 78 | 16 | - | 94 |
| Cessions | 0 | - | - | 0 |
| Dotations nettes aux amortissements et aux provisions | -25 | -19 | - | -45 |
| Pertes de valeur | - | - | - | - |
| Variation de périmètre | 55 | 3 | - | 58 |
| Ecart de conversion | - | - | - | - |
| Mise en service et autres variations | -26 | 2 | - | -24 |
| Valeur nette comptable au 30/06/2020 | 403 | 46 | - | 449 |

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 | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 | Variation |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------|-----------|
| Loyers court terme | -15 | -19 | 4 |
| Loyers sur biens de faible valeur | -5 | -1 | -4 |
| Loyers non éligibles | -20 | -20 | -0 |

4.1.3 Immobilisations corporelles

La valeur nette des immobilisations corporelles au 30 juin 2020 se décompose comme suit :

| en millions d'euros | 30/06/2020 | | | 31/12/2019 | | |
|---|----------------|-------------------------------|---------------|----------------|-------------------------------|---------------|
| | Brut | Amortissement et dépréciation | Net | Brut | Amortissement et dépréciation | Net |
| Immeubles de placement | 305 | -21 | 284 | 312 | -24 | 288 |
| Terrains et constructions | 18 398 | -7 740 | 10 658 | 12 098 | -4 533 | 7 566 |
| Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux | 56 784 | -23 514 | 33 270 | 55 702 | -23 089 | 32 614 |
| Installations Techniques Matériel et Outillage (ITMO) et autres | 8 927 | -1 984 | 6 944 | 7 869 | -1 291 | 6 578 |
| Electrification, télécommunication, signalisation | 17 068 | -10 027 | 7 041 | 16 723 | -9 742 | 6 982 |
| Matériel de transport | 981 | -867 | 114 | 985 | -865 | 120 |
| Immobilisations corporelles en cours | 14 192 | -16 | 14 175 | 13 729 | -20 | 13 710 |
| TOTAL | 116 655 | -44 169 | 72 487 | 107 420 | -39 563 | 67 857 |

L'évolution du poste s'explique de la manière suivante :

| en millions d'euros | Immeubles de placement | Terrains et constructions | Voies, terrasses, ouvrages d'art et passages à niveaux | ITMO et autres | Electrification, télécommunication, signalisation & autres | Matériel de transport | Immobilisations corporelles en cours | Total |
|---|------------------------|---------------------------|--|----------------|--|-----------------------|--------------------------------------|---------------|
| Valeur nette comptable au 01/01/2019 | 298 | 7 374 | 31 185 | 6 697 | 7 066 | 121 | 11 637 | 64 380 |
| Acquisitions | - | - | - | 1 | - | - | 5 529 | 5 531 |
| Cessions | -9 | -1 | - | -0 | -0 | - | - | -10 |
| Dotations nettes aux amortissements et aux provisions | -1 | -198 | -1 084 | -182 | -566 | -12 | 14 | -2 029 |
| Pertes de valeur | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Mise en service et autres variations | - | 384 | 2 512 | 62 | 482 | 10 | -3 465 | -14 |
| Valeur nette comptable au 31/12/2019 | 288 | 7 565 | 32 614 | 6 578 | 6 982 | 119 | 13 710 | 67 857 |
| Acquisitions | - | 0 | - | 1 | - | - | 2 219 | 2 220 |
| Cessions | -5 | -3 | - | -0 | -0 | - | - | -7 |
| Dotations nettes aux amortissements et aux provisions | 1 | -205 | -550 | -127 | -292 | -6 | 3 | -1 176 |
| Variation de périmètre | -0 | 3 035 | -534 | 545 | -38 | - | 667 | 3 675 |
| Mise en service et autres variations | - | 266 | 1 739 | -54 | 389 | - | -2 423 | -83 |
| Valeur nette comptable au 30/06/2020 | 284 | 10 658 | 33 270 | 6 944 | 7 041 | 114 | 14 175 | 72 487 |

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

Le montant des immobilisations corporelles mises en service s'élève à 2 334 M€ :

- 2 034 M€ de projets ferroviaires ;
- 92 M€ au titre de l'activation des intérêts financiers ;
- 39 M€ de projets divers dont du matériel ferroviaire, de l'outillage et d'autres projets de fonctionnement ;
- 169 M€ de projets liés à l'activité Gare.

4.1.4 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

| en millions d'euros | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 |
|---|-------------------|-------------------|
| Immobilisations corporelles | -2 174 | -2 250 |
| Immobilisations incorporelles | -31 | -35 |
| Intérêts d'emprunts capitalisés | -44 | -104 |
| Total acquisitions | -2 249 | -2 389 |
| Variation des dettes sur immobilisations | 78 | -22 |
| Flux d'investissement corporels et incorporels | -2 171 | -2 411 |

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations incorporelles de la période comprend 31 M€ de production immobilisée sur projets informatiques.

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles de la période s'élève à 2 174 M€ et comprend 1 907 M€ de production immobilisée.

Ces dépenses d'investissement en immobilisations corporelles comprennent principalement :

- 1 891 M€ de dépenses d'investissement infrastructure qui se décomposent principalement en :
 - o 1 868 M€ de production directe ;
 - o 24 M€ d'opérations de gros entretien ;
 - o 14 M€ d'acquisitions directes ;
 - o -2 M€ d'avances et acomptes ;
 - o -13 M€ d'abandons de projets.
- 257 M€ de dépenses au titre de l'activité Gare ;
- 26 M€ d'autres investissements (matériels roulants, matériels et outillage).

Des réclamations ont été reçues par l'entreprise au titre des exercices 2015 à 2018 pour les PPP BPL et SEA. Au 30 juin 2020, les contentieux BPL et SEA sont toujours en cours.

03 – Comptes Consolidés

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

4.1.5 Dotations aux amortissements

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

| en millions d'euros | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 | Variation |
|--|-------------------|-------------------|-------------|
| Dotations aux amortissements incorporels | -32 | -20 | -12 |
| Dotations aux amortissements corporels | -1 177 | -993 | -184 |
| Dot./Amt des droits d'utilisation | -45 | -43 | -2 |
| Dotations aux amortissements | -1 254 | -1 056 | -198 |

La variation des dotations nettes aux amortissements est en partie due à l'évolution du périmètre de consolidation (160 M€).

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

La dotation aux amortissements des actifs SEA s'élève à 61 M€ au 30/06/2020.

4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT

4.2.1 Synthèse des subventions non courantes

| en millions d'euros | 30/06/2020 | 31/12/2019 |
|--|---------------|---------------|
| Subventions de développement sur immobilisations en cours | 5 912 | 5 156 |
| Subventions de développement sur immobilisations en service* | 22 553 | 21 478 |
| Subventions de régénération sur immobilisations en service* | 3 950 | 3 484 |
| Subvention de régénération 2019 | - | 537 |
| Subvention de régénération 2020 | 762 | - |
| Total | 33 177 | 30 655 |

(*) Nettes de reprises

Subventions de développement sur immobilisations en cours

Les subventions au 31 décembre 2020 s'élèvent à 5 912 M€.

Les mouvements de la période se décomposent comme suit :

| en millions d'euros | Montant Brut au 31/12/2019 | Augmentation | Mise en service | Reclassement | Montant Brut au 30/06/2020 |
|--|----------------------------|--------------|-----------------|--------------|----------------------------|
| Subventions sur immobilisations en cours | 5 156 | 882 | -426 | 301 | 5 912 |

Subventions de développement sur immobilisations en service

La répartition des subventions sur immobilisations mises en service par nature d'immobilisation se présente de la façon suivante :

| en millions d'euros | Immobilisations incorporelles | Terrains et constructions | Voies, terrassement, ouvrages d'art et passages à niveaux | ITMO, électrification, télécom & autres | Total |
|--|-------------------------------|---------------------------|---|---|---------------|
| Valeur nette comptable au 31/12/2019 | 0 | 2 131 | 15 436 | 3 910 | 21 478 |
| Mises en service de subventions sur l'exercice | - | 92 | 243 | 91 | 426 |
| Variation de périmètre | - | 878 | -0 | 224 | 1 102 |
| Cession/Mise au Rebus | - | -1 | - | - | -1 |
| Quote part de subvention virée au résultat | -1 | -121 | -163 | -167 | -452 |
| Autres | 4 | -141 | 220 | -83 | - |
| Valeur nette comptable au 30/06/2020 | 3 | 2 838 | 15 736 | 3 975 | 22 553 |

Subventions de régénération

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

en millions d'euros

| Année de mise en service | Date de mise en service | Durée de reprise | Montant en service | Cumul reprise | Montant net au 30/06/2020 |
|--------------------------|-------------------------|------------------|--------------------|---------------|---------------------------|
| 2004 | 01/07/2004 | 38 | 675 | -283 | 392 |
| 2005 | 25/03/2005 | 42 | 574 | -208 | 366 |
| 2006 | 09/05/2006 | 42 | 878 | -295 | 583 |
| 2007 | 21/03/2007 | 35 | 734 | -278 | 456 |
| 2008 | 17/04/2008 | 33 | 69 | -34 | 35 |
| 2009 | 17/01/2009 | 42 | 844 | -266 | 578 |
| 2010 | 22/01/2010 | 38 | 436 | -162 | 274 |
| 2011 | 01/01/2011 | 51 | 20 | -15 | 5 |
| 2012 | 01/01/2012 | 28 | 255 | -113 | 142 |
| 2013 | 01/01/2013 | 41 | 75 | -23 | 52 |
| 2016 | 01/01/2017 | 38 | 126 | -12 | 114 |
| 2017 | 01/01/2017 | 38 | 170 | -11 | 159 |
| 2018 | 01/01/2018 | 38 | 274 | -11 | 263 |
| 2019 | 01/01/2019 | 38 | 537 | -7 | 530 |
| Total | | | 5 667 | -1 717 | 3 950 |

4.2.2 Synthèse des subventions courantes

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

| en millions d'euros | 30/06/2020 | 31/12/2019 |
|--|--------------|--------------|
| Subventions d'exploitation appelées d'avance | 135 | 156 |
| Subventions d'investissement appelées d'avance | 2 137 | 2 476 |
| Total | 2 272 | 2 632 |

4.2.3 Subventions d'investissements reçues

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

| en millions d'euros | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 |
|--|-------------------|-------------------|
| Appels de subventions | 1 645 | 1 345 |
| Variation des créances sur subventions | -1 034 | -652 |
| Subventions d'investissement reçues | 611 | 693 |

4.2.4 Reprises de subventions d'investissement

| en millions d'euros | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 | Variation |
|---|-------------------|-------------------|-----------|
| Reprises de subventions d'investissement de développement | 478 | 427 | 50 |
| Reprises de subv. de renouvellement et mises aux normes | 71 | 64 | 7 |
| Reprises de subventions d'investissement | 549 | 491 | 58 |

Les reprises de subvention d'investissement correspondent à hauteur de 453 M€ aux subventions de développement en service et de 71 M€ au titre des subventions de régénération en service, 25 M€ au titre du droit d'utilisation SEA.

4.3 DROIT D'UTILISATION ACCORDÉ AU CONCESSIONNAIRE

Dans le cadre du contrat de concession SEA, un passif appelé « Droit d'utilisation accordé au concessionnaire » a été comptabilisé pour un montant de 2 433 M€ au 30 juin 2020 contre 2 548 M€ au 31 décembre 2019. Il représente la quote-part de l'investissement financé par le concessionnaire. Il est amorti sur la même durée que les actifs en concession, soit 54 ans, pour un montant de 25 M€ au 1^{er} semestre 2020.

03 – Comptes Consolidés

4.4 RÉSULTAT DE CESSIONS D'ACTIFS

Au 30 juin 2020, les résultats de cession d'actifs se détaillent de la façon suivante :

| en millions d'euros | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 | Variation |
|-------------------------------------|----------------------|-------------------------|-----------|
| Cession d'actifs incorporels | 0 | -0 | 0 |
| Cession d'actifs corporels | 41 | 7 | 34 |
| Cession d'actifs financiers | - | - | - |
| Résultat de cession d'actifs | 41 | 7 | 34 |

4.5 TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

4.5.1 Éléments de contexte

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

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

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

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

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

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

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

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

4.5.2 UGT Infrastructure

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

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

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

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

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

- La publication en septembre 2019 des modalités de mise en œuvre de la loi Didier promulguée le 7 juillet 2014 et relative au partage des responsabilités et des charges financières concernant l'entretien des ouvrages d'art ;
- L'interdiction programmée de l'utilisation du glyphosate annoncée par le gouvernement, illustrée par la loi Egalim du 30 octobre 2018, concernant le domaine de l'agriculture, et la mise en place en 2019 d'une mission parlementaire en charge de la stratégie de la sortie totale du glyphosate. La mise en œuvre de cette évolution réglementaire a été confirmée par le Président de SNCF pour mettre fin à l'utilisation du glyphosate en 2021.

Le périmètre du test de l'UGT Infrastructure a été adapté aux opérations de transferts d'actifs réalisées au 1er janvier 2020 dans le cadre de la réforme ferroviaire. Le test de valeur de l'UGT Infrastructure a été réalisé hors actifs gares transférés au 1er janvier 2020 représentant une valeur nette comptable de 0,9 Md€. La valeur recouvrable des actifs transférés a été documentée en lien avec la valeur retenue telle que convenue entre les parties dans le traité d'apport et visée par le rapport des commissaires aux apports, étant entendu qu'il a été considéré que la réunion des actifs gares issus de SNCF Mobilités et ceux issus de SNCF Réseau ne génèrent pas de synergie ni de « di synergie », ou qu'en tout état de cause, ces effets n'étaient pas mesurables au 31 décembre 2019.

Les tests de valeur réalisés ont permis de confirmer au 31 décembre 2019 les valeurs nettes comptables des actifs, de l'UGT Infrastructure d'une part, des actifs gares transférés,

d'autre part, compte tenu des dépréciations précédemment comptabilisées. Il a été toutefois précisé que la valeur recouvrable dépend notamment de la mise en œuvre par l'Etat de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour la soutenir ainsi que de la capacité de l'entreprise à atteindre ses plans de productivité. La réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront diverger de manière sensible des estimations retenues.

Au premier semestre 2020, les indices de variation de valeur suivants ont été identifiés :

- Impacts de la crise sanitaire COVID 19 (cf. paragraphe 2.2) sur les comptes de la S.A. SNCF Réseau (chiffre d'affaires, investissements et besoin en fonds de roulement) ;
- Risque de révision à la baisse de la trajectoire du fonds de concours.

Le test de valeur est réalisé au 30 juin 2020 à partir des flux de trésorerie de la trajectoire financière du nouveau plan stratégique du Groupe SNCF, qui intègrent notamment les effets de :

- La crise sanitaire,
- L'ouverture à la concurrence des trafics voyageurs,
- Les investissements additionnels nécessaires à la restauration de la consistance du réseau,
- La révision de la trajectoire de subventions de régénération perçues via le fond de concours.

Des scénarios de plan stratégique ont été présentés pour information au Conseil d'administration de la SA SNCF le 24 juin 2020. Ces scénarios qui représentent les meilleures évaluations de la trajectoire financière de SNCF Réseau à date, seront actualisés dans les prochains mois.

Des travaux sont en cours entre la SNCF et l'État afin de définir les mesures de soutien de financement permettant de conforter la consistance du réseau ferré national et d'assurer les flux nécessaires au maintien de la valeur des actifs au bilan de SNCF Réseau. L'issue de ces travaux est attendue avant la fin de l'année.

Les autres éléments méthodologiques pour déterminer la valeur recouvrable au 30 juin 2020, ainsi que les différentes hypothèses clés sont rappelés ci-après :

- La méthodologie retenue est identique à celle appliquée lors du précédent test de valeur réalisé en 2019 ;
- Les flux prévisionnels actualisés sont calculés sur les années de la nouvelle trajectoire économique 2020-2029, mis à jour des nouveaux éléments d'information disponibles, prolongés jusqu'en 2030, qui continue à constituer l'année normative, le réseau étant alors considéré comme stabilisé à cette date à un niveau de performance ou de régénération suffisant permettant d'optimiser le montant de la maintenance ;
- S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 :

- La valeur terminale est calculée en projetant à l'infini et au taux de 1,8% les valeurs de l'année normative 2030 et représente 87% de la valeur d'utilité.
- Les flux de trésorerie projetés sont après IS, l'IS retenu étant un IS théorique aux taux connus aux différentes dates et appliqué au résultat opérationnel courant prévisionnel.
- Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 5,3 % (vs. 5,15% au 31 décembre 2019).
- Les hypothèses clés du test concernent le niveau des péages, le niveau des investissements, le niveau de productivité, ainsi que les concours publics.

Ces hypothèses tiennent compte des accords intervenus entre l'entreprise et l'Etat, issus de la dernière trajectoire économique et financière présentée en Conseil d'administration et qui concernent :

- L'évolution dans l'indexation des péages : limitation de l'augmentation des péages TGV et fret à l'indice IPC (soit 1,75%) en remplacement de l'indexation prévue dans le dernier contrat de performance et parallèlement maintien de l'indexation des tarifs de péages conventionnés, soit les redevances d'accès TER et TET, conformément au contrat de performance en cours et à la réglementation applicable,
- Concernant la tarification fret, maintien par l'Etat du mécanisme de compensation dont le montant est augmenté pour prendre en compte l'évolution de l'indexation et le passage au nouveau modèle de coûts du CDI à compter de la tarification 2019,
- Des investissements de régénération additionnels, par rapport au test de fin 2019, programmés à compter de 2020, de l'ordre de 2 Md€ sur la période testée. Ces investissements permettent de confirmer la qualité d'un réseau régénéré en 2030,
- Une montée progressive des financements concernant les dépenses de sécurité et d'accessibilité hors IDF pour atteindre un financement à 100% à partir de 2024,
- Un effort de productivité complémentaire par rapport au contrat de performance de 300 M€ courants en 2026, à réaliser en plus des 1,2 Md € courants de productivité déjà inscrits dans le contrat de performance,
- Le versement de subventions d'investissement par l'Etat au profit de SNCF Réseau affectées au financement des investissements de régénération, pour des montants revus à la baisse par rapport au test de fin 2019, d'un montant de l'ordre de 1,1 Md€. Ces subventions sont issues de l'affectation par l'Etat de tout ou partie des dividendes perçus de SNCF sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du groupe public Unifié (GPU). La chronique des montants de subventions d'investissement de régénération pris en compte est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF.

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

03 – Comptes Consolidés

Il est précisé que l'ART a rendu le 06 février 2020 un avis non conforme concernant l'indexation de la tarification des activités conventionnées au titre de l'horaire de service 2021-2023, tarification publiée le 13 décembre 2019. SNCF Réseau a publié un nouveau projet de tarification des sillons le 5 juin 2020. L'avis de l'ART sur cette nouvelle tarification devrait être publié en août 2020.

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

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure s'élevait ainsi au 30/06/2020 à 31,4 Md€ contre 31,6 Mds € au 31/12/2019. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours.

Les autres immobilisations en cours (2,1 Md€ au 30 juin 2020 contre 1,9 Md€ au 31 décembre 2019) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

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

| | 2020 | 2019 |
|---|------------------|------------------|
| Secteur | SNCF Réseau | SNCF Réseau |
| UGT | Infrastructure | Infrastructure |
| Actif testé | 31,4 Mds€ | 31,6 Mds€ |
| Base retenue pour la valeur recouvrable | Valeur d'utilité | Valeur d'utilité |
| Source retenue | (1) | (1) |
| Taux d'actualisation | 5,0% - 5,9 % | 5,05% - 5,15 % |
| Taux de croissance long terme | 1,8 % | 1,7 % |

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

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

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

Une variation de +/- 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représente une variation de +/- 2 Mds € de la valeur recouvrable. Cette valeur est fournie à titre indicatif car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur recouvrable des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages.

Une variation de +/- 100 M€ par an des péages ou des concours de l'Etat représente une variation de +/- 1,8 Md€ de la valeur recouvrable.

4.5.3 UGT Gares & Connexions

Au premier semestre 2020, Les impacts de la crise sanitaire COVID 19 (cf. paragraphe 2.2) constituent un indice de variation de valeur sur les comptes du Groupe. SNCF Gares & Connexions (chiffre d'affaires, investissements et besoin en fonds de roulement).

Le test de valeur est réalisé au 30 juin 2020 à partir des flux de trésorerie du nouveau plan d'affaires réajusté dans le cadre du nouveau plan stratégique du Groupe SNCF, qui intègrent notamment :

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

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

Cette position devra être confirmée pour la clôture annuelle des comptes par les éléments financiers attendus au second semestre 2020.

| | 2020 | 2019 |
|---|---|-------------|
| Secteur | SNCF Gares & Connexions | Hors Groupe |
| UGT | Gares & Connexions | N/A |
| Actif testé | 3 Md€ | N/A |
| Base retenue pour la valeur recouvrable | Valeur d'utilité | N/A |
| Source retenue | Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini | N/A |
| Taux d'actualisation | 4,9 % - 5,7 % | N/A |
| Taux de croissance long terme | 1,8 % | N/A |

4.6 VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL

| en millions d'euros | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 |
|---|----------------------|----------------------|
| Stocks et en-cours | -71 | -29 |
| Créances d'exploitation | 618 | 200 |
| Dettes d'exploitation | -1 131 | -252 |
| Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés | -584 | -82 |

4.6.1 Stocks et en-cours

Au 30 juin 2020, les stocks se décomposent comme suit :

| en millions d'euros | Brut | 30/06/2020 Dépréciation | Net | 31/12/2019 Net | Variation |
|---------------------------|------------|----------------------------|------------|-------------------|-----------|
| Matières premières | 566 | -114 | 452 | 415 | 37 |
| Produits finis | 104 | - | 104 | 81 | 22 |
| En-cours de production | 17 | - | 17 | 17 | 1 |
| Stocks et en-cours | 687 | -114 | 573 | 513 | 60 |

4.6.2 Créances d'exploitation et autres comptes débiteurs

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit :

| en millions d'euros | Brut | 30/06/2020 Dépréciation | Net | 31/12/2019 Net | Variation |
|---|--------------|----------------------------|--------------|-------------------|-------------|
| Clients et comptes rattachés | 1 003 | -55 | 948 | 1 292 | -344 |
| Créances sur l'Etat et les collectivités | 617 | - | 617 | 596 | 21 |
| Autres créances d'exploitation | 549 | -3 | 546 | 497 | 49 |
| <i>Dont Fournisseurs avoirs à recevoir et avances</i> | <i>104</i> | <i>-</i> | <i>104</i> | <i>106</i> | <i>-2</i> |
| Montant net des créances d'exploitation | 2 169 | -58 | 2 111 | 2 385 | -275 |

Les créances clients et comptes rattachés se composent essentiellement des créances sur péages pour 794 M€ au 30 juin 2020.

La variation du poste « Autres créances d'exploitation » correspond pour l'essentiel à des sommes versées d'avance aux fournisseurs dans le cadre des PPP (BPL et CNM) et concession (SEA).

03 – Comptes Consolidés

Les dépréciations des créances clients et des autres créances d'exploitation ont varié comme suit sur 2019 et 2020 :

| en millions d'euros | 31/12/2019 | Dotation | Reprise | Variation de périmètre | 30/06/2020 |
|---|------------|------------|-----------|------------------------|------------|
| Clients et comptes rattachés - dépréciation | -41 | -18 | 14 | -10 | -54 |
| Autres créances d'exploitation - dépréciation | -2 | -1 | 0 | - | -3 |
| Total | -42 | -20 | 14 | -10 | -57 |

| en millions d'euros | 31/12/2018 | Dotation | Reprise | Variation de périmètre | 31/12/2019 |
|---|------------|------------|-----------|------------------------|------------|
| Clients et comptes rattachés - dépréciation | -43 | -22 | 25 | - | -41 |
| Autres créances d'exploitation - dépréciation | -1 | -1 | 1 | - | -2 |
| Total | -44 | -24 | 25 | - | -42 |

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

| en millions d'euros | Echus non dépréciés | | | | | | Total |
|---------------------|---------------------|-----------|----------|---------------|----------------|-----------|-------|
| | Non échus | Dépréciés | < 3 mois | De 4 à 6 mois | De 7 à 12 mois | > 12 mois | |
| 30/06/2020 | 888 | 54 | 14 | 7 | 31 | 10 | 1 003 |
| 31/12/2019 | 1 268 | 41 | -19 | 5 | 34 | 4 | 1 333 |

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

4.6.3 Subventions à recevoir

Les subventions à recevoir se décomposent ainsi :

| en millions d'euros | 30/06/2020 | 31/12/2019 |
|-------------------------------|--------------|--------------|
| Subventions à encaisser | 785 | 526 |
| Subventions à appeler | 2 105 | 1 605 |
| Provisions pour dépréciations | -51 | -52 |
| Total | 2 838 | 2 079 |

Les subventions échues non dépréciées à plus de 12 mois au 30 juin 2020 concernent principalement les Collectivités territoriales pour 127 M€ et l'Agence de Financement des Infrastructures Transport de France (AFITF) pour 212 M€.

4.6.4 Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit :

| en millions d'euros | 30/06/2020 | 31/12/2019 | Variation |
|--|--------------|--------------|------------|
| Fournisseurs et comptes rattachés | 2 463 | 2 622 | -159 |
| <i>dont dettes sur acquisitions d'immobilisations</i> | <i>397</i> | <i>287</i> | <i>110</i> |
| Avances et acomptes reçus sur commande | 368 | 520 | -152 |
| <i>dont avances reçues sur cession d'immobilisations</i> | <i>124</i> | <i>1</i> | <i>123</i> |
| Dettes sociales | 663 | 564 | 99 |
| Dettes sur l'Etat et les collectivités | 313 | 410 | -97 |
| Autres dettes d'exploitation | 1 249 | 18 | 1 231 |
| Produits constatés d'avance | 819 | 845 | -26 |
| Total des dettes d'exploitation | 5 874 | 4 978 | 896 |

4.7 AVANTAGES AU PERSONNEL

Les engagements envers le personnel ont augmenté de 33 M€ sur le premier semestre 2020. Cette variation s'explique principalement par l'intégration de Gare & Connexions pour 64 M€, par la hausse du taux d'actualisation passant de 0,60 % au 31 décembre 2019 à 0,69 % au 30 juin 2020 et par la baisse du taux d'inflation qui passe de 1,9 % au 31 décembre 2019 à 1,8 % 30 juin 2020.

Les gains actuariels de 35 M€ ont été réparties comme suit :

- Une perte actuarielle nette de 6 M€ sur la ligne « Coût financier des avantages du personnel » au titre des avantages à long terme,
- Un gain actuariel de 41 M€ sur les réserves non recyclables en capitaux propres au titre des avantages postérieurs à l'emploi.

Le coût financier de 9 M€ s'explique par la charge de 3 M€ liée à l'effet désactualisation et 6 M€ de perte actuarielle nette.

4.8 PROVISIONS

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

| en millions d'euros | 01/01/2020 | Dotations | Reprise utilisée | Reprise non utilisée | 30/06/2020 | dont courant | dont non courant |
|---------------------------------------|------------|-----------|------------------|----------------------|------------|--------------|------------------|
| Risques fiscaux, sociaux et douaniers | 35 | 7 | -1 | - | 45 | 0 | 45 |
| Risques environnementaux | 161 | 13 | -4 | -2 | 174 | - | 174 |
| Litiges et risques contractuels | 78 | 14 | -8 | -2 | 83 | 1 | 83 |
| Autres | 1 | 1 | -0 | - | 5 | 3 | 2 |
| Total provisions | 275 | 36 | -13 | -4 | 307 | 3 | 304 |

4.8.1 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

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

4.8.2 Provisions à caractère environnemental

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

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

4.8.3 Provisions pour litiges et risques contractuels

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

5 CAPITAUX ET FINANCEMENT

5.1 CAPITAUX PROPRES

Au 1er janvier 2020, le capital social de la SA, entièrement détenu par la SA SNCF conformément aux dispositions de l'article L. 2101-1 du Code des Transports, s'établit à 500M€, divisé en 5 000 000 actions de 100 euros chacune.

Le montant de la dotation en capital existante au 31/12/2019 excédant le montant de 500M€, soit 9 265M€, a été reclassé en report à nouveau conformément à la décision de l'AGO du 24/03/2020.

Les réserves consolidées du groupe SNCF Réseau ont augmenté de 25 Md€ à la suite de la reprise de la dette par l'État (cf. note 2.3.2).

5.2 DETTE NETTE ET ENDETTEMENT FINANCIER NET

5.2.1 Reprise de la dette

Au 1er janvier 2020, l'État a repris 25Mds € de valeur nominale de remboursement de la dette de SNCF Réseau, conformément aux dispositions de la LFI 2020.

Le mécanisme de la reprise a ainsi été réalisé selon les différentes étapes suivantes :

- SNCF Réseau et CDP (Caisse de la Dette Publique) mettent en place, au même instant de raison, des prêts croisés pour un montant et des caractéristiques identiques ; ces prêts reflètent parfaitement les caractéristiques (maturité, profil de remboursement, taux d'intérêt moyen, etc.) de la dette brute SNCF Réseau, en ce compris les instruments de couverture,
- L'Etat se substitue à SNCF Réseau pour le remboursement de sa dette envers la CDP.

Cette opération s'est traduite :

- Par la comptabilisation en valeur de marché de la créance et de la dette miroir intégrant une survalueur de 6,1 Mds €, à l'actif et au passif, par rapport à la valeur nominale de reprise de 25 Mds €
- Concomitamment avec la comptabilisation de l'abandon de sa créance par l'Etat par (i) incorporation aux réserves du montant correspondant à la valeur nominale de la dette, soit 25 Mds€ et (ii) par la matérialisation d'une subvention de nature financière correspondant au taux bonifié (différentiel entre le taux d'intérêt moyen du stock de dette de Réseau et le taux de marché en vigueur) des intérêts de la créance CDP.

Postérieurement au 01/01/2020, la créance sur la CDP suit les règles de comptabilisation des actifs financiers comptabilisés au coût amorti. Parallèlement, la subvention financière est reprise en résultat de manière actuarielle au même rythme que le recyclage en résultat de la survalueur attachée à la créance via le calcul du coût amorti. En conséquence, l'impact en résultat financier de cette opération correspond à un produit financier net parfaitement miroir de la charge financière effectivement supportée par SNCF Réseau pour la quote-part de dette reprise par l'Etat.

La créance sur la CDP ainsi que la subvention financière sont intégrées à la définition de la dette nette.

5.2.2 Coût de l'endettement financier net

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

| en millions d'euros | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 | Variation |
|---|-------------------|-------------------|------------|
| Résultat sur passifs au coût amorti | -730 | -675 | -55 |
| Résultat sur actifs au coût amorti | 382 | 5 | 377 |
| Résultat sur opérations de couverture | 38 | 49 | -11 |
| Résultat sur autres instruments à la JV par résultat | -9 | -9 | -0 |
| Résultat de change | -0 | 0 | -0 |
| Coût de l'endettement financier net | -319 | -629 | 310 |
| Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives | -1 | -1 | -0 |
| Autres charges financières | -1 | -0 | -1 |
| Autres produits financiers | -1 | 1 | -1 |
| Coût de l'endettement financier net et autres | -321 | -629 | 308 |

5.2.3 Calcul de l'endettement financier net

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

30/06/2020

| en millions d'euros | Qualification comptable | | | | Juste valeur de la classe | | | | | | | |
|--|-------------------------|---------------|---------------|------------------|--|----------------|--------------------------------|-------------------------|---------------|--------------|---------------|----------|
| | Courant | Non courant | Total | Dette nette IFRS | A la juste valeur par capitaux propres | Au coût amorti | A la juste valeur par résultat | Qualifiés de couverture | Total | Niveau 1 | Niveau 2 | Niveau 3 |
| Prêts, créances et placements | 1 398 | 804 | 2 202 | 2 202 | - | 2 202 | - | - | 2 202 | 1 398 | 804 | - |
| Créance sur la Caisse de la dette publique | 2 680 | 28 418 | 31 098 | 31 098 | - | 31 098 | - | - | 31 996 | - | 31 996 | - |
| Dérivés actifs | 211 | 1 023 | 1 234 | 1 234 | - | - | 5 | 1 228 | 1 234 | - | 1 234 | - |
| Créances PPP | 268 | 2 180 | 2 448 | 2 448 | - | 2 448 | - | - | 2 448 | - | 2 448 | - |
| Actifs financiers | 4 556 | 32 425 | 36 981 | 36 981 | - | 35 747 | 5 | 1 228 | 37 879 | 1 398 | 36 482 | - |
| Valeurs mobilières de placement | 20 | - | 20 | 20 | - | - | 20 | - | 20 | 20 | - | - |
| Disponibilités | 65 | - | 65 | 65 | - | - | 65 | - | 65 | 65 | - | - |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 84 | - | 84 | 84 | - | - | 84 | - | 84 | 84 | - | - |
| Emprunts obligataires | 5 832 | 47 047 | 52 880 | 52 880 | - | 52 880 | - | - | 64 446 | - | 64 446 | - |
| Emprunts auprès des établissements de crédit | 20 | 515 | 536 | 536 | - | 536 | - | - | 735 | - | 735 | - |
| Emprunts SNCF | 55 | 1 387 | 1 442 | 1 442 | - | 1 442 | - | - | 1 617 | - | 1 617 | - |
| Autres emprunts | 6 | 174 | 180 | 180 | - | 180 | - | - | 180 | - | 180 | - |
| Emprunts, dont | 5 913 | 49 124 | 55 037 | 55 037 | - | 55 037 | - | - | 66 978 | - | 66 978 | - |
| Emprunts non couverts | 4 005 | 38 556 | 42 560 | 42 560 | - | 42 560 | - | - | 54 501 | - | 54 501 | - |
| Emprunts avec couverture de flux de trésorerie | 1 694 | 8 435 | 10 128 | 10 128 | - | 10 128 | - | - | 10 128 | - | 10 128 | - |
| Emprunts avec couverture de juste valeur | 215 | 2 134 | 2 348 | 2 348 | - | 2 348 | - | - | 2 348 | - | 2 348 | - |
| Dérivés passifs | 41 | 2 951 | 2 992 | 2 992 | - | - | 18 | 2 975 | 2 992 | - | 2 992 | - |
| Trésorerie passive | 491 | - | 491 | 491 | - | 491 | - | - | 491 | 491 | - | - |
| Dettes de trésorerie dont | 167 | - | 167 | 167 | - | 167 | - | - | 167 | 167 | - | - |
| Dettes de trésorerie non couvertes | 167 | - | 167 | 167 | - | 167 | - | - | 167 | 167 | - | - |
| Dettes de trésorerie couvertes | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Dettes PPP | 279 | 2 232 | 2 511 | 2 511 | - | 2 511 | - | - | 2 511 | - | 2 511 | - |
| Passifs financiers | 6 891 | 54 307 | 61 198 | 61 198 | - | 58 206 | 18 | 2 975 | 73 139 | 658 | 72 481 | - |
| Subvention financière | - | 5 801 | 5 801 | 5 801 | - | 5 801 | - | - | 5 801 | - | 5 801 | - |
| Dette nette IFRS | | | | 29 934 | | | | | | | | |

03 – Comptes Consolidés

31/12/2019

| | Qualification comptable | | | | | | | | Juste valeur de la classe | | | |
|--|-------------------------|---------------|---------------|------------------|--|----------------|--------------------------------|-------------------------|---------------------------|--------------|---------------|----------|
| | Courant | Non courant | Total | Dette nette IFRS | A la juste valeur par capitaux propres | Au coût amorti | A la juste valeur par résultat | Qualifiés de couverture | Total | Niveau 1 | Niveau 2 | Niveau 3 |
| en millions d'euros | | | | | | | | | | | | |
| Prêts, créances et placements | 1 142 | 694 | 1 836 | 1 836 | - | 1 836 | - | - | 1 836 | 1 142 | 694 | - |
| Créance sur la Caisse de la dette publique | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Dérivés actifs | 140 | 1 029 | 1 170 | 1 170 | - | - | 9 | 1 160 | 1 170 | - | 1 170 | - |
| Créances PPP | 268 | 2 250 | 2 518 | 2 518 | - | 2 518 | - | - | 2 518 | - | 2 518 | - |
| Actifs financiers | 1 551 | 3 973 | 5 524 | 5 524 | - | 4 354 | 9 | 1 160 | 5 524 | 1 142 | 4 381 | - |
| Valeurs mobilières de placement | 1 726 | - | 1 726 | 1 726 | - | - | 1 726 | - | 1 726 | 1 726 | - | - |
| Disponibilités | 900 | - | 900 | 900 | - | - | 900 | - | 900 | 900 | - | - |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 2 627 | - | 2 627 | 2 627 | - | - | 2 627 | - | 2 627 | 2 627 | - | - |
| Emprunts obligataires | 4 407 | 48 748 | 53 155 | 53 155 | - | 53 155 | - | - | 62 416 | - | 62 416 | - |
| Emprunts auprès des établissements de crédit | 21 | 524 | 545 | 545 | - | 545 | - | - | 591 | - | 591 | - |
| Emprunts SNCF | 25 | 658 | 683 | 683 | - | 683 | - | - | 885 | - | 885 | - |
| Autres emprunts | 3 | 28 | 31 | 31 | - | 31 | - | - | 31 | - | 31 | - |
| Emprunts, dont | 4 455 | 49 958 | 54 413 | 54 413 | - | 54 413 | - | - | 63 923 | - | 63 923 | - |
| Emprunts non couverts | 2 838 | 38 847 | 41 685 | 41 685 | - | 41 685 | - | - | 51 195 | - | 51 195 | - |
| Emprunts avec couverture de flux de trésorerie | 1 617 | 8 744 | 10 361 | 10 361 | - | 10 361 | - | - | 10 361 | - | 10 361 | - |
| Emprunts avec couverture de juste valeur | - | 2 368 | 2 368 | 2 368 | - | 2 368 | - | - | 2 368 | - | 2 368 | - |
| Dérivés passifs | 54 | 2 417 | 2 472 | 2 472 | - | - | 17 | 2 455 | 2 472 | - | 2 472 | - |
| Trésorerie passive | 28 | - | 28 | 28 | - | 28 | - | - | 28 | 28 | - | - |
| Dettes de trésorerie dont | 508 | - | 508 | 508 | - | 508 | - | - | 508 | 508 | - | - |
| Dettes de trésorerie non couvertes | 197 | - | 197 | 197 | - | 197 | - | - | 197 | 197 | - | - |
| Dettes de trésorerie couvertes | 311 | - | 311 | 311 | - | 311 | - | - | 311 | 311 | - | - |
| Dettes PPP | 279 | 2 353 | 2 631 | 2 631 | - | 2 631 | - | - | 2 631 | - | 2 631 | - |
| Passifs financiers | 5 325 | 54 728 | 60 053 | 60 053 | - | 57 581 | 17 | 2 455 | 69 563 | 536 | 69 026 | - |
| Subvention financière | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Dette nette IFRS | | | | 51 902 | | | | | | | | |

5.2.3.1 Actifs financiers**5.2.3.1.1 Actifs au coût amorti****Prêts, créances et placements**

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

Créances PPP

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

Les subventions à appeler sont d'un montant de 1 093 M€ pour BPL, 1 064 pour CNM et 291 M€ pour GSM-R au 31/12/2020. Concernant GSM-R, le projet n'étant pas financé à 100%, le montant de la subvention à recevoir est inférieur à la dette financière associée.

5.2.3.1.2 Actifs à la juste valeur par le résultat**Dérivés actifs**

Les actifs de transaction correspondent à des instruments dérivés non qualifiés de couverture. Les montants des instruments dérivés sont présentés en note 5.3

5.2.3.1.3 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont constitués :

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

Au 30/06/2020, le montant de Trésorerie et Equivalents de trésorerie s'élève à :

| en millions d'euros | 30/06/2020 | 31/12/2019 | Variation |
|--|-------------|--------------|---------------|
| SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à 3 mois (*) | 20 | 1 726 | -1707 |
| Disponibilités | 65 | 900 | -836 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière | 84 | 2 627 | -2 543 |
| Concours bancaires courants | 491 | 28 | 463 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie | -407 | 2 598 | -3 005 |

(*) y compris dépôts et billets de trésorerie

5.2.3.2 Passifs financiers**5.2.3.2.1 Passif au coût amorti****Emprunt à long terme**

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 est habilité à émettre jusqu'au 30 juin 2020.

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.

Au 30/06/2020, la dette nette en valeur comptable IFRS s'élève à 29.9 Mds €.

Dettes de trésorerie et trésorerie passive

Les dettes de trésorerie sont constituées de :

- Dettes court terme à plus de 3 mois et moins d'un an :
 - o Libellées en Euros : 3 M€ au 30/06/2020 vs 0 M€ au 31/12/2019
 - o Libellées en Dollars Américain : 0 M€ au 30/06/2020 vs 312 M€ au 31/12/2019
- Cash collatéraux aux passifs couvrant des instruments financiers dérivés actifs (167 M€ au 30/06/2020 vs 197M€ au 31/12/2019)

La trésorerie passive (491 M€ au 30/06/2020 contre 28 M€ au 31/12/2019) est principalement constituée de comptes courants et de concours bancaires.

Passifs liés aux PPP

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

Les montants restants dus au titre des passifs liés aux PPP sont de 1 093 M€ pour BPL, 1 079 M€ pour CNM et 340 M€ pour GSMR au 30/06/2020.

5.2.3.2.2 Passifs à la juste valeur par le résultat**Dérivés passifs**

Les montants des instruments dérivés sont présentés en note 5.3.

03 – Comptes Consolidés

5.2.3.3 Rapprochement avec les flux de trésorerie des activités de financement

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

| en millions d'euros | Flux de trésorerie liés aux activités de financement | | | | | Variations "non cash" | | | |
|--|--|------------------------------|-----------------------------------|--|--|----------------------------|-------------------------|---------------|----------------|
| | 31/12/2019 | Émissions d'emprunts / prêts | Remboursements d'emprunts / prêts | Encaissements / décaissements sur créances et dettes PPP | Variation des dettes et actifs de trésorerie | Variations de juste valeur | Variations de périmètre | Autres | 30/06/2020 |
| Passifs | -60 024 | -135 | 17 | 141 | 340 | -316 | -765 | -5 766 | -66 508 |
| Dettes long terme | -54 413 | -135 | 17 | - | - | 258 | -763 | -0 | -55 037 |
| Dérivés passifs | -2 472 | - | - | - | - | -505 | - | -16 | -2 992 |
| Dettes court terme et collatéraux passifs | -508 | - | - | - | 340 | 2 | -2 | - | -167 |
| Dettes PPP | -2 631 | - | - | 141 | - | -71 | - | 50 | -2 511 |
| Subvention financière | - | - | - | - | - | - | - | -5 801 | -5 801 |
| Actifs | 4 830 | - | -0 | -138 | 255 | 91 | - | 31 139 | 36 177 |
| Placements court terme et collatéraux actifs | 1 142 | - | - | - | 255 | - | - | - | 1 398 |
| Dérivés actifs | 1 170 | - | - | - | - | 57 | - | 7 | 1 234 |
| Créance sur la Caisse de la dette publique | - | - | -0 | - | - | -34 | - | 31 132 | 31 098 |
| Créances PPP | 2 518 | - | - | -138 | - | 68 | - | - | 2 448 |
| Total des passifs et actifs liés aux activités de financement (1) | -55 195 | -135 | 16 | 3 | 595 | -224 | -765 | 25 373 | -30 331 |
| Passifs | -28 | - | - | - | -404 | - | -58 | - | -491 |
| Trésorerie passive | -28 | - | - | - | -404 | - | -58 | - | -491 |
| Actifs | 3 321 | 108 | -0 | - | -2 558 | 2 | 15 | 2 | 888 |
| Prêts, créances et placements | 694 | 108 | -0 | - | 42 | 2 | -41 | 1 | 804 |
| Valeurs mobilières de placement | 1 726 | - | - | - | -1 707 | 0 | - | - | 20 |
| Disponibilités | 900 | - | - | - | -893 | - | 56 | 1 | 65 |
| Total des autres passifs et actifs financiers (2) | 3 292 | 108 | -0 | - | -2 962 | 2 | -43 | 2 | 397 |
| dont autres actifs financiers | 694 | 108 | -0 | - | 42 | 2 | -41 | 1 | 397 |
| dont trésorerie et équivalents de trésorerie | 2 598 | - | - | - | -3 005 | 0 | -2 | 1 | -407 |
| TOTAL DETTE NETTE (1)+(2) | -51 902 | -27 | 16 | 3 | -2 367 | -222 | -808 | 25 374 | -29 934 |

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

| en millions d'euros | 31/12/2019 | Cash flow libre | Variation non cash | 30/06/2020 |
|---|----------------|-----------------|--------------------|----------------|
| Passifs liés aux activités de financement | -60 024 | 364 | -6 847 | -66 508 |
| Actifs liés aux activités de financement | 4 830 | 116 | 31 231 | 36 177 |
| Autres actifs financiers | 694 | 150 | -39 | 804 |
| Trésorerie et Equivalents de trésorerie | 2 598 | -3 005 | -1 | -407 |
| Dette nette IFRS-Variation Cash | -51 902 | -2 375 | 24 343 | -29 934 |

Décomposition selon éléments du TFT

| | |
|---|---------------|
| Flux de trésorerie opérationnels | -204 |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'investissements | -1 608 |
| Retraité des variations des prêts et avances accordés (Eole)* | 108 |
| Flux de trésorerie liées aux activités de financement ** | -323 |
| Remboursements et intérêts nets sur obligations locatives | -49 |
| Cash Flow Libre Groupe SNCF Réseau | -2 077 |

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

**Dont ICNE et Amortissements des frais et primes d'émission 298 M€

| en millions d'euros | Flux de trésorerie liés aux activités de financement | | | | | Variations "non cash" | | |
|--|--|------------------------------|-----------------------------------|--|--|----------------------------|-------------|----------------|
| | 31/12/2018 | Émissions d'emprunts / prêts | Remboursements d'emprunts / prêts | Encaissements / décaissements sur créances et dettes PPP | Variation des dettes et actifs de trésorerie | Variations de juste valeur | Autres | 30/06/2019 |
| Passifs | -57 704 | -3 615 | 366 | 141 | 485 | -771 | 122 | -60 975 |
| Dettes long terme | -49 735 | -3 615 | 366 | - | - | -28 | -6 | -53 019 |
| Dérivés passifs | -2 306 | - | - | - | - | -728 | 151 | -2 882 |
| Dettes court terme et collatérales passifs | -2 946 | - | - | - | 485 | 59 | - | -2 402 |
| Dettes PPP | -2 717 | - | - | 141 | - | -74 | -23 | -2 672 |
| Actifs | 4 848 | - | - | -137 | 364 | 150 | -145 | 5 079 |
| Placements court terme et collatéraux actifs | 1 120 | - | - | - | 364 | - | - | 1 484 |
| Dérivés actifs | 1 079 | - | - | - | - | 78 | -145 | 1 012 |
| Créances PPP | 2 650 | - | - | -137 | - | 72 | 0 | 2 584 |
| Total des passifs et actifs liés aux activités de financement (1) | -52 856 | -3 615 | 366 | 4 | 849 | -621 | -23 | -55 896 |
| Passifs | -20 | - | - | - | 7 | - | - | -13 |
| Trésorerie passive | -20 | - | - | - | 7 | - | - | -13 |
| Actifs | 3 286 | 213 | -8 | - | 747 | 7 | - | 4 245 |
| Prêts, créances et placements | 489 | 213 | -8 | - | -0 | 9 | - | 703 |
| Valeurs mobilières de placement | 1 908 | - | - | - | 1 039 | -2 | - | 2 945 |
| Disponibilités | 889 | - | - | - | -292 | - | - | 597 |
| Total des autres passifs et actifs financiers (2) | 3 266 | 213 | -8 | - | 754 | 7 | - | 4 232 |
| dont autres actifs financiers | 489 | 213 | -8 | - | -0 | 9 | - | 703 |
| dont trésorerie et équivalents de trésorerie | 2 777 | - | - | - | 754 | -2 | - | 3 529 |
| TOTAL DETTE NETTE (1)+(2) | -49 590 | -3 403 | 358 | 4 | 1 603 | -614 | -23 | -51 664 |

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

| en millions d'euros | 31/12/2018 | Cash flow libre | Variation non cash | 30/06/2019 |
|--|----------------|-----------------|--------------------|----------------|
| Passifs liés aux activités de financement | -57 704 | -2 623 | -649 | -60 975 |
| Actifs liés aux activités de financement | 4 848 | 227 | 5 | 5 079 |
| Autres actifs financiers | 489 | 204 | 9 | 703 |
| Trésorerie et Equivalents de trésorerie | 2 777 | 754 | -2 | 3 529 |
| Dettes nettes IFRS | -49 590 | -1 438 | -637 | -51 664 |
| Dont Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles | | 889 | | |
| Dont Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement | | -1 802 | | |
| Exclusion de Variation des prêts et avances consentis * | | 204 | | |
| Dont Intérêts décaissés | | -666 | | |
| Dont remboursements et intérêts nets sur obligations locatives | | -63 | | |
| Exclusion de Variation de BFR financier des ICNE | | -44 | | |
| Cash Flow Libre | | -1 482 | | |

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

03 – Comptes Consolidés

5.3 SITUATION COMPTABLE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

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

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

Instruments dérivés par traitement comptable

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

| en millions d'euros | 30/06/2020 | | | 31/12/2019 | | |
|---|------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|
| | Courant | Non courant | Total | Courant | Non courant | Total |
| Dérivés de couverture de flux de trésorerie | 126 | 631 | 757 | 100 | 603 | 703 |
| Dérivés de couverture de juste valeur | 79 | 392 | 471 | 32 | 426 | 458 |
| Dérivés de transaction | 5 | - | 5 | 9 | 0 | 9 |
| Instruments dérivés actifs | 211 | 1 023 | 1 234 | 140 | 1 029 | 1 170 |
| Dérivés de couverture de flux de trésorerie | 41 | 2 723 | 2 764 | 43 | 2 250 | 2 294 |
| Dérivés de couverture de juste valeur | -18 | 229 | 211 | -5 | 167 | 161 |
| Dérivés de transaction | 18 | - | 18 | 16 | 0 | 17 |
| Instruments dérivés passifs | 41 | 2 951 | 2 992 | 54 | 2 417 | 2 472 |

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

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

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

| en millions d'euros | Capitaux propres recyclables (couverture de flux de trésorerie) |
|-------------------------------|---|
| 01/01/2019 | -1 324 |
| Recyclé en résultat | 15 |
| Variations de valeur efficace | -421 |
| 31/12/2019 | -1 730 |

| en millions d'euros | Capitaux propres recyclables (couverture de flux de trésorerie) |
|------------------------------|---|
| 01/01/2020 | -1 730 |
| Recyclé en résultat | 8 |
| Variation de valeur efficace | -98 |
| 30/06/2020 | -1 820 |

La variation des réserves recyclables s'élève à -406 M€ en 2019 et -90 M€ en 2020.

En application des dispositions relatives à la comptabilisation des coûts de couverture selon IFRS 9, SNCF Réseau comptabilise les variations de valeurs des « Foreign Currency Basis Spread » des Cross Currency Swaps (swaps de devises) et « Report Déport » des achats à terme de devises en OCI recyclables. Le montant s'élève à 114,7 M€ au 30/06/2020 vs 84,3 M€ au 31/12/2019.

6 ELEMENTS DU RÉSULTAT

6.1 PRODUITS DES ACTIVITES ORDINAIRES

Ventilation des produits opérationnels par catégorie

| en millions d'euros | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 | Variation |
|--|-------------------|-------------------|-------------|
| Redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire dont : | | | |
| Redevance d'accès | 1 033 | 1 009 | 24 |
| Redevance de marché | 822 | 1 312 | -490 |
| Redevance circulation | 294 | 462 | -167 |
| Redevance quai | 1 | 64 | -63 |
| Redevances complémentaires d'électricité et de transport d'électricité | 91 | 125 | -34 |
| Compensations FRET | 38 | 40 | -2 |
| Autres redevances | 17 | 25 | -8 |
| Prestations d'entretien et de maintenance | 114 | 150 | -36 |
| Revenus tirés de la gestion des gares | 438 | - | 438 |
| Autre chiffre d'affaires | 734 | 116 | 618 |
| Total Chiffre d'affaires par principales lignes de services | 3 145 | 3 303 | -158 |
| Clients du secteur public (Etats et collectivités territoriales) | 1 074 | 1 052 | 22 |
| Clients particuliers | 1 | 1 | 1 |
| Clients entreprises ferroviaires du secteur privé et public | 2 070 | 2 250 | -181 |
| Total Chiffre d'affaires par type de clients | 3 145 | 3 303 | -158 |
| Transfert immédiat | 2 666 | 3 081 | -414 |
| Transfert en continu sur de courtes durées (moins d'un an) | 15 | 220 | -206 |
| Transfert en continu sur de longues durées (plus d'un an) | 464 | 2 | 462 |
| Total Chiffre d'affaires selon la méthode de reconnaissance | 3 145 | 3 303 | -158 |

Les autres chiffres d'affaires comprennent notamment :

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

Les obligations de prestations remplies à un moment précis (IFRS 15 § 38) sont classées dans la catégorie « Transfert immédiat ». C'est le cas notamment des redevances d'utilisation du réseau et des installations de service (voir ci-dessous).

Les obligations de prestation remplies en continu (IFRS 15 § 35 à 37) sont classées dans les catégories « Transfert en continu » de longue ou courte durée selon la date prévue de fin de la prestation. C'est le cas notamment des locations.

Informations relatives aux obligations de performance retenues pour la reconnaissance des produits des activités ordinaires

SNCF Réseau comptabilise les produits relatifs aux redevances d'utilisation du réseau au moment des circulations effectives.

Différents dispositifs commerciaux indemnitaires et incitatifs prévoient des pénalités pour SNCF Réseau ou les entreprises ferroviaires et candidats autorisés en cas de dysfonctionnements ou de fonctionnement non optimal. Ces pénalités ou indemnités viennent minorer ou augmenter le chiffre d'affaires lors de la survenance de leur fait générateur.

L'utilisation du réseau conduit les entreprises ferroviaires à utiliser différentes installations de services telles que les stations-services, les installations de triage, les voies de services, les cours de marchandises ou les chantiers de transport combinés. SNCF Réseau est également sollicité pour réaliser des études et travaux.

Les produits liés à ces prestations annexes sont comptabilisés au moment de la réalisation de ces prestations.

Les revenus locatifs sont perçus en continu sur la durée de la location.

6.2 TABLEAU DE VARIATION DES ACTIFS ET PASSIFS SUR CONTRAT

| en millions d'euros | 01/01/2020 | Ajustement/Activation | Diminution | Dépréciation | Variation de périmètre | Change et autres variations | 30/06/2020 |
|---|------------|-----------------------|------------|--------------|------------------------|-----------------------------|------------|
| Factures à établir - CA sans droit immédiat à facturation (a) | 57 | 18 | - | - | 135 | - | 210 |
| Autres actifs sur contrats | - | - | - | - | - | - | - |
| Actifs sur contrats | 57 | 18 | - | - | 135 | - | 210 |
| Avances et acomptes reçus sur contrats clients | 24 | 1 | -4 | - | 0 | - | 21 |
| Produits constatés d'avance au titre des contrats clients (b) | 418 | - | -1 | - | 16 | - | 433 |
| Autres passifs sur contrats (c) | - | - | - | - | 5 | - | 5 |
| Passifs sur contrats | 442 | 1 | -5 | - | 21 | - | 459 |

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 (ex. contrats avec les AO) et les lettres bons voyages émis au titre d'une situation perturbée (Voyages, EIL, THI...).

03 – Comptes Consolidés

6.3 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

Les achats et autres charges externes se décomposent comme suit :

| en millions d'euros | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 | Variation |
|--|-------------------|-------------------|-------------|
| Transport électricité et Moyen de traction | -123 | -155 | 32 |
| Entretien et maintenance | -274 | -253 | -21 |
| Honoraires et prestations informatiques | -167 | -156 | -11 |
| Patrimoine | -138 | -180 | 42 |
| Autres achats et charges externes | -398 | -188 | -210 |
| Achats et charges externes | -1 100 | -932 | -168 |

6.4 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Au 30 juin 2020, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

| en millions d'euros | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 | Variation |
|--|-------------------|-------------------|--------------|
| Salaires | -1 456 | -1 257 | -199 |
| Autres avantages du personnel | 0 | -5 | 4 |
| Personnel refacturé détaché et intérimaire | -7 | -12 | 5 |
| Charges de personnel nettes | -1 463 | -1 273 | -190 |
| Effectifs moyens ETP | 62 492 | 54 146 | 8 346 |

L'effectif moyen équivalent temps plein au 30 juin 2020 s'élève à 62 492 personnes.

6.5 IMPÔTS ET TAXES

| en millions d'euros | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 | Variation |
|--|-------------------|-------------------|------------|
| Contribution Economique Territoriale (CET) | -56 | -45 | -11 |
| Taxes foncières | -62 | -26 | -37 |
| Taxes assises sur salaires | -61 | -46 | -15 |
| dont Taxe Apprentissage | -8 | - | -8 |
| dont Formation Professionnelle | -11 | -10 | -1 |
| dont Effort à la Construction | -14 | -5 | -9 |
| dont Versement Transport | -21 | -19 | -2 |
| dont Autres Taxes | -6 | -12 | 6 |
| Autres Impôts et taxes (dont C3S) | -9 | -12 | 3 |
| Total Impôts et Taxes | -188 | -128 | -60 |

7 INFORMATION SECTORIELLE

7.1 DÉTERMINATION DES SECTEURS PRÉSENTÉS

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

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

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

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

7.2 INDICATEURS SECTORIELS

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

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

- L'EBITDA

- Les investissements bruts comptabilisés (tous financements confondus)

- Les investissements décaissés nets de subventions encaissées

- La dette nette

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

7.3 INFORMATION PAR SECTEUR

Le comparatif 2019 a été retraité pour permettre la présentation du nouvel indicateur EBITDA utilisé par le groupe (voir note 1.4.2)

Au 30/06/2020

| en millions d'euros | SNCF Réseau | SNCF Gares & Connexions | Autres | Eliminations intra-métier | Totaux |
|--|-------------|-------------------------|--------|---------------------------|--------|
| Chiffre d'affaires externe | 2 475 | 663 | 8 | - | 3 145 |
| Chiffre d'affaires interne | 175 | 48 | 37 | -260 | - |
| Chiffre d'affaires | 2 650 | 711 | 45 | -260 | 3 145 |
| EBITDA | 277 | 98 | -3 | -10- | 362 |
| Investissements bruts comptabilisés | -1 896 | 0 | -1 | - | -1 898 |
| Investissements décaissés nets de subventions encaissées | -1 569 | -111 | -1 | - | -1 681 |
| Dette nette | 28 769 | 12 | 15 | - | 28 796 |

Au 30/06/2019

| en millions d'euros | SNCF Réseau | SNCF Gares & Connexions | Autres | Eliminations intra-métier | Totaux |
|--|-------------|-------------------------|--------|---------------------------|--------|
| Chiffre d'affaires externe | 3 282 | 644 | 11 | - | 3 937 |
| Chiffre d'affaires interne | 11 | 105 | 43 | -158 | 0 |
| Chiffre d'affaires | 3 292 | 749 | 54 | -158 | 3 937 |
| EBITDA | 943 | 104 | 3 | -5 | 1 045 |
| Investissements bruts comptabilisés | -2 388 | -175 | 0 | - | -2 563 |
| Investissements décaissés nets de subventions encaissées | -1 717 | -149 | 0 | -6 | -1 872 |
| Dette nette | 51 649 | 722 | 15 | - | 52 385 |

8 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

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

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

- L'Etat.

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

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

8.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC UNIFIE

8.1.1 Relations avec SA SNCF Voyageurs

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

Soldes au bilan

| en millions d'euros | 30/06/2020 | 31/12/2019 |
|-------------------------|------------|------------|
| Créances d'exploitation | 457 | 613 |
| Dettes d'exploitation | 707 | 695 |

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

Produits et charges

| en millions d'euros | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 |
|------------------------|-------------------|-------------------|
| Péages | 1 088 | 1 788 |
| Charges d'exploitation | -275 | -244 |

8.1.2 Relations avec SA SNCF Fret

Soldes au bilan

| en millions d'euros | 30/06/2020 | 31/12/2019 |
|-------------------------|------------|------------|
| Créances d'exploitation | 25 | 27 |
| Dettes d'exploitation | 1 | 25 |

Produits et charges

| en millions d'euros | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 |
|------------------------|-------------------|-------------------|
| Péages | 30 | 30 |
| Charges d'exploitation | -7 | -5 |

8.1.3 Relations avec SA SNCF HOLDING

SA SNCF HOLDING assure le pilotage stratégique du groupe public ferroviaire ainsi que des fonctions mutualisées exercées au bénéfice de toutes les SA du groupe ferroviaire, au titre des directions d'animation, des directions d'appui et des directions des centres de services partagés du groupe. Ces fonctions mutualisées comprennent notamment :

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

Soldes au bilan

| en millions d'euros | 30/06/2020 | 31/12/2019 |
|-------------------------|------------|------------|
| Créances d'exploitation | 39 | 54 |
| Dettes d'exploitation | 1 383 | 51 |

Produits et charges

| en millions d'euros | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 |
|-------------------------|-------------------|-------------------|
| Produits d'exploitation | 38 | 39 |
| Charges d'exploitation | -326 | -247 |

8.2 RELATIONS AVEC L'ÉTAT

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

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

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

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

Soldes au bilan

| en millions d'euros | 30/06/2020 | 31/12/2019 |
|----------------------------------|------------|------------|
| Subventions appelées à encaisser | 259 | 255 |

Produits et charges

| en millions d'euros | 1er semestre 2020 | 1er semestre 2019 |
|---------------------|-------------------|-------------------|
| Redevances d'accès* | 953 | 931 |
| Compensations FRET | 38 | 40 |

*dont redevances TER : 848 M€ et redevances TET : 105 M€

9 ENGAGEMENTS HORS BILAN

Dans le cadre de la mise en place du nouveau groupe unifié, un travail d'homogénéisation des principes de déclaration des EHB a été mené.

Ce travail a conduit à prendre en compte les éléments suivants :

- 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.

- 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.

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.

9.1 ENGAGEMENT HORS BILAN DONNES ET RECUS

| Engagements donnés en millions d'euros | 30/06/2020 | | |
|---|--------------|------------|---------------|
| | Variations | Ouverture | Clôture |
| Engagements liés au financement | 3 | - | 3 |
| Engagements liés aux activités opérationnelles | 9 345 | 939 | 10 284 |
| Engagements d'achat d'immobilisations | 9 306 | 180 | 9 486 |
| Promesses de ventes - biens immobiliers | 18 | 22 | 41 |
| Garanties financières données à des tiers | 20 | 737 | 757 |
| Total engagements donnés | 9 347 | 939 | 10 287 |

| Engagements reçus en millions d'euros | 30/06/2020 | | |
|---|---------------|--------------|---------------|
| | Variations | Ouverture | Clôture |
| Engagements liés au financement | -1 447 | 1 500 | 53 |
| Engagements liés aux activités opérationnelles | 9 559 | 1 095 | 10 655 |
| Subventions d'investissements à recevoir | 6 393 | - | 6 393 |
| Promesses de ventes - biens immobiliers | 18 | 22 | 41 |
| Location simple immobilier | 2 851 | 511 | 3 362 |
| Autres engagements d'achats d'exploitations (reçus) | -1 | 5 | 4 |
| Garanties financières reçues de tiers | 298 | 557 | 855 |
| Total engagements reçus | 8 112 | 2 595 | 10 708 |

03 – Comptes Consolidés

9.1.1 Ligne de crédit

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

9.1.2 Engagements relatifs aux réservations de sillons

Le Document de Référence du Réseau pour 2018 consultable sur le site internet de SNCF Réseau prévoit un nouveau mécanisme d'indemnité réciproque en cas de suppression ou de modification importante, par l'une ou l'autre des parties, des sillons affectés et/ou réservés.

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

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

Dans le cas présent, en l'absence d'historique et de recul suffisant pour mesurer de façon fiable les impacts issus de ce nouveau dispositif, aucun montant n'a été déclaré en engagements hors bilan donnés ni reçus au titre de ces pénalités dans les comptes clos au 30 juin 2020.

9.1.3 Garanties financières

Les garanties financières données à des tiers se composent au 30 juin 2020 principalement de la garantie émise en 2011 en faveur de la Caisse des Dépôts-direction des Fonds d'Épargne pour un montant de 757 M€ et de la garantie financière accordée à CDG Express pour 47 M€.

Les garanties financières reçues se décomposent principalement de garanties financières auprès d'Eiffage Rail Express pour 140 M€, d'OCVIA pour 122 M€, de VINCI Construction pour 72 M€ et de Bouygues Travaux Public pour 38 M€.

10 PERIMETRE DE CONSOLIDATION

10.1 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.

10.2 PRINCIPALES ENTITES DU PERIMETRE

Méthodes de consolidation (M):

Pourcentage d'intérêt (PI): part détenue dans le capital par l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

Pourcentage de contrôle (PC): pourcentage de droit de vote dont dispose l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

| <i>Sociétés</i> | <i>Pays</i> | <i>M</i> | <i>PC N</i> | <i>PI N</i> | <i>PC N-1</i> | <i>PI N-1</i> |
|-------------------------|-------------|---|-------------|-------------|---------------|---------------|
| SNCF Réseau | France | Intégration Globale | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Sféris | France | Intégration Globale | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Altamétris | France | Intégration Globale | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Réseau Immobilier | France | Intégration Globale | 100% | 100% | 100% | 100% |
| EFAC | France | Co-Entreprise – Mise en équivalence | 50% | 50% | 50% | 50% |
| EFPC | France | Co-Entreprise – Mise en équivalence | 50% | 50% | 50% | 50% |
| CDG Express | France | Co-Entreprise – Mise en équivalence | 33% | 33% | 33% | 33% |
| Europool BV | Pays-Bas | Co-Entreprise – Mise en équivalence | 50% | 50% | 50% | 50% |
| Eurailscout France | France | Co-Entreprise – Mise en équivalence | 51% | 51% | 51% | 51% |
| Gare de Lyon Daumesnil | France | Influence Notable – Mise en équivalence | 8% | 8% | 8% | 8% |
| Toulouse tri postal | France | Influence Notable – Mise en équivalence | 70% | 70% | 70% | 70% |
| Hébert | France | Influence Notable – Mise en équivalence | 47% | 47% | 47% | 47% |
| SNCF Gares & Connexions | France | Intégration Globale | 100% | 100% | 0% | 0% |
| Retail & Connexions | France | Intégration Globale | 100% | 100% | 0% | 0% |
| Lagardère & Connexions | France | Co-Entreprise – Mise en équivalence | 50% | 50% | 0% | 0% |
| AREP | France | Intégration Globale | 100% | 100% | 0% | 0% |
| AREP Ville | France | Intégration Globale | 100% | 100% | 0% | 0% |
| AREP Architectes | France | Co-Entreprise – Mise en équivalence | 25% | 25% | 0% | 0% |
| AREP Ville Maroc | Maroc | Intégration Globale | 100% | 100% | 0% | 0% |
| AREP Doha LLC | Quatar | Intégration Globale | 100% | 100% | 0% | 0% |
| AREP Vietnam | Vietnam | Intégration Globale | 100% | 100% | 0% | 0% |
| AREP Pékin | Chine | Intégration Globale | 100% | 100% | 0% | 0% |
| AREP Groupe | France | Intégration Globale | 100% | 100% | 0% | 0% |
| Valga | France | Intégration Globale | 100% | 100% | 0% | 0% |
| Parvis | France | Intégration Globale | 100% | 100% | 0% | 0% |
| Société d'aménagement | France | Intégration Globale | 100% | 100% | 0% | 0% |
| Gare du Nord 2024 | France | Co-Entreprise – Mise en équivalence | 34% | 34% | 0% | 0% |
| Hubs & Connexions | France | Intégration Globale | 100% | 100% | 0% | 0% |
| Hubs & Connexions PM | France | Intégration Globale | 100% | 100% | 0% | 0% |
| Hubs & Connexions | France | Intégration Globale | 100% | 100% | 0% | 0% |

04 –

RAPPORT DES

COMMISSAIRES

AUX COMPTES

SUR LES COMPTES

CONSOLIDÉS

SEMESTRIELS

SNCF RESEAU

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

(Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2020)

PricewaterhouseCoopers Audit

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

Commissaire aux Comptes
Membre de la compagnie
régionale de Versailles

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

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

(Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2020)

A l'Actionnaire Unique

SNCF RESEAU

15-17, RUE JEAN-PHILIPPE RAMEAU
CS 80001
93418 LA PLAINE SAINT-DENIS CEDEX

En exécution de la mission qui nous a confiée par le ministre de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique en date du 27 avril 2015 et en application de l'article L. 451-1-2 III du Code monétaire et financier, nous avons procédé à :

- l'examen limité des comptes consolidés semestriels résumés de la société SNCF RESEAU, relatifs à la période du 1^{er} janvier au 30 juin 2020, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces comptes consolidés semestriels résumés ont été établis sous la responsabilité de votre conseil d'administration le 29 juillet 2020 sur la base des éléments disponibles à cette date dans un contexte évolutif de crise liée au Covid-19 et de difficultés à appréhender ses incidences et les perspectives d'avenir. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

I - Conclusion sur les comptes

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

Comme mentionné dans la note 4.5.2 de l'annexe aux comptes consolidés semestriels résumés relative au test de valeur des actifs de l'Unité Génératrice de Trésorerie Infrastructure (« l'UGT Infrastructure »), la crise sanitaire qui a débuté en mars 2020 a affecté le chiffre d'affaires, les investissements et le besoin en fonds de roulement de l'UGT Infrastructure.

La société a en conséquence réalisé un nouveau test de valeur au 30 juin 2020 selon une méthodologie similaire à celle utilisée lors du précédent test de valeur réalisé en 2019.

Le test de valeur réalisé au 30 juin 2020 n'a pas conduit à une variation de la valeur nette comptable de l'UGT Infrastructure, l'équilibre des négociations entre l'Etat et SNCF Réseau qui sous-tend la trajectoire financière retenue dans le test n'ayant pas été remis en cause. Cet équilibre continue de supposer, d'une part, l'atteinte par la société de ses plans de productivité et, d'autre part, la mise en œuvre effective, notamment par l'Etat, de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour soutenir la valeur recouvrable des actifs de l'UGT Infrastructure dans le contexte présent de crise sanitaire, bien que l'Etat n'ait pas confirmé ces engagements avant l'arrêté des comptes au 30 juin 2020.

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

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

- Les projections retenues dans le test de valeur de l'UGT Infrastructure au 30 juin 2020 reposent sur un plan stratégique dont des scénarios ont été présentés pour information au Conseil d'administration de la Société nationale SNCF le 24 juin 2020. La finalisation de ce plan stratégique devrait intervenir dans les prochains mois. Certaines des hypothèses retenues, notamment celles reposant sur une décision de l'Etat, sont donc susceptibles d'évoluer.
- Des travaux sont actuellement en cours entre la Société nationale SNCF et l'Etat afin de définir les termes du soutien de l'Etat à la Société nationale SNCF dans le contexte de la crise sanitaire. L'issue de ces travaux est attendue d'ici la fin de l'année. L'hypothèse retenue dans le test de valeur traduit un soutien financier assurant à SNCF Réseau les flux nécessaires au maintien de la valeur des actifs de l'UGT Infrastructure.
- Le nouveau contrat de performance entre SNCF Réseau et l'Etat pour la période 2020-2029 est en cours de discussion et ses incidences ne peuvent être mesurées à date. Des arbitrages structurants sont attendus notamment sur la consistance du réseau et les dessertes fines.
- Les subventions d'investissement affectées aux travaux de régénération et financées à travers un fonds de concours par la redistribution par l'Etat à SNCF Réseau de ses dividendes perçus de la Société nationale SNCF, reposent sur la trajectoire financière issue d'un nouveau plan stratégique en cours de finalisation (cf. supra).
- La trajectoire d'indexation des péages du domaine conventionné est maintenue inchangée, par rapport à la clôture précédente, à un niveau différent de celle relative aux activités TGV et Fret et ce malgré les avis de non-conformité rendus par l'ART (ex-ARAFER) sur l'indexation de la tarification des activités conventionnées pour les horaires de services 2020 et 2021-2023.
- Pour le réseau en service, la société a maintenu l'année 2030 comme année normative considérant qu'elle correspondra à l'année où le réseau sera stabilisé au niveau de performance attendu, ce niveau n'ayant jamais été atteint auparavant. La valeur terminale constitue ainsi la part essentielle de la valeur recouvrable.
- Enfin, les mesures relatives au nouveau régime de retraite et plus largement au nouveau cadre social issu des accords de branche pour l'activité ferroviaire sont toujours en cours de négociation à la date d'arrêté des comptes et en conséquence n'ont pu être modélisées dans le test de valeur.

Ces aléas et incertitudes majeurs pèsent sur les projections de flux de trésorerie prévisionnels actualisés retenus pour l'évaluation des actifs corporels et incorporels de l'UGT Infrastructure figurant au bilan de la société au 30 juin 2020 et, en conséquence, le montant des dépréciations afférentes pourrait augmenter de manière importante. Ces projections participent également à l'évaluation de la probabilité de récupération des impôts différés actifs et donc à l'évaluation de leur montant au bilan ; les projections utilisées dans l'évaluation de ces impôts différés actifs n'ont cependant pas été mises à jour au 30 juin 2020 et le montant des impôts différés actifs figurant au bilan pourrait ainsi être surévalué.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant des projections utilisées, et donc de nous prononcer sur la valeur nette comptable des actifs concernés qui s'élève au 30 juin 2020, d'une part, à 33,5 milliards d'euros (encours de production compris) pour les immobilisations corporelles et incorporelles, et d'autre part, à 2,8 milliards d'euros pour les impôts différés actifs.

Sur la base de notre examen limité et sous ces réserves, nous n'avons pas relevé d'anomalie significative de nature à remettre en cause la conformité des comptes consolidés semestriels résumés avec la norme IAS 34 - norme du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne relative à l'information financière intermédiaire.

II - Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité établi le 29 juillet 2020 commentant les comptes consolidés semestriels résumés sur lesquels a porté notre examen limité.

A l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés ci-dessus, nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés semestriels résumés.

Fait à Neuilly-sur-Seine et à Paris-La Défense, le 30 juillet 2020

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

ERNST & YOUNG Audit



François Guillon

Philippe Vogt

Nicolas Pfeuty