

04 –

RAPPORT DE GESTION SOCIAL SNCF RÉSEAU

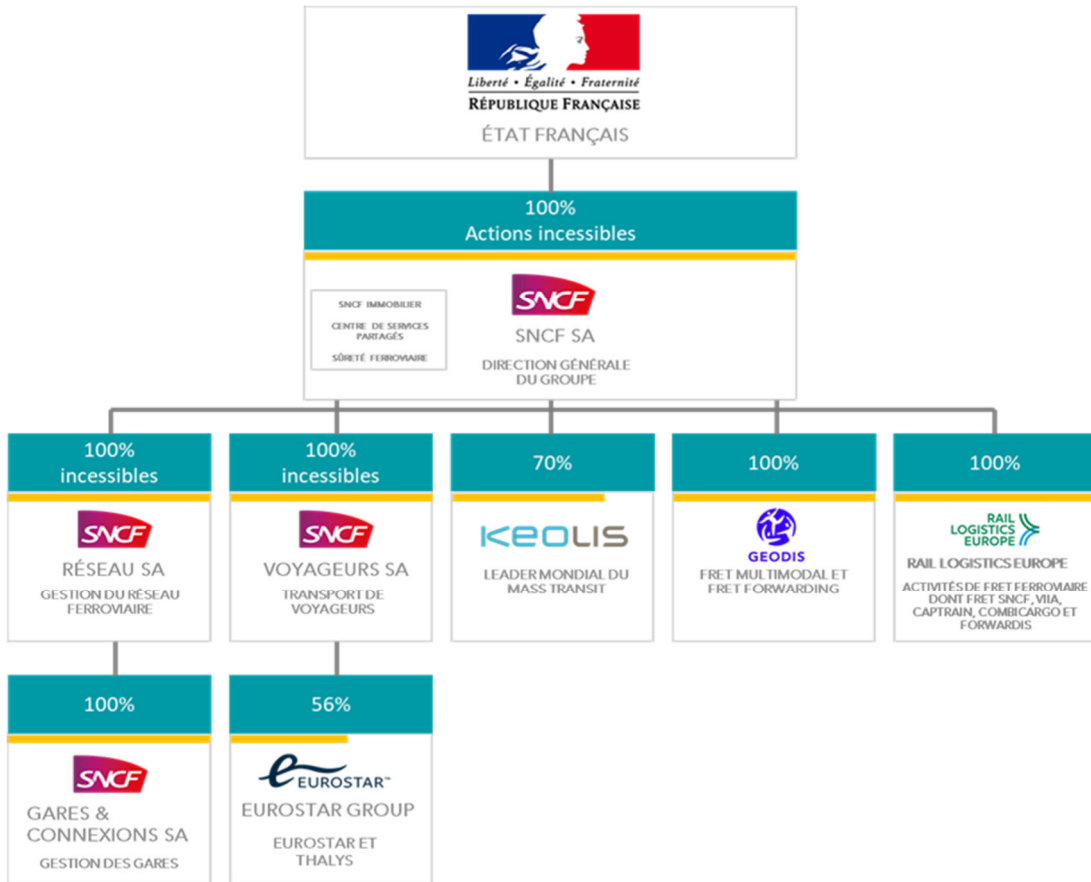
SOMMAIRE

1.	GROUPE SNCF RESEAU EN 2024	233	4.6.	INVESTISSEMENTS INDUSTRIELS	249
1.1.	ORGANISATION DU GROUPE SNCF AU 31 DÉCEMBRE 2024	233	5.	ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT	250
1.2.	PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ DU GROUPE SNCF RÉSEAU	234	5.1.	FINANCEMENT	250
1.3.	STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE 2021-2030 .	235	5.2.	GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ.....	251
1.4.	GOUVERNANCE.....	236	6.	ACTIVITE FONCIERE IMMOBILIERE	252
1.5.	FAITS MARQUANTS	236	7.	RELATIONS FINANCIERES AVEC L'ÉTAT ..	252
1.6.	TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS	242	7.1.	CONCOURS PUBLICS RELATIFS AUX INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU	252
2.	CHIFFRES CLES FINANCIERS	245	7.2.	RESPONSABILITÉ FISCALE.....	252
2.1.	VALEUR ACTUELLE DE L'ACTIF À LA DATE DE CLÔTURE	245	8.	VOLET SOCIAL	252
2.2.	EVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	245	9.	INFORMATION SUR LES DELAIS DE REGLEMENT	253
3.	RESULTATS DE L'EXERCICE 2024	246	9.1.	FOURNISSEURS.....	253
3.1.	LE CHIFFRE D'AFFAIRES	246	9.2.	CLIENTS.....	253
3.2.	LA PRODUCTION IMMOBILISÉE	246	10.	LES RISQUES ET LEUR GESTION	254
3.4.	AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION.....	247	11.	RESPONSABILITE SOCIETALE DE L'ENTREPRISE	254
3.5.	ACHATS ET CHARGES EXTERNES	247	12.	ENJEUX ET PERSPECTIVES	255
3.6.	CHARGES DE PERSONNEL	247	12.1.	SÉCURITÉ.....	255
3.7.	RÉSULTAT FINANCIER.....	247	12.2.	UNE PROGRESSION DE L'ACTIVITÉ PRÉVUE EN 2025.....	255
3.8.	RÉSULTAT EXCEPTIONNEL.....	247	12.3.	DES AVANCÉES POUR L'EXPLOITATION : LA DIGITALISATION DE L'EXPLOITATION EST EN MARCHÉ	255
4.	INVESTISSEMENTS	248	12.4.	SERM "SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX ET MÉTROPOLITAINS"	256
4.1.	RENOUVELLEMENT ET PERFORMANCE....	248	12.5.	LES TRANSFERTS DE LIGNES DE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE (LDFT).....	256
4.2.	MISE EN CONFORMITÉ DU RÉSEAU.....	248	12.6.	SOCIAL RH.....	257
4.3.	PROJETS RÉGIONAUX DE DÉVELOPPEMENT	248			
4.4.	GRANDS PROJETS	248			
4.5.	FONCIERS ET AUTRES	249			

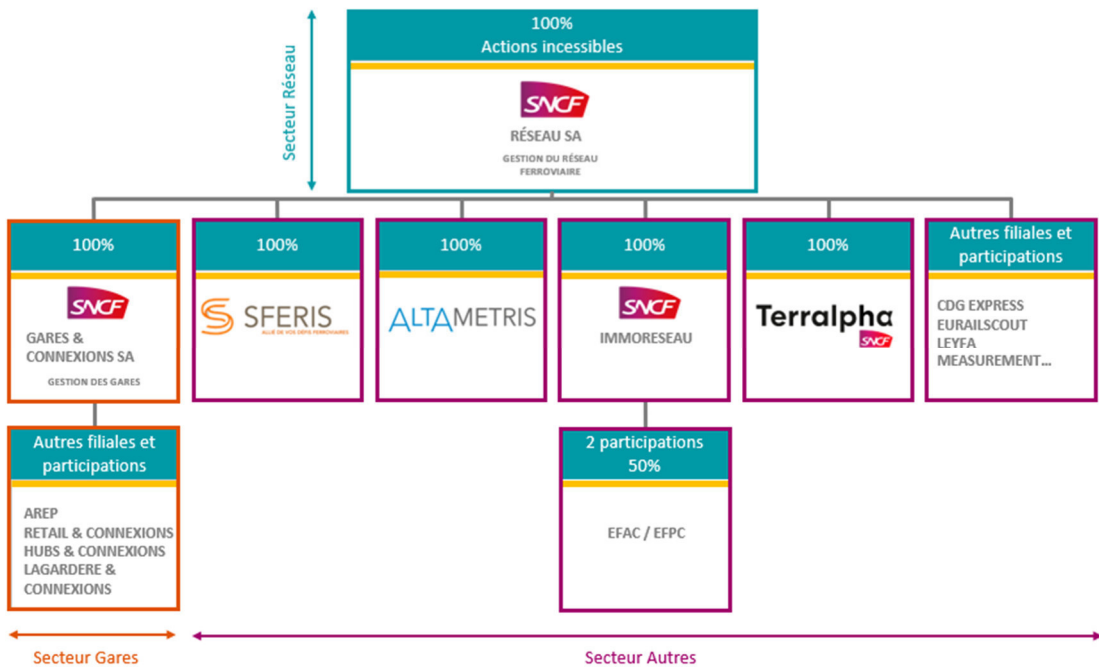
1. GROUPE SNCF RÉSEAU EN 2024

1.1. ORGANISATION DU GROUPE SNCF AU 31 DÉCEMBRE 2024

Organigramme Société SNCF au 31 décembre 2024



Organigramme Groupe SNCF Réseau au 31 décembre 2024



04 – Rapport de Gestion social

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

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

- SNCF SA, est garante de l'unité, de l'intégration et de la solidarité du Groupe et mène à bien sa transformation. Elle est chargée de :

Piloter le temps long : définition de la stratégie du Groupe, cohérence des stratégies des activités, allocation de cash, gestion de portefeuille et définition des partenariats ou alliances, le pilotage de quelques grandes politiques industrielles ou transverses, pilotage de la recherche et innovation ;

Garantir le temps court et notamment le respect de la trajectoire stratégique définie avec l'actionnaire : mise en place de plans de performance transverses et suivi des macro-indicateurs de l'activité tant financiers que de production et de qualité de service.

- SNCF VOYAGEURS, détenue par la société mère, rassemble l'ensemble des entreprises ferroviaires du groupe dédiées au transport de voyageurs en France et à l'international ;
- SNCF RÉSEAU, détenue par la société mère, assure l'ingénierie, l'exploitation y compris commerciale et l'entretien du réseau ferré français. Gestionnaire d'infrastructures, SNCF RÉSEAU est le pivot du système ferroviaire national, en assumant le rôle d'ordonnanceur optimal et équitable entre les différents utilisateurs et interfaces du réseau (entreprise ferroviaires, régions, ports, etc.). SNCF RÉSEAU assure ainsi deux fonctions essentielles : la tarification des péages et l'attribution des sillons. Des mesures sont adoptées pour permettre d'assurer l'indépendance de SNCF Réseau vis à vis du reste du groupe pour ce qui concerne ces deux fonctions ;
- SNCF GARES & CONNEXIONS, filiale de SNCF RÉSEAU, gère et exploite les gares de France. Elle permet aux transporteurs de bénéficier de l'accès et de services en gares ;
- RAIL LOGISTICS EUROPE (RLE), chapeaute les activités de fret et de logistique ferroviaires. Grâce à ses nombreuses expertises, RLE propose des solutions de porte à porte et sur-mesure à ses clients, pour tous types de marchandises, en Europe et dans le monde grâce aux marques Fret SNCF, VIIA, Captrain, Naviland cargo et Forwardis ;
- Le groupe GEODIS est spécialiste du transport logistique de marchandises en France et intervient dans 170 pays dans le monde ;
- Filiale de SNCF à 70%, KEOLIS est un acteur majeur de la mobilité partagée en milieu urbain et périurbain. Leader mondial du métro automatique et du tramway, KEOLIS exploite également des réseaux de bus, car, train, transport à la demande, navette autonome, vélos... pour le compte de 300 Autorités Organisatrices de Mobilité dans 13 pays.

1.2. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ DU GROUPE SNCF RÉSEAU

Au sein du Groupe SNCF, le réseau ferré national et ses 28 000 km de lignes (dont 2 700 km de Lignes à Grande Vitesse) sont affectés à SNCF Réseau, qui en assure la gestion, l'entretien, la modernisation et la sécurité. SNCF Réseau s'est fixée pour objectif de développer l'offre ferroviaire, à la fois pour répondre aux besoins croissants de mobilité et accompagner l'ouverture du marché voyageur domestique, en toute indépendance et en toute impartialité.

Il est également le garant de l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients dans des conditions transparentes et non discriminatoires :

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

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

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

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

Les principales missions du groupe SNCF Réseau sont :

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

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

1.3. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE 2021-2030

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

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

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

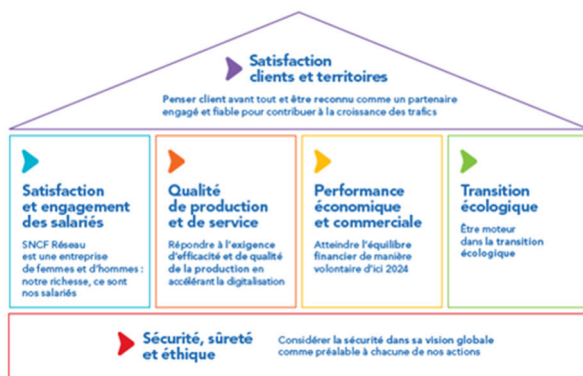
Le projet d'entreprise de SNCF Réseau sert pleinement la vision du groupe SNCF de doubler la part modale du ferroviaire dans le transport des voyageurs et des marchandises d'ici 2030 et de participer à la décarbonation des transports.

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

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

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

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



Sécurité, Sûreté et Éthique

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

Satisfaction Clients et Territoires

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

Qualité de la production et des services

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

Performance économique

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

Satisfaction et engagement des salariés

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

Transition Ecologique

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

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

- Des indicateurs phares ont été définis pour chaque pilier avec pour objectif de mesurer les progrès et d'apprécier le chemin restant à parcourir ;
- Des projets stratégiques ont été définis comme prioritaires pour progresser de façon pérenne et atteindre les objectifs de demain. Ils ont fait l'objet d'une actualisation validée par le Comité Exécutif au mois de mars 2024 pour intégrer notamment les grands programmes déployés depuis 2023 ;
- Une supervision des projets stratégiques s'assure de l'atteinte des objectifs de performance et de leur mise en place concrète, cohérente et impactante, du siège aux territoires.

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

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

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

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

04 – Rapport de Gestion social

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

- Améliorer la qualité de service offerte aux clients pour soutenir le développement du transport ferroviaire au meilleur coût ;
- Poursuivre l'effort de modernisation et de rénovation du réseau dans la durée ;
- Définir une trajectoire pour atteindre l'équilibre financier à partir de 2024 et la maîtrise de la dette en garantissant la soutenabilité économique de l'entreprise.

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

1.4. GOUVERNANCE

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

1.5. FAITS MARQUANTS

1.5.1. Conjoncture économique

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

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

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

1.5.2. Plan de relance

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

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

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

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

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

L'état des versements est le suivant :

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

1.5.3. Fonds de concours de l'Etat

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

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

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

1.5.4. « Nouvelle donne ferroviaire »

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

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

Cette nouvelle donne ferroviaire a permis en 2024 :

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

1.5.5. Actualités sociales

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

Compte tenu du ralentissement de l'inflation constaté il n'a pas été proposé de révision des traitements et salaires de base dans l'entreprise.

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

En juin 2024 a été signé l'accord collectif relatif aux dispositifs d'accompagnement des jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 pour le groupe ferroviaire. Cet accord a contribué, au travers d'incitations financières et d'évolutions des règles sur le temps de travail, à donner la possibilité aux cheminots de se rendre d'avantage disponibles pour accompagner les activités de SNCF Réseau pendant cette période.

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

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

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

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

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

1. Des Négociations Annuelles Obligatoires de novembre 2023 pour 2024
2. De mesures supplémentaires groupe en table ronde de février 2024
3. Des mesures de l'accord fin de carrière d'avril évoqué ci-dessus (effet à partir de 2025)
4. Des Négociations Annuelles Obligatoires de novembre 2024 pour 2025 (effet à partir de 2025)

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

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

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

Dispositifs opérationnels et organisationnels en prévision des Jeux de Paris 2024

L'infrastructure a fait l'objet d'une préparation très importante à l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. En effet, SNCF Réseau a activé un dispositif opérationnel renforcé et exceptionnel. Les travaux ont été reprogrammés dès l'annonce de l'attribution des Jeux afin d'assurer la réalisation des infrastructures nécessaires à la tenue des Jeux et permettre

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

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

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

- La sécurisation du réseau : 109 sites classés comme sensibles ont été sécurisés
- la réactivité en cas d'incidents : modification de certaines règles et procédures d'exploitation pour les adapter au mass transit ; 70 exercices d'évacuation ont été réalisés avec les parties prenantes

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

Les Jeux offrent une seconde vie aux traverses en béton

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

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

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

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

- Du traitement des hot spots « du quotidien » i.e. des zones d'incidentologie récurrente
- De la sécurisation des installations stratégiques du réseau

04 – Rapport de Gestion social

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

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

Sabotage

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

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

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

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

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

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

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

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

- De moyens technologiques : caméras mobiles, drones avions et drones filaires
- Gardiennage par sécurité privée
- Surveillance dynamique par le service interne de sécurité du Groupe (SUGE)
- Surveillance par les services régaliens

Ces événements tendent à conforter l'approche sûreté et la politique de sécurisation de SNCF Réseau qui prend déjà en compte l'évolution de la menace et la radicalisation des modes opératoires notamment dans la protection contre les attaques par incendies volontaires.

Des solutions techniques impliquant la sécurisation des câbles et des artères sont actuellement expérimentées.

1.5.7. Nos vies nos priorités

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

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

Quatre actions sont dès lors prioritaires :

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

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

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

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

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

Cette application travaux permet à SNCF Réseau d'accroître la transparence et la visibilité de ses actions auprès des habitants de la région ainsi que de ses parties prenantes.

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

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

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

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

1.5.10. La téléphonie ferroviaire prend son envol

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

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

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

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

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

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

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

1.5.12. Tarification du réseau ferré national 2024-2026

Dans une décision du 5 mars 2024, le Conseil d'État a prononcé l'annulation des dispositions tarifaires du DRR pour l'HDS 2024, publiées par SNCF Réseau le 9 décembre 2022. Cette décision concerne l'ensemble des dispositions tarifaires contenues dans l'annexe 5 du DRR, toutes activités confondues (fret, services librement organisés et services conventionnés). Cette décision était justifiée par le manque de transparence de la consultation publique, empêchant les participants à la consultation publique

organisée à l'automne 2022 de disposer d'une information suffisante pour les mettre en mesure d'exprimer un avis éclairé sur les dispositions tarifaires en cause, et par l'irrégularité de la délibération du Conseil d'Administration de SNCF Réseau. La date d'effet de cette annulation était fixée au 1er octobre 2024, pour laisser le temps à SNCF Réseau de proposer un nouveau projet tarifaire tout en continuant à percevoir des redevances.

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

1.5.13. Sept régions ont formulé un recours devant le Conseil d'État contre cette tarification. La décision du Conseil d'État Aides exceptionnelles de l'État au secteur du fret ferroviaire

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

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

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

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

1.5.14. Les grands chantiers 2024

Mise en service d'EOLE

Le 3 mai 2024, la première étape du projet EOLE qui prolonge le RER vers l'ouest parisien a été inaugurée. Cette prolongation relie la gare Haussmann Saint-Lazare à Paris et celle de Nanterre-la-Folie dans les Hauts-de-Seine. Il s'agit d'une liaison dotée de rames de nouvelle génération (RER NG) ainsi que d'un nouveau système d'exploitation (Nexteo). La mise en service commerciale a eu lieu le 6 mai avec une fréquence qui s'est progressivement élevée dans le nouveau tronçon, pour atteindre son rythme plein de 16 trains en fin d'année 2024.

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

Ce premier prolongement du RER E permettra des gains de temps significatifs entre l'Est et l'Ouest de l'Île-de-France. En effet, la nouvelle voie a été conçue afin d'atteindre des vitesses élevées, même sous Paris où les trains pourront circuler à 120 km/h réduisant ainsi les temps de trajets (gain de temps de plus de 10 minutes entre Pantin et Porte Maillot et entre Nanterre et

04 – Rapport de Gestion social

la Gare du Nord). En plus de ces bénéfiques, ce prolongement viendra désaturer le RER A qui devrait voir ses flux de voyageurs diminuer d'au moins 15% dans son tronçon central surchargé. L'effet d'allègement sera proche de 12% dans les tronçons centraux des RER B et D.

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

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

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

Projet Charles de Gaulle Express (CDG-X)

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

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

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

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

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

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

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

Projet LGV+

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

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

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

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

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

Ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT)

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

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

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

Le schéma directeur de la ligne prévoit :

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

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

Modernisation de la ligne des horlogers

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

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

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

Les travaux de la vallée de la Maurienne

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

l'été 2023, ainsi qu'à la désoxydation des rails entre Saint-Michel-de-Maurienne et Modane.

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

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

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

1.5.15. L'actualité commerciale

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

Un accompagnement renforcé de nos clients

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

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

Les plans d'exploitation de référence (PER)

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

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

Les Accords-Cadres (AC)

Un accord-cadre est un engagement bilatéral pluriannuel qui sécurise sur la durée un volume de capacité pour un opérateur qui en fait la demande. Cet accord commercial bénéficie

04 – Rapport de Gestion social

également à SNCF Réseau puisqu'il lui permet d'anticiper les circulations futures et d'inciter au développement des trafics, et donc de ses recettes. Le volume cumulé sous accord-cadre sur une même ligne est plafonné à 70%, de façon à préserver de la capacité pour des circulations hors accords-cadres.

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

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

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

1.5.16. Audits, litiges, contrôles en cours

Accident Eckwersheim LGV Est

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

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

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

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

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

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

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

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

pourvoi formé par ERE à son encontre n'a pas été admis par le Conseil d'Etat le 18 décembre 2024.

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

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

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

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

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

Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)

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

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

1.6. TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

1.6.1. Méthodologie

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

Dans le cadre de l'arrêté des comptes semestriels 2018, de nouveaux indices de perte de valeur avaient été identifiés en lien essentiellement avec les décisions de l'État d'une nouvelle indexation des péages selon l'indice des prix à la consommation pour TGV et Fret, ainsi qu'un effort d'investissement supplémentaire pour la modernisation du réseau. Le nouveau test de valeur réalisé, sur la base de la nouvelle trajectoire financière du plan stratégique Groupe 2018-2027 présentée lors du Conseil d'administration de SNCF Réseau le 25 juillet 2018, avait conduit à une dépréciation complémentaire de 3,4 Milliards. Depuis cette dernière dépréciation, la valeur recouvrable issue des différents tests réalisés a toujours été proche de la valeur comptable.

En 2023, un nouveau plan stratégique pour la période 2023-2032 a été validé par le conseil d'administration de la SA SNCF Réseau le 28 septembre 2023. Ce plan prend en compte le nouveau contexte économique (augmentation de l'inflation et des coûts de certaines matières premières).

Ce plan stratégique n'intègre pas dans son « socle » les investissements complémentaires annoncés par la Première Ministre Elisabeth Borne en février 2023 (« nouvelle donne ferroviaire ») et portant sur une montée en charge jusqu'en 2032 des dépenses de régénération, de modernisation, des grands

projets et des services express métropolitains. L'hypothèse retenue est que ces investissements complémentaires seront financés en totalité par un apport externe à SNCF Réseau, ils ont donc été formalisés dans des « briques complémentaires », neutres en CFL par construction.

Au 31 décembre 2023, le test de valeur des actifs reposait sur la trajectoire financière issue de ce nouveau plan stratégique 2023-2032. Ce test a conduit à confirmer la valeur recouvrable des actifs inscrits au bilan.

Cette trajectoire reprend en effet les grands objectifs du contrat de performance signé en 2022 avec l'Etat, notamment un cash-flow libre à l'équilibre en 2024 et un ratio dette/marge opérationnelle inférieur à 6 à partir de 2026.

Mise à jour au 31 décembre 2024 :

Dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2024, la société a procédé à une nouvelle analyse afin d'apprécier l'existence ou non de potentiels indices de perte / reprise de valeur sur l'UGT Infrastructure.

Les résultats de l'année 2024 ne remettent pas en cause la trajectoire long terme prévue dans le plan stratégique 2023-2032, avec le maintien des grands équilibres économiques sous-tendant la valorisation réalisée lors du dernier test de valeur. En particulier, la trajectoire d'amélioration du cash-flow libre est respectée. Ces résultats confirment le redressement de l'EBITDA, le retour à l'équilibre des cash-flows libre et la maîtrise de la dette de SNCF Réseau

Les travaux menés dans le cadre du budget 2025 approuvé en décembre 2024 et la préparation de la mise à jour du contrat de performance ont toutefois amené le groupe à mettre en œuvre un test de valeur au 31 décembre 2024.

Il a été acté que l'actualisation du contrat de performance sur la période 2023-2032 prendrait la forme d'un avenant au contrat, qui intégrerait les éléments suivants :

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

Dans ce contexte, le test de valeur à fin 2024 repose sur une trajectoire financière issue (i) du plan stratégique 2023-2032 qui est la dernière validée par le conseil d'administration de septembre 2023, ainsi que (ii) du budget 2025. Cependant, afin de préparer la revoyure du contrat de performance, une actualisation de cette trajectoire financière a été travaillée en 2024 et a fait l'objet d'échanges avec le Groupe et l'Etat. Du fait de la crise politique survenue en France à l'été 2024, elle n'a pu être validée par les instances de gouvernance en 2024. Les travaux devraient reprendre au 1er trimestre 2025 pour une validation en fin d'année.

L'actualisation de la trajectoire financière intègre les impacts de la crise inflationniste sur l'augmentation des coûts constatés en 2023 et 2024 notamment sur la masse salariale, augmentation qui se répercute sur les années ultérieures. A partir de 2025, SNCF Réseau a pour forte ambition de revenir à des trajectoires de coûts maîtrisés. La trajectoire des circulations se rapproche progressivement de la trajectoire du plan stratégique.

Les grandes hypothèses de cette trajectoire financière sont les suivantes :

- Circulations : Les nouveaux entrants connaissent des reports en début de période, principalement en raison des délais de livraison de matériel. Le marché du fret ferroviaire se redresse. Le niveau de trafic (toutes activités confondues) revient progressivement au niveau du plan stratégique.
- Tarification : Les hypothèses du plan stratégique 2023-2032 sont maintenues. La tarification relative à l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026, validée par l'ART, avait fait l'objet d'un recours formé par 9 régions devant le Conseil d'Etat. Dans une décision du 5 mars 2024, le Conseil d'Etat a

prononcé l'annulation des dispositions tarifaires du DRR pour l'HDS 2024, publiées par SNCF Réseau le 9 décembre 2022. La date d'effet de cette annulation avait été fixée au 1er octobre 2024. Des nouvelles dispositions tarifaires pour le DRR de l'HDS 2024, intégrant notamment le nouveau projet de tarification des prestations minimales pour le cycle pluriannuel 2024-2026, a été adopté par le Conseil d'administration en septembre 2024, après réception de l'avis conforme de l'ART. Cette nouvelle tarification a un impact non significatif sur le chiffre d'affaires de SNCF Réseau. Le Conseil d'Etat avait annulé la tarification 2024-26 sur des motifs de transparence et de procédure qui n'apparaissent plus dans les nouvelles requêtes sommaires déposées en novembre par 7 régions. SNCF Réseau travaille actuellement sur les éléments de réponse. Sur la période 2027-2032, (i) le conventionné est indexé sur la base du même taux que le contrat de performance (+3,6% par an) afin de tenir compte d'un rattrapage de la couverture du coût complet sur la période et (ii) l'Open-Access et le fret sont indexés sur la base des hypothèses d'inflation du Groupe (en moyenne 2%/an). »

- Performance : L'objectif de performance est confirmé avec un niveau annuel de performance permettant d'atteindre une réduction des charges d'exploitation d'un montant de 1,5 Md€ en cumul entre 2017 et 2026 impliquant toutes les dimensions de l'entreprise (notamment conception et optimisation des achats, optimisation des fonctions support.). Cette performance contribue à atteindre un taux de rentabilité normative 44% (Ebitda/CA) en 2032, tel que pris en compte dans le calcul de la valeur terminale.
- Investissements : L'accélération de la régénération / modernisation a été prise en compte, financée sur 2025-2027 par des dotations complémentaires au fonds de concours. L'ambition d'un complément de régénération et de modernisation à 1,5 Milliard€ est maintenue à partir de 2028. Ce complément serait intégralement financé, par le biais du fonds de concours (0,5 Md€) et par des financements externes prévus à 1 Md€ par an à partir de 2028.
- Concernant les concours publics : La chronique des montants des subventions d'investissement de régénération (issues de l'affectation par l'Etat de tout ou partie des dividendes perçus de la société nationale SNCF SA sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du Groupe Public Unifié) est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF et sur sa capacité distributive, ainsi que sur l'obtention d'autres financements externes destinés à soutenir l'accélération de la régénération et modernisation du réseau.

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

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

- S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 ; l'actualisation des données connues (WACC, inflation), et l'application d'une décote sur les flux futurs correspondant au caractère incertain de ces projections lointaines ne font pas varier la valeur normative calculée historiquement dans les cash-flows.

- Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux compris dans une fourchette de 5,3% à 6%.
- L'utilisation d'un taux de WACC proche du taux plancher issu du rapport d'évaluation de l'expert externe (5,4%) est éclairée par les éléments de contexte suivants :
 - Une actualisation de la trajectoire financière du plan stratégique approuvé par le groupe fin 2023 ;
 - La prise en compte de la hausse des investissements de régénération et modernisation pour atteindre progressivement une enveloppe de 4,5 Milliards€, niveau qui permet de préserver le réseau structurant selon un audit indépendant.
 - La valeur terminale, qui représente 90% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un taux de croissance à long terme de 1,8%.

L'actif économique net testé à fin décembre 2024 est de 34,2 Mds€, contre 33,3 Mds € au 31 décembre 2023.

04 – Rapport de Gestion social

Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours. La valeur recouvrable issue du test réalisé au 31 décembre 2024 est proche de cette valeur nette comptable.

Les autres immobilisations en cours (1,5 Mds€ au 31 décembre 2024 contre 1,8 Mds€ au 31 décembre 2023) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

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

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

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

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

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

2. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS

En millions d'euros	2024	2023
Chiffre d'affaires	7 785	7 416
Excédent brut d'exploitation	2 042	1 668
Résultat d'exploitation	479	415
Résultat financier	- 405	- 458
Résultat courant	74	- 44
Résultat exceptionnel	39	- 6
Résultat net	117	- 47

2.1. VALEUR ACTUELLE DE L'ACTIF À LA DATE DE CLÔTURE

Les éléments relatifs à la valeur actuelle de l'actif au 31 décembre 2024 sont décrits en début de partie 1.6.2 du rapport de gestion consolidé.

2.2. EVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Le contentieux avec DB Cargo datant de 2020 sur des litiges liés aux horaires de service des années 2015, 2016 et 2019 a évolué. SNCF Réseau demandait le paiement de retenues (non-utilisation de sillons attribués) et pénalités (non-déclaration de tonnage) au titre des règles d'application des redevances de réservation et de circulation. DB Cargo a été condamné à payer la somme demandée par SNCF Réseau assortie d'intérêts, mais, DB CARGO avait fait appel de la décision.

La Cour d'appel de Paris a annulé partiellement, par arrêté en date du 15 janvier 2025, le jugement du tribunal de commerce et a confirmé le bien-fondé de la position de DB. SNCF RESEAU doit restituer à DB Cargo, les sommes perçues au titre des redevances et des intérêts moratoires.

SNCF Réseau étudie l'opportunité de déposer un recours en cassation.

3. RÉSULTATS DE L'EXERCICE 2024

En millions d'euros	31 décembre		Variation En M€
	2024	2023	
Chiffre d'affaires	7 785	7 416	370
Production immobilisée et stockée	5 445	5 371	74
Achats et charges externes	- 7 385	- 7 679	294
Valeur Ajoutée	5 845	5 107	738
Autres produits d'exploitation (dont subventions d'exploitation)	549	609	- 60
Impôts, taxes et versements assimilés	- 231	- 209	22
Charges de personnel	- 4 120	- 3 839	281
Excédent Brut d'Exploitation	2 042	1 668	374
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation et reprise de subvention d'investissement, Transferts de charges	1 502	1 305	197
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	- 3 061	- 2 556	505
Autres charges de gestion	- 4	- 3	1
Résultat d'Exploitation	479	415	65
Produits financiers	1 431	2 285	- 854
Charges financières	- 1 836	- 2 743	907
Résultat Financier	- 405	- 458	53
Résultat Courant	74	44	118
Produits exceptionnels	429	1 101	- 672
Charges exceptionnelles	- 390	- 1 107	717
Résultat Exceptionnel	39	6	45
Impôt sur les résultats	4	3	2
Résultat Net	117	47	165

3.1. LE CHIFFRE D'AFFAIRES

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Redevance d'accès	2 451	2 271	180
Redevance de marché	3 053	2 745	309
Redevance de circulation	1 076	840	236
Redevance quais	-	-	-
Redevances complémentaires électricité	282	514	-232
Autres recettes	43	50	-7
Sous-total recettes commerciales d'infrastructure	6 905	6 419	485
Autres produits	881	997	-116
Total Chiffre d'affaires	7 785	7 416	370

Le chiffre d'affaires de 7 785 M€ est en amélioration de +370 M€, soit +5% par rapport à fin décembre 2023.

Les redevances progressent de 485 M€, soit +7,6% avec :

- +465 M€ d'effet prix sur les prestations minimales (indexation de +7,6% sur l'open access, +8,0% sur le conventionné et +2,7% pour les entreprises ferroviaires de fret avec un effet de rattrapage partiel de l'inflation passée)

- +151 M€ de contre-effet des mouvements sociaux 2023 liés à la réforme des retraites

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

- -14 M€ d'autres effets volume et mix tarifaire.

Les autres produits sont en retrait de -116 M€, soit -12% avec une baisse des prestations vendues aux SA du Groupe SNCF suite à une importante production pour SNCF Gares & Connexions sur le projet EOLE en 2023 et de moindres prestations pour tiers

3.2. LA PRODUCTION IMMOBILISÉE

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Production immobilisée ACE	4 124	4 131	-7
Production Immobilisée Charges de personnel	1 301	1 177	124
Production Stockée	20	63	-43
Total Production Immobilisée	5 445	5 371	74

3.4. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Subventions d'exploitation	506	576	-70
Autres produits	43	33	10
Total Autres Produits d'Exploitation	549	609	-60

3.5. ACHATS ET CHARGES EXTERNES

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Moyens de transport et de traction	-523	-646	123
Entretien, maintenance	-3 237	-3 335	98
Honoraires et prestations informatiques	-974	-911	-63
Patrimoine	-776	-817	41
Autres achats et charges externes	-1 876	-1 970	94
Total Achats et charges externes	-7 385	-7 679	294

3.6. CHARGES DE PERSONNEL

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Salaires et traitements	- 2 795	- 2 632	- 164
Cotisations retraites	- 710	- 672	- 37
Autres charges sociales	- 529	- 444	- 86
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	- 24	- 30	5
Sous-total	- 4 059	- 3 777	- 281
Mise à disposition de personnel	- 62	- 62	0
Total des charges de personnel	- 4 120	- 3 839	- 281
Total des effectifs moyens payés	52 516	52 702	- 186

L'effectif moyen payé au 31/12/2024 ressort à 52 516.

3.7. RÉSULTAT FINANCIER

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Coût endettement financier net	-364	-382	18
Coût financier des avantages au personnel	-43	-111	68
Dividendes	77	77	-0
Autres charges financières	-187	-890	703
Autres produits financiers	112	847	-735
Total Résultat Financier	-405	-458	53

3.8. RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

Le résultat exceptionnel de l'exercice 2024 est de +39 M€

4. INVESTISSEMENTS

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

4.1. RENOUVELLEMENT ET PERFORMANCE

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

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

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

**Hors LGV

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

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

Les investissements en signalisation et Commandes Centralisées du Réseau (CCR) s'élèvent à 517 M€ et sont en hausse par rapport à 2023 (+25 M€) en Ile-de-France pour répondre aux enjeux de modernisation du système de gestion des circulations, en cohérence avec les impératifs patrimoniaux. Plusieurs mises en service ont été réalisées sur 2024, notamment la CCU Villeneuve Saint-Georges.

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

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

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

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

4.2. MISE EN CONFORMITÉ DU RÉSEAU

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

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

4.3. PROJETS RÉGIONAUX DE DÉVELOPPEMENT

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

- Les investissements des lignes de desserte fine du territoire s'élèvent à 506 M€ en 2024 et sont en hausse par rapport à 2023 de +124 M€ soit +32%.
- Les investissements des autres projets régionaux de développement ressortent à 498 M€ en 2024 et sont en hausse par rapport à 2023 de +11 M€ soit +2%. Ils incluent les investissements fret (157 M€) qui poursuivent leur progression (+13 M€).

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

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

4.4. GRANDS PROJETS

Grands projets en travaux

Les dépenses des grands projets en travaux s'établissent à 983 M€ en 2024. Il s'agit notamment du projet Eole, prolongement vers l'Ouest du RER E. La mise en service est effective depuis mai 2024 pour la partie des nouvelles infrastructures (Haussmann Saint-Lazare / Nanterre la Folie), et les travaux se poursuivent pour le tronçon jusqu'à Mantes-la-Jolie. Le projet Charles de Gaulle Express, liaison ferroviaire directe entre la Gare de l'Est et l'aéroport Charles de Gaulle, est un autre projet d'envergure de ce segment d'investissements. L'année 2024 a été marquée début novembre par la mise en service de la nouvelle signalisation ERTMS au standard européen de LGV+ Paris-Lyon ; ce bond technologique de la modernisation

permettra d'augmenter la fréquence des trains, d'améliorer leur régularité et de favoriser l'accès au réseau français pour les entreprises ferroviaires européennes. Le démarrage en grand des travaux de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie a débuté au printemps 2024 ; il prévoit la création d'une section de voie ferrée de 6,5 km reliée par deux raccordements, à la ligne classique Paris-Creil au Nord-Ouest et à la ligne grande vitesse d'Interconnexion au Sud-Est. Cette liaison va faciliter les déplacements vers le pôle économique de Roissy et son aéroport depuis le sud des Hauts-de-France et le nord-est du Val d'Oise, pour plus de quatre millions de voyageurs.

Grands projets nationaux amont et modernisation

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

Grands projets en PPP (partenariats publics privés)

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

4.5. FONCIERS ET AUTRES

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

4.6. INVESTISSEMENTS INDUSTRIELS

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

5. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT

5.1. FINANCEMENT

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

La société SNCF a mis en place un mécanisme de prêts moyen et long terme au bénéfice de ses filiales, complété par un dispositif d'instruments de trésorerie à court terme permettant une optimisation de leurs liquidités. L'objectif recherché est de garantir une structure financière équilibrée

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

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

	31/12/2024	31/12/2023	Variation de l'exercice
Dettes long terme	34 695	38 737	-4 042
Capital restant dû :	34 308	38 193	-3 885
<i>Long terme</i>	33 810	37 696	-3 886
<i>Dont différence de conversion</i>	- 473	-615	142
<i>Prêts RIF</i>	10	13	-3
<i>Zéro coupon</i>	488	484	3
Intérêts courus :	387	543	-157
Dettes historique	7 698	6 342	1 356
Capital restant dû :	7 620	6 301	1 320
<i>Dettes transférée (cours historique)</i>	7 620	6 300	1 320
<i>Prêts RIF</i>	0	1	0
<i>Renouvellement BEI</i>	-	-	-
Intérêts courus	78	41	37
Dépôts de garantie reçus	6	6	0
Dettes court terme	-	-	-
<i>Dont différence de conversion</i>	-	-	-
Collatéraux (Passif)	128	207	-79
Découverts bancaires	170	173	-3
Dettes PPP	1 751	1 950	-200
Total Dettes Financières	44 447	47 414	-2 968
- Trésorerie active et placements	541	434	107
- Créance PPP	- 1 744	-1 889	144
- Créance CDP	- 24 154	-26 876	2 723
- Intérêts courus sur créances	- 264	-374	110
- Collatéraux (Actif)	- 498	-420	-79
- Dépôts de garantie payés	-	-	-
- Prêts aux tiers externes	- 302	-510	209
- Avances reçues holding et G&C	-	-	-
- Avances et prêts aux filiales intégrées	-	-	-
- Dérivés	395	544	-149
- ICNE sur les dérivés	- 201	-212	11
Dettes nette en valeur comptable ANC	18 220	18 112	108
Net de l'impact des Reset de Taux	- 442	-417	-25
Dettes nette Hors Reset de Taux	17 778	17 695	83

5.2. GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ

Risque de taux d'intérêt

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

Risque de liquidité

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

Risque de contrepartie

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

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

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

Risque de change

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

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

Risque de change

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

Terrains Ferroviaires Mobilisables pour la Création de Logements - Bilan Cessions 2024

REGION	SURFACE CESSIBLE (m²)	Potentiel Logements	Dont Logements Sociaux	COMMENTAIRES
Hauts de France	14 072	44	14	Cession réalisée le 28/03/2024. Foncier situé dans le périmètre de la ZAC « champ Gretz » portée par Territoire 62. Projet mixte. Apport du foncier SNCF dans le cadre de la ZAC (contribution à la production de logements). Programme de la ZAC : 311 logements prévus dans le périmètre de la ZAC : mixité (lots libres, maisons groupées, logts collectifs) et destination (LLI, LS, Acc. aidée, accession), Densité pour le secteur des terrains SNCF env.100 logts/ha
Hauts de France	13 600	117	35	Les fonciers SNCF participent à la création de la ZAC.
Grand Est	7 077	20	0	Maisons individuelles. PSV Caduque. Clause environnementale à revoir et à faire valider en CEDIT. Cession réalisée le 17/06/2024
Auvergne Rhône Alpes	2 000	8	0	Maison médicale avec logements pour personnel médical. 8 logements pour médecins. Cession réalisée le 19/12/2024
Bourgogne -Franche-Comté	573	2	0	Cession réalisée le 29/05/2024
Auvergne Rhône Alpes	6 793	42	21	Cession réalisée le 05/07/2024
PACA	77 891			Cession réalisée le 23/10/2024. Cession partielle des emprises. La deuxième partie du foncier sera cédée au 1er T 2025. Le nombre de logements à créer sera affiné et comptabilisé en 2025.
Nouvelle Aquitaine	890	4	4	Vente à la commune qui réalise 4 logements.
Bretagne	10 020			Programme : petits collectifs + maisons individuelles. Détail non précisé à date. Cession réalisée le 01/07/2024.
Pays de la Loire	11 475	20	10	Projet mixte dont logement potentiel. Projet non suffisamment défini à date. Cession réalisée le 08/07/2024
Ile de France	29 037	391	117	Programme mixte logement - bureau. Cession réalisée le 12/12/2024 (report 2024 en raison des besoins EOLE)
Total	173 428	648	201	

04 – Rapport de Gestion social

6. ACTIVITÉ FONCIÈRE IMMOBILIÈRE

Cessions SNCF RESEAU

11 terrains ont été cédés représentant une superficie d'environ 173 428 m² et un potentiel de 648 logements à créer dont 201 logements sociaux (31%)

En Ile-de-France, un terrain a été cédé représentant une superficie d'environ 29 037 m² et un potentiel de 391 logements à créer dont 117 logements sociaux (30%)

Pour la cession Marseille Le Canet - Euroméditerranée, dont la réalisation complète se fait en deux temps (oct 2024 - mars 2025) le potentiel de logements à créer sera pris en compte en 2025.

7. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT

7.1. CONCOURS PUBLICS RELATIFS AUX INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU

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

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

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

7.2. RESPONSABILITÉ FISCALE

En 2024, SNCF Réseau n'a d'activité économique directe que sur le sol français et n'a pas de présence ou de projets d'investissements directs dans un pays autre que la France excepté les missions techniques. SNCF Réseau n'a pas de présence dans les États et territoires non coopératifs.

8. VOLET SOCIAL

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

9. INFORMATION SUR LES DÉLAIS DE RÈGLEMENT

9.1. FOURNISSEURS

À fin 2024, les dettes envers les fournisseurs représentent 2 594 M€, rapprochées comme suit des montants figurant dans les états financiers :

En millions d'Euros	2024	2023	Evolution
Dettes fournisseurs et comptes rattachés figurant au passif du bilan	1 070	1 011	59
Charges à payer (FNP) incluses sous cette rubrique	1 519	2 013	- 494
Retenues de garanties et de pénalités sur marchés incluses sous cette rubrique	5	7	- 2
Total	2 594	3 031	- 437

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

	0 jours (non échues)	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et plus	Total (1 jour et plus)
(A) Tranches de retard de paiement*						
Nombre de factures concernées Total	43	1 638	939	562	4 800	7 982
Montant M€ des factures d'immobilisations T.T.C	-	0	0	0	0	0
Montant M€ des factures d'exploitation T.T.C	0	28	10	1	12	-50
Montant M€ total des factures concernées T.T.C	0	28	10	1	11	51
Pourcentage du montant total des factures T.T.C d'achats de l'exercice	0,00%	0,29%	0,10%	0,02%	0,12%	0,53%

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

Nombre de factures échues exclues	8 168
Montant total en M€ des factures échues T.T.C exclues	89

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

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

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

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

9.2. CLIENTS

	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et plus	Total (1 jour et plus)
(A) Tranches de retard de paiement*					
Nombre de factures concernées Total	6 501				
Montant total des factures concernées T.T.C (autres créances d'exploitation)	(53)	89	(7)	46	75
Pourcentage du montant total des factures T.T.C de ventes de l'exercice (autres créances d'exploitation)	(0,1) %	0,2%	(0,0) %	0,1%	0,2%
(B) Factures exclues du (A) relatives à des dettes litigieuses ou non comptabilisées					
Nombre de factures exclues	626 en litigieuses				
Montant total en M€ des factures T.T.C exclues	16				
(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuel ou délai légal)					
Délais légaux	<i>60 jours date d'émission de facture par défaut ou 45 jours fin de mois</i>				
Délais contractuels	<i>En fonction de l'activité (*), ils varient entre 30j/45j à compter de la date d'émission ou de réception de la facture</i>				

04 – Rapport de Gestion social

10. LES RISQUES ET LEUR GESTION

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

11. RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DE L'ENTREPRISE

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

12. ENJEUX ET PERSPECTIVES

12.1. SÉCURITÉ

La sécurité est la priorité et le socle des activités de SNCF Réseau. L'entreprise s'est fixée comme ambition de rechercher une amélioration continue du niveau de sécurité ; elle a comme objectif la baisse de l'accidentologie tant au niveau de l'exploitation ferroviaire que de la sécurité et la santé au travail, la sûreté, la sécurité incendie, la cybersécurité et la sécurité environnementale. Pour cela, l'entreprise poursuit son programme pluriannuel, appelé PRISME, de renforcement de la culture sécurité dans tous les domaines de la sécurité, de déploiement de standards comportementaux de sécurité (incluant le développement des compétences non techniques et du « savoir voir, savoir être » dans les entités opérationnelles), de simplification documentaire pour faciliter l'usage et l'accès de la prescription aux opérateurs, du renforcement de la maîtrise technique du patrimoine (cohérence et pertinence prescription, mise en œuvre, état du patrimoine), du management de la sécurité par les risques avec une refonte complète de la collecte des informations sur les incidents et accidents rencontrés et l'animation de politiques de réduction des risques les plus critiques.

Par ailleurs, SNCF Réseau prévoit d'investir environ 110 M€ en 2025 pour améliorer le niveau de sécurité du réseau ferré français : sécurisation et suppression de passages à niveau, installation d'équipements d'amélioration de la sécurité en voie (vis-à-vis du risque de dépassement par les trains de points d'arrêt ou de vitesse limite, de détection de convois non conformes) et sur les véhicules propriété de SNCF Réseau, protection contre l'incendie en particulier en tunnel et protection vis-à-vis d'actes de malveillance et d'intrusions sur le réseau (dont des clôtures).

12.2. UNE PROGRESSION DE L'ACTIVITÉ PRÉVUE EN 2025

SNCF Réseau prévoit une progression de son activité en 2025. Sur la grande vitesse et le fret ferroviaire, l'ambition est de revenir à un niveau de trafic similaire à celui de 2019, c'est-à-dire avant crise COVID et crise inflationniste. De même, le trafic régional et grandes lignes devrait continuer à progresser en 2025. Seul le trafic Ile-de-France affichera un retrait par rapport à 2024, année marquée par l'organisation des Jeux Olympiques.

L'accélération de la régénération et de la modernisation du réseau se poursuit en 2025 avec une enveloppe complémentaire de 390 M€ (vs 300 M€ en 2024 et 100 M€ en 2023) qui permettra de réaliser des opérations restées jusque-là en attente faute de financement.

En parallèle, SNCF Réseau poursuit le déploiement de ses plans de performance afin de maîtriser l'ensemble des coûts d'entretien, d'exploitation et de régénération du réseau.

La progression de l'activité et la performance attendue permettront de pérenniser l'équilibre du cash-flow libre en 2025 et la maîtrise de la dette, conformément aux engagements pris par SNCF Réseau.

12.3. DES AVANCÉES POUR L'EXPLOITATION : LA DIGITALISATION DE L'EXPLOITATION EST EN MARCHÉ

Pour une gestion performante de l'exploitation ferroviaire en situation nominale ou en situation perturbée qui réponde aux enjeux de sécurité et de qualité de service dans l'environnement concurrentiel de ses clients, SNCF Réseau a engagé plusieurs évolutions.

Les règles d'exploitation continuent d'évoluer pour allier sécurité et performance au bénéfice des exploitants ferroviaires et de leurs clients. Les programmes Sécurité Système Performance de l'Exploitation (SSPE) et H00 Système œuvrent à ces transformations en misant sur l'Excellence Opérationnelle et la standardisation des pratiques.

Pour la protection des travaux, des procédures digitalisées remplacent petit à petit les communications verbales et écrites

sur les divers carnets de protection pour fiabiliser et faciliter les échanges entre les acteurs qui réalisent les travaux sur le réseau et ceux qui gèrent la circulation des trains.

En cas d'incident, les informations utiles à l'agent de circulation sont également digitalisées ainsi que, progressivement, les ordres transmis aux conducteurs de trains. C'est une première en Europe !

De plus, des outils de suivi cartographique des circulations et de gestion de crise sont aussi mis à disposition des acteurs pour partager toutes les informations utiles à la coordination de la gestion de crise localisation des trains, prévision d'ouverture des lignes et des gares...).

En 2025, SNCF Réseau pilotera la communication de toute crise de production ferroviaire, quelle qu'en soit la cause. En responsabilité sur la défense de ses intérêts et de ceux du système ferroviaire, elle pourra s'appuyer sur les évolutions de l'exploitation qu'elle a conduites pour mener à bien cette nouvelle mission.

Les plans d'exploitation de référence (PER) et plateformes territoriales

Avec l'ouverture à la concurrence qui devient effective dans de nombreuses régions, SNCF Réseau met en œuvre de nombreuses actions pour continuer à améliorer la satisfaction de ses clients et leur donner les moyens de se développer.

Afin de répondre à leurs attentes en matière d'allocation des sillons, quatorze plans d'exploitation de référence (PER) sur les vingt-trois projetés ont été publiés fin 2024 et les neuf PER restants applicables à compter du service annuel 2028 seront publiés en 2025.

Les mesures déployées par SNCF Réseau passent également par un accompagnement renforcé de l'ouverture de marché avec un suivi client à chacune des étapes de son parcours, en facilitant ses démarches d'homologation et d'étude de compatibilité du matériel roulant ou en poursuivant la dynamique engagée sur les accords-cadres. Le dialogue entre SNCF Réseau et ses clients est renforcé au travers des plateformes territoriales ou nationales. Ces plateformes sont des instances de travail multilatérales, dont l'objectif est d'améliorer la connaissance des besoins et leurs évolutions à moyen et long terme.

Ces plateformes vont par exemple permettre à chaque acteur, nouveaux ou historiques de s'approprier la démarche PER, avec une production échelonnée pour les services annuels 2028, 2029 ou 2030 selon les secteurs.

Les Accords-Cadres

La signature de sept accords-cadres voyageurs avec cinq clients différents (déjà présents ou futurs opérateurs) en 2024 démontre l'intérêt des clients pour le dispositif des Accords-Cadres et la capacité de SNCF Réseau à accompagner ses clients pour qu'ils puissent circuler sur le réseau. Le service annuel 2026 sera le premier SA concerné par des circulations sous accords-cadres côté marché Voyageurs, sur la ligne Paris-Lyon. Les accords-cadres signés représentent un chiffre d'affaires supplémentaire prévisionnel de l'ordre de 350M€ annuel sur les dix prochaines années.

Les échanges avec les clients se poursuivent, notamment pour de futurs accords-cadres portant sur la section française d'une ligne internationale. Ces accords nécessiteront un calage capacitaire avec les autres Gestionnaires d'Infrastructure concernés par le projet du client, afin d'assurer à celui-ci un service de bout en bout.

Les nouveaux opérateurs

En 2025, plusieurs entreprises ferroviaires opéreront sur des lignes à grande vitesse ou des lignes classiques, pour lesquelles le service est librement organisé : Trenitalia France (qui opérera une nouvelle desserte Paris-Marseille en juin 2025), Renfe

04 – Rapport de Gestion social

Viajeros, OSLO, SNCF Voyageurs, SNCF Voyages Italia et Europe Express (qui devrait inaugurer à l'été 2025 « Le Grand Tour », un tour de France de 4 000 km financé par l'entreprise du Puy du Fou, sous réserve d'homologation de ses rames).

Les discussions se poursuivent également avec d'autres acteurs pour des circulations à venir : SNCF Réseau accompagne à ce jour 8 projets Grande Vitesse auxquels il convient d'ajouter les développements d'offre de deux opérateurs qui circulent déjà : Trenitalia France et RENFE Viajeros. Côté Ligne Classique, SNCF Réseau accompagne 6 projets (jour ou nuit).

Vers la signalisation de demain

Une première étape a été franchie avec succès fin 2024 pour la LGV Paris Lyon, avec la mise en exploitation du nouveau Centre Circulation LGV Sud-Est, et du nouveau Central Sous Station LGV Sud-Est.

Pour répondre aux enjeux futurs de l'exploitation, la digitalisation de la signalisation repose sur l'unification et le déploiement des schémas directeurs des Commandes Centralisées du Réseau (modernisation de l'enclenchement), de l'ERTMS et des télécoms de demain (FRMCS). Alors qu'aujourd'hui les investissements en question s'élèvent à 300 M€ par an, l'objectif est d'être en capacité d'investir 1,2 Md€ par an à horizon 2032, en vue d'équiper 5 700 km de voies en ETCS à l'horizon 2040/2042, de migrer les 17 000 km du réseau GSMR pour 2035 et enfin de gérer 70% des secteurs de circulation via des commandes centralisées du réseau en 2040, puis la totalité en 2060.

Pour soutenir ces enjeux, le plan de migration du réseau français vers l'équipement de 5 700 km de voies à l'horizon 2040/2042, NIP (National Implementation Plan) a été transmis par les autorités françaises à la commission européenne le 16 décembre 2024.

Il faut rappeler que la modernisation de la signalisation c'est à la fois la régénération du réseau, indispensable, et l'augmentation de la performance.

12.4. SERM "SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX ET MÉTROPOLITAINS"

Un programme SERM (Services Express Régionaux Métropolitains) a été créé, en commun entre SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, le 1er juillet 2023. Il consiste à développer, dans de nombreuses métropoles françaises, des services de transport multimodaux, ferroviaires et routiers. La bonne articulation des modes de transport entre eux (intermodalité) ou avec leur environnement urbain (pôles d'échanges) est au cœur des enjeux de ce programme.

L'État a annoncé un soutien aux Régions pour le financement des infrastructures SERM à hauteur de 900 M€ sur la période 2023-2027.

La gouvernance des projets de SERM

Les projets de SERM sont encadrés juridiquement par la loi SERM promulguée le 27 décembre 2023 qui prévoit une gouvernance associant l'État, les collectivités concernées, SNCF Réseau et les autres maîtres d'ouvrage au sein d'un Groupement d'Intérêt Public (GIP).

La maîtrise d'ouvrage des projets de SERM, pour leur partie ferroviaire, pourra être partagée et coordonnée entre SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions d'une part, maîtres d'ouvrage naturels sur le réseau exploité et la Société des Grands Projets d'autre part, qui pourra être maître d'ouvrage sur des barreaux neufs ou des gares nouvelles si les autorités organisatrices de la mobilité et les financeurs le souhaitent.

Les projets de SERM déjà lancés

Les métropoles de Strasbourg et Bordeaux ont d'ores et déjà lancé ou mis en œuvre des programmes SERM.

Des études, majoritairement réalisées par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pour la partie ferroviaire, sont par

ailleurs lancées dans toutes les grandes métropoles et sont au cœur des volets mobilités des CPER 2023-27 formalisés dans le cadre de protocoles État Région.

24 projets labellisés

En juin et juillet 2024, l'État a labellisé 24 projets de SERM portés par les collectivités territoriales suivantes : Avignon, Basco-Landais, Bordeaux, Bretagne, Chambéry, Clermont-Ferrand, Côte d'Opale, Franco-Suisse, Grenoble, Lille, Lorraine – Luxembourg, Lyon, Marseille, Montpellier, Mulhouse, Nantes, Nice, Orléans, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse, Tours.

Selon le ministère des Transports, il s'agit d'une première étape en vue de l'obtention du statut SERM, qui sera délivré sur la base d'un dossier approfondi, précisant les objectifs, la feuille de route, le plan de financement, ainsi que la gouvernance du projet.

Ces dossiers « statut » pourraient être proposés à partir de 2025 selon les métropoles concernées.

Des évolutions concrètes déjà disponibles pour les voyageurs

De nouvelles étapes ont été franchies en 2024 dans la mise en service par palier des SERM avec, par exemple, une augmentation d'offre de 24 trajets supplémentaires par jour à Rennes grâce au nouveau système de signalisation (2 trains sur une même voie – 2TMV) ou encore l'inauguration du hall Béraudier à Lyon Part Dieu, qui fluidifie les circulations voyageurs et offre de nouveaux services en gare.

12.5. LES TRANSFERTS DE LIGNES DE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE (LDFT)

Approche partenariale pour le transfert des missions d'infrastructure

Les Régions souhaitant prendre en responsabilité des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic peuvent bénéficier des différentes modalités de transfert introduites par l'article 172 de la loi d'orientation des mobilités (LOM), complété par l'article 43 de la loi n°2022-217 (dites « 3 DS »), dont les modalités sont précisées dans le décret n° 2020-1820 du 29 décembre 2020.

Si le schéma du transfert de mission (art L.2111-9-1 A du code des transports) n'a pas fait l'objet de demande, celui du transfert de gestion (art. L.2111-1-1 du code des transports) a été mis en œuvre en 2023 sur deux lignes en Occitanie. Dans ce schéma la Région devient gestionnaire d'infrastructure mais la ligne reste dans le réseau ferré national et SNCF Réseau en demeure l'affectataire.

En parallèle, le dispositif de transfert de propriété (art. L.3114-1 et suiv. du code général de la propriété des personnes publiques) conduit au transfert complet d'une ligne et à sa sortie du réseau ferré national. La ligne n'est plus un bien de l'Etat, mais devient intégralement un bien de la collectivité formulant le transfert. Ce montage est retenu par l'agglomération du Havre pour le passage d'une ligne ferroviaire dans le réseau tramway et c'est celui mis en œuvre par la Région Grand Est dans l'optique de la reprise de l'essentiel des lignes de desserte fine du territoire de sa sphère de responsabilité.

SNCF Réseau développe une approche partenariale afin de construire avec les demandeurs l'accompagnement adapté pour garantir l'efficacité du système ferroviaire, notamment en fournissant les données nécessaires et en élaborant les dispositifs d'interfaces avec les nouveaux gestionnaires d'infrastructure.

Les transferts en cours

Après une année 2023 qui a vu la concrétisation de la signature des premières conventions de transfert de gestion, avec deux lignes concernées en Occitanie, dont une pleinement effective et en cours de travaux pour une réouverture en 2025 (Montréjeau - Luchon), l'année 2024 marque la mise en œuvre des premiers transferts de propriété. Il ressort du reste que ce cadre de l'art. L.3114 du CGPPP apparaît privilégié à celui des transferts de gestion (L2111-1-1 du code des transports).

En Normandie, le transfert de propriété de la ligne Harfleur-Rolleville a fait l'objet d'un accord entre les parties (Métropole du Havre, Etat et SNCF Réseau/SNCF Gares & Connexions) en décembre 2024 et vise à être effectif au 1er février 2025. Afin d'engager au plus tôt les travaux de déconnexion du réseau ferré national, un arrêt des circulations TER a été mis en œuvre dès le 1er septembre 2024. Il convient en effet de noter que ce transfert s'inscrit dans la transformation de la ligne (exploitée) pour une intégration à l'extension du réseau de tramway urbain de l'agglomération du Havre, porteuse de la demande de transfert. Ce cas reste particulier du fait de sa nature, avec une absence d'interface avec le réseau ferré national une fois l'opération réalisée, ce qui en simplifie la mise en œuvre.

En Grand Est, la Région a attribué au 1er semestre 2024 le marché de gestion d'infrastructure, des gares et des services voyageurs de son premier lot de transfert de propriété autorisé par l'Etat en 2023, au groupement NGE/Transdev, dénommé NOVA 14. Le transfert doit être effectif fin mars 2025 pour la partie actuellement non circulée de la ligne Xeuilley – Vittel, et mi 2027 pour la partie Jarville – Xeuilley, dont l'exploitation sera suspendue au second semestre 2027, pour permettre une mise en exploitation complète au Service Annuel 2028.

En parallèle, la Région Grand Est a relancé en novembre 2024 son marché sur un périmètre similaire au premier lot pour le transfert de propriété des sections de ligne Arches – Saint Dié et Saint Dié – Molsheim, autorisé par le Ministre en charge des Transports en 2023. Comme pour la première ligne, le marché de partenariat passé par la région porte sur une intégration de l'ensemble des missions de gestionnaire d'infrastructure, des gares et des services de transport (entreprise ferroviaire). A ce titre, la section Obernai – Sélestat, également autorisée par le Ministre dans ce lot, fera l'objet d'un processus de transfert ultérieur suite au refus de la Commission européenne de valider la dimension d'intérêt local de la ligne, nécessaire à ce mode de gestion intégrée. L'optique de transfert de propriété de ce deuxième lot, avec des lignes exploitées, est d'être effectif fin 2027, avec une mise en exploitation au Service Annuel 2028. Ce lot intègre une demande de mise à disposition de personnels, dont le contenu reste à préciser.

L'année 2024 est également sous le signe de la poursuite de la démarche de la Région dans son objectif de reprise de l'essentiel des lignes éligibles au transfert, avec en avril 2024 une saisine de l'Etat pour un nouveau lot reposant sur trois sections de lignes exploitées : Reims – Fismes, Charleville – Givet et Conflans Jarny – Verdun. A la différence des précédents, l'optique de la Région est de lancer un marché uniquement pour les missions de gestion d'infrastructure et des gares. L'exploitation des services TER sera distincte. La décision du ministre, retardée par le contexte politique, devrait être favorable, mais n'est pas encore officielle à début décembre 2024.

Les discussions avec l'Etat autour de cette demande ont toutefois mis à jour de nouvelles réflexions à propos des transferts à venir. Au-delà des sept à huit sections de lignes complémentaires annoncées dans le protocole Etat/Région de 2020, d'autres lignes, capillaires fret ou non circulées, pourraient à terme rejoindre le champ des demandes de transfert.

Dans les autres territoires, aucune perspective de demande de transfert n'émerge à date, même si on ne peut exclure une demande de même type que celle du Havre pour des lignes se trouvant à la croisée des services urbains et régionaux.

12.6. SOCIAL RH

Le déploiement du SI de gestion du temps OPTIMUM s'est poursuivi en établissements avec une première vague d'établissements Maintenance et Travaux déployés en octobre après un pilote en avril.

Plusieurs projets importants d'évolution d'organisation ou d'optimisation sont passés en instance : création des Établissements de Service Télécoms et Informatique en janvier 2025, évolution des établissements industriels et logistiques, « Ambition GU Réseau ».

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

COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE SNCF RÉSEAU

Normes IFRS – en millions d'euros



SOMMAIRE

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	3	6.1	DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL	52
COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	4	6.2	ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES	54
ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES GAINS ET DES PERTES COMPTABILISÉS DIRECTEMENT EN CAPITAUX PROPRES	5	6.3	CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL	56
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	6	6.4	HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS	58
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	7	7	ELEMENTS DU RESULTAT	63
NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS.....	8	7.1	PRODUITS DES ACTIVITES ORDINAIRES	63
1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE.....	8	7.2	TABLEAU DE VARIATION DES ACTIFS ET PASSIFS SUR CONTRAT	64
1.1 APPLICATION DES IFRS	8	7.3	ACHATS ET CHARGES EXTERNES.....	64
1.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES	8	7.4	CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS ..	64
1.3 INFORMATIONS LIÉES AU RAPPORT DE DURABILITÉ	9	7.5	IMPÔTS ET TAXES	64
1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION	10	8	INFORMATION SECTORIELLE	66
2 FAITS MARQUANTS	11	8.1	DÉTERMINATION DES SECTEURS PRÉSENTÉS	66
2.1 PLAN DE RELANCE.....	11	8.2	INDICATEURS SECTORIELS	66
2.2 FONDS DE CONCOURS.....	11	8.3	INFORMATION PAR SECTEUR	66
2.3 TARIFICATION 2024 – 2026	11	9	IMPÔTS SUR LES RESULTATS.....	67
2.4 PERTE DE VALEUR.....	11	9.1	ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT	67
2.5 ACCORD SUR LES DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT DE FIN DE CARRIÈRE	11	9.2	PREUVE D'IMPÔT.....	67
2.6 PROJET EOLE	11	9.3	IMPÔTS DIFFÉRÉS.....	67
3 AUTRES ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE.....	11	10	RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES	68
4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS.....	12	10.1	RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC UNIFIE	68
4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION ..	12	10.2	RELATIONS AVEC L'ÉTAT	68
4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT	17	10.3	REMUNERATION DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS	68
4.6 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL.....	23	11	ENGAGEMENTS HORS BILAN	70
4.7 PROVISIONS	26	11.1	GARANTIES FINANCIÈRES DONNÉES À DES TIERS	70
5 CAPITAUX ET FINANCEMENT	29	11.2	ENGAGEMENTS D'ACHAT D'IMMOBILISATIONS	70
5.1 CAPITAUX PROPRES	29	11.3	ENGAGEMENTS REÇUS LIÉS AU FINANCEMENT	70
5.2 GESTION DE LA TRÉSORERIE ET DU FINANCEMENT.....	29	11.4	GARANTIES FINANCIÈRES RECUES	70
5.3 ENDETTEMENT FINANCIER NET	29	11.5	LOCATION SIMPLE IMMOBILIÈRE.....	70
5.4 SITUATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES LIÉS	37	11.6	ENGAGEMENTS LIÉS AU PÉRIMÈTRE CONSOLIDÉ.....	70
5.5 COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET 48		12	PERIMÈTRE DE CONSOLIDATION PERIMÈTRE DE CONSOLIDATION.....	71
5.6 RAPPROCHEMENT AVEC LES FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	49	12.1	ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS.....	71
6 AVANTAGES DU PERSONNEL	52	12.2	PRINCIPALES ENTITES DU PERIMÈTRE	71
		13	HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES	72

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

ACTIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Immobilisations incorporelles	4.1.1	330	317
Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location	4.1.2	485	484
Immobilisations corporelles	4.1.3	89 406	86 117
Actifs financiers non courants	5.3.1	30 616	32 718
Titres mis en équivalence		14	13
Impôts différés actifs	9.3	2 832	2 817
Actifs non courants		123 685	122 467
Stocks et en-cours	4.6.1	560	528
Créances d'exploitation	4.6.2	2 735	3 140
Subventions à recevoir	4.6.3	1 730	1 821
Actifs financiers courants	5.3.1	2 094	3 805
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5.3.1	107	84
Actifs courants		7 227	9 376
Total de l'actif		130 911	131 844

PASSIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Capital	5.1	1 718	1 718
Réserves consolidées		16 863	17 081
Résultat Groupe		236	25
Capitaux propres - Part du Groupe		18 816	18 824
Capitaux propres - Part des intérêts minoritaires		26	22
Capitaux Propres totaux		18 843	18 847
Engagements envers le personnel non courants		1 346	1 228
Provisions non courantes	4.7	226	229
Subventions d'investissement	4.2.1	45 687	43 228
Passifs financiers non courants	5.3.1	50 183	51 007
Obligations locatives non courantes		344	342
Passifs liés à des immobilisations données en concession		2 219	2 267
Passifs non courants		100 005	98 300
Engagements envers le personnel courants		96	60
Provisions courantes	4.7	14	14
Dettes d'exploitation	4.6.4	6 352	6 839
Subventions appelées d'avance		2 025	1 709
Passifs financiers courants	5.3.1	3 421	5 925
Obligations locatives courantes		156	149
Passifs courants		12 064	14 697
Total du passif et des capitaux propres		130 911	131 844

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Chiffre d'affaires	7.1	9 533	8 879
Achats et charges externes	7.3	-3 320	-3 394
Charges de personnel	7.4	-3 279	-3 072
Impôts et taxes	7.5	-295	-271
Autres produits et charges opérationnels		-66	-19
EBITDA		2 574	2 123
Dotations aux amortissements	4.1.5	-3 339	-3 070
Variation nette des provisions	4.7	-91	-7
Reprise de subventions d'investissement	4.2.4	1 493	1 435
Résultat opérationnel courant		638	481
Pertes de valeur		-	-2
Résultat de cession d'actifs	4.4	40	28
Résultat opérationnel		678	508
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		4	-1
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		682	507
Coût de l'endettement financier net et autres	5.3.1	-359	-308
Coût financier net des avantages du personnel		-55	-113
Résultat financier		-414	-422
Résultat des activités ordinaires avant impôt		268	85
Impôt sur les résultats		-28	-56
Résultat net de l'exercice		241	29
<i>Résultat net - Part du groupe</i>		236	25
<i>Résultat net - Part minoritaire</i>		5	4

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

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

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Résultat net de l'exercice	241	29
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	-340	-27
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	-	-
Variation de juste valeur des coûts de couverture	75	31
Impôts sur variation de juste valeur des coûts de couverture	-	-
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence	-	-
Total des éléments qui seront reclassés (ou recyclables) ultérieurement en résultat net	-265	4
Ecarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	7	-3
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies	-0	-0
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence	-	-
Total des éléments qui ne seront pas reclassés (ou non recyclables) ultérieurement en résultat net	7	-3
Total des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-258	1
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres de l'exercice	-18	30

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

Réserves recyclables

en millions d'euros	Capital	Réserves non recyclables	Couverture de flux de trésorerie *	Coûts de la couverture (R/D et FCBS)	Réserves accumulées	Résultat de la période	Capitaux propres - Part du Groupe	Capitaux propres - Part des intérêts minoritaires	Capitaux propres totaux
Capitaux propres au 01/01/2023	1 718	-278	-254	-5	17 036	571	18 785	19	18 803
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	29	25	4	29
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux	-	-3	-27	31	-	-	1	-	1
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	-3	-27	31	-	29	27	4	30
Affectation du résultat	-	-	-	-	567	-571	-	-	-
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	0	-	-	-
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres variations	-	-0	15	-	-2	-	13	-	13
Capitaux propres au 31/12/2023	1 718	-281	-266	26	17 602	29	18 824	22	18 847
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	241	236	5	241
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	7	-340	75	-	-	-259	0	-258
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	7	-340	75	-	241	-23	5	-18
Affectation du résultat	-	-	-	-	24	-29	-1	-3	-4
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-0	-0	-0	-	-0
Variation de périmètre	-	-	-	-	-0	0	-0	2	2
Autres variations	-	-0	16	-	0	-	16	-0	16
Capitaux propres au 31/12/2024	1 718	-274	-590	101	17 626	241	18 816	26	18 843

*Cf note 5.1

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Résultat net de l'exercice		241	29
Eliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées		-4	1
de la charge (produit) d'impôt différé		-16	5
des amortissements et provisions(*)		2 043	1 749
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		69	71
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	4.4	-40	-31
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		2 292	1 824
Eliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant		43	52
du coût de l'endettement financier net et hors variation de juste valeur	5.4	288	231
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		2 623	2 106
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	4.6	-139	110
Impôts décaissés (encaissés)		-42	-63
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		2 443	2 154
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise			
		5	-
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1.4	-6 866	-6 418
Intérêts d'emprunts capitalisés	4.1.4	-107	-141
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		65	144
Acquisition des participations non consolidées ou mises en équivalence		-0	-1
Variation des prêts et avances consentis		216	201
Subventions d'investissement reçues		4 715	4 333
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-1 972	-1 882
Nouveaux emprunts			
		1 501	1 753
Remboursements d'emprunts nets des créances CDP **			
		-1 487	-1 620
Remboursement des obligations locatives			
		-94	-93
Décaissements sur dettes PPP - Partenariats Publics Privés			
		-105	-84
Encaissements sur créances PPP - Partenariats Publics Privés			
		45	80
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives			
		-6	-3
Intérêts financiers nets versés			
		-343	-321
Dividendes payés aux actionnaires du groupe			
		-1	0
Dividendes payés aux minoritaires			
		-3	-0
Variation des dettes de trésorerie			
		-175	94
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		-668	-194
Incidence des changements de principes comptables			
		-	-
Variation de trésorerie		-197	77
Trésorerie d'ouverture			
		-467	-545
Trésorerie de clôture			
		-664	-467

(*) Il s'agit de :

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

(**) Depuis 2020, la souscription d'emprunt est faite au niveau du groupe SNCF

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS

Les notes 1 à 13 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

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

1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

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

Les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2024 ont été arrêtés par le conseil d'administration de la Société nationale SNCF Réseau du 26 février 2025.

Les termes « Groupe SNCF Réseau », « Groupe » et « SNCF Réseau » désignent l'ensemble constitué par les entités consolidées.

La « SNCF Réseau » désigne la Société SNCF Réseau, société tête du Groupe Réseau.

1.1 APPLICATION DES IFRS

Les états financiers consolidés sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board) et adoptées par l'Union Européenne à cette date.

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

- des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant le ou à compter du 1er janvier 2024 ; Les modalités d'application de ces textes par le groupe sont détaillées dans un encart grisé au début de chaque note annexe ;
- des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de l'exercice 2024. Ces options et exemptions sont décrites dans les notes annexes concernées.

1.1.1 Normes et interprétations applicables aux comptes consolidés annuels ouverts à compter du 1er janvier 2024

Les amendements aux normes et interprétations ainsi que les nouvelles normes publiées et applicables à compter du 1er janvier 2024 qui concernent plus particulièrement les comptes consolidés du Groupe sont les suivants :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts
Amendements « Classement des passifs en tant que passifs courants et non courants et « Passifs non courants assortis de clauses restrictives »	IAS1 Publication par l'IASB : 31 octobre 2022 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2023-2822 du 19 décembre 2023. Les amendements précisent qu'une entité doit classer en non courant les seuls passifs qu'elle ne sera pas obligée de régler dans les douze mois suivant la date de clôture et qu'en cas de clause restrictive (covenant), le passif ne sera classé en courant que si la clause restrictive a trouvé à s'appliquer antérieurement à la clôture. En cas de risque d'application future de la clause restrictive, l'entité est toutefois tenue de produire une information en annexe.	Aucun passif non courant assorti de clause restrictive ne nécessite un reclassement en passif courant ni ne présente à la clôture un risque probable de reclassement.
Amendement à la norme IFRS 16 « Obligation locative découlant d'une cession-bail »	Publication par l'IASB : 22 septembre 2022 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2023-2579 du 20 novembre 2023. L'amendement précise pour les ventes d'actifs repris à bail les modalités de reconnaissance du droit d'utilisation et du passif locatif de manière à ce que ne soit pas comptabilisé le profit ou la perte réalisée sur le droit d'utilisation conservé.	Aucune opération matérielle de cession-bail au sens d'IFRS 15 n'a été réalisée au sein du groupe qui nécessiterait d'ajuster les droits locatifs de l'actif ou le passif locatif.
Amendement à la norme IAS 7 « Accords de financement fournisseurs »	Publication par l'IASB : 23 mai 2023 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2024-1317 du 15 mai 2024 L'entité doit fournir des informations sur ses accords de financement fournisseurs permettant aux utilisateurs des états financiers d'évaluer l'incidence de ces accords sur ses passifs et ses flux de trésorerie ainsi que sur son exposition au risque de liquidité.	Aucun accord matériel de financement de fournisseurs n'a été contracté au sein du groupe.
Amendement à la norme IAS 12 « Régime d'imposition minimale mondiale »	Publication par l'IASB : 25 mai 2023 Homologation par l'UE : 8 novembre 2023 La directive UE 2022-2523 du 14/12/2022 met en place un régime d'imposition minimale mondiale, pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2024. L'amendement IAS 12 indique qu'il ne sera temporairement pas reconnu d'impôt différé lié à cet impôt complémentaire.	Le montant dû par le groupe au titre de l'imposition minimale mondiale n'est pas matériel à la clôture de l'exercice.

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation de normes et interprétations d'applications obligatoires à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2024 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

1.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les comptes consolidés ne peuvent être précisément évalués. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou à la suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues

au 31 décembre 2024 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

- **La détermination des écarts d'acquisition**

A l'occasion des regroupements d'entreprises, la direction procède à des estimations de juste valeur des actifs acquis et des passifs repris et réévalue à la juste valeur les participations antérieurement détenues pour les prises de contrôle par étapes. La différence entre le prix d'acquisition augmenté de la valeur des participations antérieurement détenues et la valeur d'entrée des actifs et passifs est constitutive d'un écart d'acquisition.

– La dépréciation des actifs non financiers

Dans le cadre de la détermination de la valeur recouvrable des actifs pour les tests de dépréciation (IAS 36) conformément au principe décrit dans la note Test de valeur des actifs immobilisés, les calculs de valeur d'utilité reposent, notamment, sur une estimation des flux de trésorerie futurs attendus de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie (UGT), du taux d'actualisation adéquat à retenir pour calculer la valeur actuelle de ces flux de trésorerie futurs et du taux de croissance retenu. Les calculs de valeur de marché reposent sur une appréciation du prix de transaction qui pourrait résulter de la vente des actifs soumis au test, étant donné l'état d'usure de ces actifs.

– Les éléments relatifs aux avantages liés au personnel

Considérant que ces avantages sont réglés de nombreuses années après que les membres du personnel ont rendu les services correspondants, la comptabilisation des obligations au titre des régimes à prestations définies et des autres passifs long terme est déterminée à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses financières et démographiques incluant le taux d'actualisation, le taux d'inflation, le taux d'augmentation des salaires et les tables de mortalité. En raison du caractère long terme des plans, l'évolution de ces hypothèses peut générer des pertes ou gains actuariels et ainsi entraîner une variation significative des engagements comptabilisés.

– La reconnaissance des impôts différés actifs

Des actifs d'impôt différé sont comptabilisés lorsqu'il est probable que le Groupe disposera de bénéfices imposables futurs sur lesquels les économies d'impôt non utilisées pourront être imputées. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôt est appréciée au travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient. Au 31 décembre 2024, cette analyse de recouvrabilité tient compte du nouveau plan stratégique Groupe, présenté au Conseil d'Administration de SNCF SA le 14 décembre 2023.

– Les provisions pour risques liés à l'environnement

Le Groupe comptabilise une provision pour risques environnementaux dès lors qu'il existe une obligation légale ou implicite envers un tiers qui se traduira par une sortie de ressources et pouvant être estimée de façon fiable.

Les montants comptabilisés au titre de la dépollution des sites reposent sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêt des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours (voir note Provisions).

Les montants comptabilisés au titre du démantèlement du matériel roulant amianté correspondent aux prix estimés du démantèlement au terme de la vie du matériel. Ils sont déterminés à partir des prix facturés par les « ferrailleurs-désamianteurs » et de prix cibles des derniers appels d'offre. Une évolution de ces prix se répercuterait dans les montants comptabilisés.

– Les instruments financiers dérivés

Le Groupe utilise des hypothèses pour évaluer la juste valeur de ses instruments financiers dérivés. Les principes de comptabilisation et d'évaluation sont décrits en note Capitaux et financements.

– Les contrats de location

Les principales sources d'incertitude concernent la prise en compte des périodes optionnelles pour l'évaluation des durées de locations. Le Groupe fonde ses estimations sur l'importance des actifs sous-jacents dans la conduite des opérations ainsi que sur un ensemble d'autres hypothèses jugées raisonnables au regard des faits et circonstances.

1.3 INFORMATIONS LIÉES AU RAPPORT DE DURABILITÉ

La présente note a pour objectif de décrire le lien entre les états financiers consolidés du groupe SNCF Réseau et le rapport de

durabilité. Les éléments de ce rapport présentant des enjeux financiers potentiels concernent notamment les engagements pris, les plans de transition et plan d'actions définis pour répondre aux enjeux de durabilité.

Les impacts financiers de ces enjeux concernent principalement les objectifs d'adaptation et d'atténuation du changement climatique. En effet, ce dernier représente un risque majeur pour l'activité ferroviaire, qui reste particulièrement vulnérable aux aléas climatiques, tels que les vagues de chaleur, les tempêtes, les orages violents, les inondations, ainsi que les éboulements et glissements de terrain. Face à ces risques, plusieurs plans d'action ont déjà été déployés, visant notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs du transport et du bâtiment, la promotion de l'économie circulaire et la préservation de la biodiversité (rapport de durabilité).

Les états financiers du groupe SNCF Réseau prennent en compte les enjeux de durabilité au niveau des postes du bilan et du compte de résultat 2024

Impacts sur les postes du bilan et du compte de résultat 2024

En conformité avec la Stratégie Nationale Bas Carbone du groupe SNCF, SNCF Réseau a pris des engagements pour contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre du groupe afin d'atteindre les objectifs suivants :

Réduction de 30% des émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport d'ici 2030 par rapport à 2015.

Réduction de 50% des émissions liées à son parc immobilier.

Amélioration de 20% de la performance énergétique de la traction des trains d'ici 2025 par rapport à 2015.

Ces engagements ont donné lieu à une première évaluation financière dans le cadre du nouveau plan stratégique 2023-2032, notamment en termes de CAPEX. Les investissements identifiés portent essentiellement sur des investissements relatifs au patrimoine immobilier (remplacement de chaudières, isolation...).

Toutefois ces investissements ne présentent pas d'effet matériel sur les durées de vie des actifs concernés. Les investissements immobiliers restent peu matériels

Impact sur les tests d'évaluation des actifs

Les tests d'évaluation des actifs (note 4.5) sont notamment basés sur le plan stratégique groupe 2023-2032 qui intègre certains impacts des plans de transition et plan d'actions pour l'adaptation ou l'atténuation au changement climatique ainsi que les hypothèses liées à l'évolution du climat.

Ainsi, le plan stratégique a pris en compte des scénarii climatiques basés sur deux scénarii du GIEC (le SSP2-4.5 et le SSP5-8.5) à l'horizon 2030 et 2050.

Les prévisions d'évolution de chiffre d'affaires prises en compte dans ce plan ont pour hypothèse un développement soutenu du transport ferroviaire en partie lié aux enjeux climatiques.

Les investissements liés à la trajectoire de réduction et de décarbonation des consommations d'énergie correspondent principalement à la poursuite de l'électrification des lignes tout en adaptant les niveaux de résistance et de robustesse.

Il convient de noter, qu'à date, ces différents éléments ne présentent pas d'effet matériel sur les modèles des tests de valeur.

Impact sur les provisions pour risques environnementaux

SNCF Réseau comptabilise un certain nombre de provisions pour risques environnementaux afin, principalement, de répondre à des obligations réglementaires de dépollution ou de mesures compensatoires de protection de la biodiversité.

Ainsi, les principaux risques provisionnés sont le désamiantage des matériels et bâtiments (la dépollution des sols et le

démantèlement des installations de stockage et de distribution de carburant, la dépollution et la destruction des traverses créosotées ainsi que le coût de protection de la biodiversité dans le cadre de la réalisation de travaux d'infrastructures ferroviaires.

1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION

1.4.1 Entités contrôlées, sous contrôle conjoint ou influence notable

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

Toutes les transactions significatives entre les sociétés contrôlées sont éliminées.

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

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

Sont comptabilisés suivant la méthode de la mise en équivalence :

- Les investissements dans des partenariats qualifiés de co-entreprises (« joint-ventures ») au sens de la norme IFRS 11, c'est-à-dire ceux qui donnent uniquement un droit sur l'actif net d'une entité.
- Les entités dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles sans en avoir le contrôle (entreprises associées) selon la norme IAS 28. L'influence notable est présumée lorsque la participation du Groupe est supérieure ou égale à 20%.
- Tous les résultats internes réalisés avec des sociétés mises en équivalence sont éliminés à hauteur du pourcentage de détention. En cas de profit interne réalisé par le groupe sur la participation, si le gain à éliminer excède la valeur comptable de la participation de l'investisseur dans l'entreprise associée ou la joint-venture, le montant du gain à éliminer qui excède la valeur de l'investissement est selon les normes du groupe constaté en produit différé.

Les prêts aux sociétés mises en équivalence sont des instruments financiers qui font si nécessaire l'objet d'une dépréciation selon les règles prévues par la norme IFRS 9.

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

Les comptes des sociétés du périmètre de consolidation sont retraités pour les mettre en conformité avec les principes comptables du Groupe et arrêtés au 31 décembre 2024.

Une liste des principales filiales, coentreprises, opérations conjointes et entités associées ainsi que les éléments d'appréciation du contrôle dans certaines entités sont présentés en note Périmètre de consolidation.

1.4.2 Conversion des états financiers des filiales étrangères

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

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

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

2 FAITS MARQUANTS

2.1 PLAN DE RELANCE

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

Dans ce contexte et dans le cadre du plan de relance ferroviaire de 4,05 Mds€, l'État a versé 3 406 M€ cumulé à fin 2022 puis 644 M€ le 14 mars 2023, ainsi que 125 M€ de produits de cessions du Groupe.

Pour 2024, SNCF Réseau a perçu une somme de 172 M€ de la part du Groupe SNCF en mars 2024.

2.2 FONDS DE CONCOURS

SNCF Réseau a perçu divers financements via le mécanisme du fonds de concours au cours de 2023 à hauteur de 1 028 M€.

Un complément a été versé en 2024 à hauteur de 1 538 M€ :

- 925 M€ prévu dans le contrat de performance,
- 300 M€ au titre de l'accélération de la régénération,
- 290 M€ de dividendes SNCF au titre d'une contribution exceptionnelle,
- 23 M€ pour le financement du projet HPMV (Haute Performance Marseille Vintimille).

2.3 TARIFICATION 2024 – 2026

La tarification relative à l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026, qui avait été validée par l'ART en 2023, a été annulée par le Conseil d'État le 5 mars 2024 à la suite des recours de plusieurs régions avec date d'effet au 1er octobre 2024, pour des motifs de forme (manque de transparence et irrégularité de la délibération du Conseil d'Administration de SNCF Réseau du 9 décembre

2022). En conséquence, SNCF Réseau a soumis à consultation des parties un nouveau projet tarifaire le 8 avril dernier. La consultation a pris fin le 8 juin, puis le projet tenant compte des observations des parties a été publié le 8 juillet, après décision en Conseil d'administration exceptionnel du 3 juillet 2024, pour saisine de l'ART

Des nouvelles dispositions tarifaires pour le DRR-de l'HDS 2024, intégrant notamment le nouveau projet-de-tarification des prestations- minimales pour le cycle pluriannuel 2024-2026 a été adopté par- le Conseil d'administration en-septembre-2024, après réception de l'avis conforme de l'ART publié le 16 septembre 2024.

Cette-nouvelle tarification n'a pas d'impact significatif sur le chiffre d'affaires.de SNCF Réseau.

2.4 PERTE DE VALEUR

Le test de valeur mis en œuvre par SNCF Réseau n'a pas conduit à modifier la valeur des actifs concernés. Une présentation détaillée de l'analyse et du test réalisé est faite au paragraphe 4.5.

2.5 ACCORD SUR LES DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT DE FIN DE CARRIÈRE

Un accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière a été signé le 22 avril 2024, en substitution à l'accord relatif aux cessations anticipées d'activité de 2008.

2.6 PROJET EOLE

Le 6 mai 2024, le prolongement du RER E vers l'Ouest de l'Île-de France, a été inaugurée, en mettant à disposition de l'exploitant trois nouvelles gares desservies par un tunnel de 8 kms entre la gare Saint-Lazare et Nanterre. Ainsi, l'impact des mises en service comptables dans les comptes au 31 décembre 2024 est de 3,6 Mds €.

3 AUTRES ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Le contentieux avec DB Cargo datant de 2020 sur des litiges liés aux horaires de service des années 2015, 2016 et 2019 a évolué. SNCF Réseau demandait le paiement de retenues (non-utilisation de sillons attribués) et pénalités (non-déclaration de tonnage) au titre des règles d'application des redevances de réservation et de circulation. DB Cargo a été condamné à payer la somme demandée par SNCF Réseau assortie d'intérêts, mais, DB CARGO avait fait appel de la décision.

La Cour d'appel de Paris a annulé partiellement, par arrêté en date du 15 janvier 2025, le jugement du tribunal de commerce et a confirmé le bien-fondé de la position de DB. SNCF RESEAU doit restituer à DB Cargo, les sommes perçues au titre des redevances et des intérêts moratoires.

SNCF Réseau étudie l'opportunité de déposer un recours en cassation.

4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION

4.1.1 Immobilisations incorporelles

Les actifs incorporels comprennent les logiciels acquis ou créés, ainsi que les procédés industriels. Les logiciels acquis à titre onéreux sont enregistrés à leur coût d'acquisition, correspondant au prix d'achat majoré des frais accessoires nécessaires à leur mise en service.

Les logiciels et procédés industriels développés en interne sont inscrits à l'actif pour leur coût de production dès lors qu'ils remplissent les critères définis dans la norme IAS 38.

Les dépenses ultérieures sont immobilisées si elles accroissent les avantages économiques futurs de l'actif spécifique auxquelles elles se rapportent et si ce coût peut être imputé de façon fiable à l'actif. Les coûts associés à la recherche avant conception détaillée de l'application ainsi qu'au maintien en fonctionnement des logiciels sont comptabilisés en charges au fur et à mesure qu'ils sont encourus.

Les montants inscrits au bilan sont diminués du cumul

d'amortissements et des pertes de valeur. Lorsqu'elles ont une durée de vie définie, les immobilisations incorporelles sont amorties sur leur durée d'utilité selon les durées présentées en note "Dotations aux amortissements". Pour celles dont la durée de vie est indéfinie, un test périodique de dépréciation est réalisé comme décrit en note "Tests de valeur des actifs immobilisés".

La valeur nette des immobilisations incorporelles au 31 décembre 2024 s'analyse comme suit :

en millions d'euros	31/12/2024			31/12/2023		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels	1 116	-1 041	75	1 038	-947	91
Autres immobilisations incorporelles	171	-160	11	170	-156	14
Immobilisations incorporelles en cours	244	0	244	212	0	212
TOTAL	1 531	-1 201	330	1 420	-1 103	317

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

en millions d'euros	Concessions, brevets, logiciels	Autres immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2023	212	10	218	440
Acquisitions	1	0	86	87
Cessions	-	-0	-	-0
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-94	-5	-	-98
Pertes de valeur	-144	6	-	138
Variations de périmètre	-	-	-	-
Mise en service	114	4	-109	9
Autres variations	2	-2	17	17
Valeur nette comptable au 31/12/2023	91	14	212	317
Acquisitions	0	0	91	91
Cessions	-0	-0	-	-0
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-94	-4	-	-98
Pertes de valeur	-0	-	-	-0
Variations de périmètre	0	-	-	0
Mise en service	78	0	-70	9
Autres variations	1	1	11	12
Valeur nette comptable au 31/12/2024	75	11	244	330

Les acquisitions de l'exercice 2024 comprennent principalement les logiciels produits en interne, mis en service, ou toujours en cours de développement.

Le montant des immobilisations incorporelles mises en service s'élève à 79 M€ pour l'exercice 2024 contre 118 M€ en 2023.

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

Selon la norme IFRS 16, l'existence d'une location dans un contrat repose principalement sur le contrôle exercé par le preneur sur le droit d'utiliser un actif identifié pendant une durée déterminée. Les contrats éligibles sont alors présentés au bilan par l'inscription :

- d'un actif qui correspond au droit d'utilisation de l'actif loué pendant la durée du contrat ;
- d'une dette correspondant à la valeur actualisée des paiements restant dus au bailleur.

Les engagements hors bilan de location portent, d'une part, sur les contrats de location signés mais pour lesquels les biens loués n'ont pas encore été mis à disposition, et d'autre part sur les contrats de locations de faible valeur ou de courte durée.

Évaluation du droit d'utilisation des actifs

À la date de prise d'effet d'un contrat de location, le droit d'utilisation est évalué à son coût et comprend :

- le montant initial de l'obligation locative auquel sont ajoutés, s'il y a lieu, les paiements d'avance faits au bailleur, nets le cas échéant, des avantages incitatifs reçus de celui-ci ;
- les coûts directs initiaux encourus par le preneur pour la conclusion du contrat ;
- les coûts estimés de remise en état et de démantèlement du bien loué selon les termes du contrat.

Le droit d'utilisation est amorti sur la durée de location ou sur la durée d'utilité de l'actif sous-jacent lorsque le contrat prévoit une option d'achat que le preneur a la certitude raisonnable d'exercer.

Évaluation de l'obligation locative (voir note Capitaux et financements)

À la prise d'effet du contrat, l'obligation locative est comptabilisée pour un montant égal à la valeur actualisée des loyers sur la durée du contrat.

Les montants pris en compte dans l'évaluation des obligations locatives sont :

- les loyers fixes (y compris les loyers fixes en substance, c'est-à-dire que même s'ils contiennent une variabilité dans la forme, ils sont en substance inévitables) ;
- les loyers variables basés sur un taux ou un index en utilisant le taux ou l'index à la date de prise d'effet du contrat ;
- les paiements à effectuer par le preneur en vertu d'une garantie de valeur résiduelle ;
- les pénalités à verser en cas d'exercice d'une option de résiliation ou de non renouvellement du contrat, si la durée du contrat a été déterminée en faisant l'hypothèse que le preneur l'exercerait.

Certains événements peuvent conduire à une ré-estimation des valeurs inscrites au bilan. Il s'agit notamment des situations suivantes :

- révision de la durée de location, du loyer ou du périmètre des actifs loués ;
- modification liée à l'évaluation du caractère raisonnablement certain (ou non) de l'exercice d'une option ;
- ré-estimation relative aux garanties de valeur résiduelle ;
- révision des taux ou index sur lesquels sont basés les loyers.

En règle générale, le taux implicite du contrat étant difficilement déterminable, c'est le taux d'endettement marginal du preneur qui est utilisé pour le calcul de l'actualisation de la dette locative. Ce taux correspond au taux d'intérêt qu'obtiendrait le preneur, au commencement du contrat de location, pour emprunter sur une durée, avec une garantie et dans un environnement économique similaires, les fonds nécessaires à l'acquisition d'un actif de valeur similaire au droit d'utilisation.

Ce taux marginal d'endettement est obtenu par l'addition du taux des obligations d'État et du spread de crédit. Le taux des obligations d'État est un taux in fine, spécifique à la localisation, la devise et la durée de location. Le cas échéant, une prime additive peut être retenue pour refléter la qualité de l'actif sous-jacent.

La durée de location correspond à la durée contractuelle négociée. Les hypothèses de renouvellement ou de résiliation ne sont prises en compte que si un contexte particulier permet au Groupe d'être raisonnablement certain :

- d'exercer une option de renouvellement, par exemple, lorsque l'actif loué est considéré comme "stratégique" ou encore lorsqu'il a fait l'objet d'investissements "significatifs" alors que la durée résiduelle de location est significativement faible.
- d'exercer une option de résiliation prévue contractuellement.

Dans une interprétation du 26/11/2019, l'IFRIC a posé le principe de la prise en compte d'une durée de location "économique" évaluée au-delà de la durée contractuelle. Cette interprétation n'a pas amené le groupe à réviser la durée de ses contrats de location.

Achats en substance

Certaines opérations sont considérées comme des achats en substance d'actifs corporels. Il s'agit de montages financiers qui présentent les caractéristiques suivantes :

- le loueur dispose d'une réserve de propriété légale servant de garantie de remboursement et de paiement des intérêts ;
 - le Groupe a acquis initialement les matériels ou a pris une part prépondérante dans le processus d'acquisition auprès des constructeurs ;
 - la levée d'option est obligatoire au terme du contrat de location au regard des conditions contractuelles.
- Ces montages financiers étant des achats en substance d'actifs et non des locations, la dette correspondante est considérée comme une dette financière, au sens de la norme IFRS 9 et l'actif comme une immobilisation corporelle, conformément à la norme IAS 16.

Mesures de simplification retenues

En application des mesures de simplification prévues par la norme, le groupe ne capitalise pas les contrats de location de courte durée (durée de 12 mois ou moins) et les contrats de location de biens de faible valeur (en référence à un seuil indicatif de 5 000 €).

31/12/2024

31/12/2023

en millions d'euros	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Terrains et constructions	783	-436	348	705	-368	337
Matériel de transport	287	-154	133	256	-111	145
Autres	5	-1	5	2	-0	2
Total	1 076	-590	485	963	-479	484

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

L'évolution du poste se décompose ainsi :

en millions d'euros	Terrains et constructions	Matériel de transport	Autres	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2023	389	174	0	563
Mise en place de nouveaux contrats de location	44	3	2	50
Effet des fins et résiliations anticipées des contrats de location	-	0	-0	-0
Dotations aux amortissements	-46	-47	-0	-93
Pertes de valeur	-	-	-	-
Variation de périmètre	-	-	-	-
Ecart de conversion	-	-	-	-
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses...)	-50	15	-	-35
Valeur nette comptable au 31/12/2023	337	145	2	484
Mise en place de nouveaux contrats de location	45	0	4	49
Effet des fins et résiliations anticipées des contrats de location	-	-	-1	-1
Dotations aux amortissements	-56	-45	-1	-101
Pertes de valeur	-	-	-	-
Variation de périmètre	3	-	-	3
Ecart de conversion	-	-	-	-
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses...)	18	32	-	50
Valeur nette comptable au 31/12/2024	348	133	5	485

Contrats de location non retraités :

Les contrats non retraités conformément aux exemptions prévues par la norme IFRS 16 concernent essentiellement du matériel de chantier loué sur une période inférieure à 12 mois.

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Loyers court terme	-45	-46	1
Loyers sur biens de faible valeur	-	0	-
Loyers variables	0	0	-0
Locations non éligibles IFRS 16 - autres	-6	-5	-1
Loyers non éligibles	-51	-51	-0

4.1.3 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont constituées pour l'essentiel des infrastructures du réseau ferré national, propriété de l'Etat, pour lesquels SNCF Réseau et Gares & Connexions sont attributaires depuis le 1er janvier 2020. Les immobilisations corporelles acquises directement figurent à l'actif du bilan consolidé à leur coût d'acquisition, celles produites en interne sont comptabilisées à leur coût de production.

Infrastructures ferroviaires

Le coût de production des immobilisations réalisées en maîtrise d'ouvrage comprend les études, le coût des travaux (notamment coût des matières, de la main-d'œuvre et travaux facturés, nécessaires pour la production des immobilisations), les acquisitions et indemnités foncières, ainsi que les frais directs de fonctionnement.

La période d'incorporation des coûts débute à la date à laquelle la direction a pris la décision, justifiée sur les plans technique et financier, de produire

l'immobilisation destinée à générer des avantages économiques futurs. Ainsi, les dépenses afférentes à un projet de construction ou de renouvellement d'un actif ferroviaire sont immobilisées à l'actif du bilan à partir de la phase « avant-projet », ou dès lors que les critères de comptabilisation d'un actif sont remplis. Les dépenses encourues préalablement restent comptabilisés en charges. La période d'incorporation des coûts s'achève lorsque le niveau d'utilisation prévu est atteint, soit à l'issue de la " phase réalisation". Le fait générateur de la mise en service comptable des immobilisations ferroviaires est la date du procès-verbal de réception et mise à disposition des ouvrages au mainteneur, à défaut la date de mise en service commerciale peut être retenue.

Le coût de production des travaux réalisés en Partenariats Publics Privés (PPP) ou concession est comptabilisé à l'avancement physique des travaux sur

base du pourcentage d'avancement communiqué par les partenaires ou concessionnaire. Il est constitué de la somme des redevances facturées par les partenaires ou concessionnaire augmentée de la valeur actualisée des redevances restant à payer, à laquelle est appliqué le pourcentage d'avancement.

Les dépenses ultérieures relatives à une immobilisation corporelle sont comptabilisées en immobilisations dès lors que les critères de comptabilisation d'un actif sont remplis.

SNCF Réseau comptabilise une dépréciation relative au risque de non aboutissement des projets dits « dormants ». Pour ces projets, une dépréciation forfaitaire progressive est comptabilisée dès lors qu'aucun coût n'a été imputé sur ces projets depuis plus d'un an. Par ailleurs, lorsque qu'un fait générateur remet en cause l'aboutissement d'un projet, alors une dépréciation exceptionnelle à hauteur de 100% des dépenses engagées est comptabilisée. Que ce soit pour la dépréciation forfaitaire ou la dépréciation exceptionnelle, les dépréciations sont calculées nettes de subventions méritées afférentes aux projets concernés.

Lorsque l'abandon d'un projet en cours est avéré, alors l'ensemble des dépenses encourues et subventions méritées relatives au projet sont reconnues en résultat. La dépréciation éventuellement comptabilisée est alors reprise.

Immeubles de placement

Les immeubles de placement sont les biens immobiliers détenus par le groupe en vue d'en retirer des loyers ou de valoriser le capital.

Les immeubles de placement sont évalués au coût d'acquisition et amortis linéairement, sur leurs durées d'utilité respectives.

La valeur nette des immobilisations corporelles au 31 décembre 2024 se décompose comme suit :

en millions d'euros	31/12/2024			31/12/2023		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	276	-20	256	276	-20	256
Terrains et constructions	25 218	-9 890	15 328	22 558	-9 279	13 279
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	73 494	-29 317	44 178	66 992	-27 855	39 137
Installations Techniques Matériel et Outillage (ITMO) et autres	9 399	-2 944	6 455	9 378	-2 806	6 572
Electrification, télécommunication, signalisation	21 913	-13 150	8 763	20 378	-12 419	7 960
Matériel de transport	988	-838	150	937	-823	114
Immobilisations corporelles en cours	14 287	-11	14 276	18 811	-11	18 800
TOTAL	145 576	-56 170	89 406	139 330	-53 213	86 117

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

en millions d'euros	Immeubles de placement	Terrains et constructions	Voies, terrassements, 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 01/01/2023	256	12 170	36 704	6 665	7 158	118	19 299	82 370
Acquisitions	-	1	-	7	-	-	6 551	6 560
Cessions	-	-26	-9	-0	-9	-0	-0	-44
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-	-540	-1 391	-302	-643	-4	0	-2 879
Pertes de valeur	-	138	-	-	-	-	-	138
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	-	-
Mise en service	-	1 534	3 832	205	1 454	-	-7 033	-8
Autres variations	-	2	-	-3	1	-	-17	-18
Valeur nette comptable au 31/12/2023	256	13 279	39 137	6 572	7 960	114	18 800	86 117
Acquisitions	-	-	-	4	-	0	6 436	6 440
Cessions	-	-12	2	-1	1	-0	-	-10
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-	-625	-1 464	-296	-741	-12	-0	-3 138
Pertes de valeur	-	-	-	0	-	6	12	-
Variation de périmètre	-	-	-	0	-	6	12	18
Mise en service	-	2 687	6 503	177	1 543	43	-10 961	-8
Autres variations	-	-	-	-	-	-	-12	-12
Valeur nette comptable au 31/12/2024	256	15 329	44 178	6 456	8 763	150	14 275	89 407

Le détail des dotations aux amortissements est donné en note 4.1.5 ci-après.

Le montant des immobilisations corporelles mises en service s'élève à 10 952 M€ :

- 8 315M€ de projets ferroviaires dont 3 585 M€ au titre un projet EOLE ;
- 296 M€ au titre de l'activation des intérêts financiers ;
- 210 M€ de projets divers dont du matériel ferroviaire, de l'outillage et d'autres projets de fonctionnement ;
- 2108 M€ de projets liés à l'activité Gare et Connexions.

4.1.4 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Immobilisations corporelles	-6 328	-6 419
Immobilisations incorporelles	-91	-87
Intérêts d'emprunts capitalisés	-112	-141
Total acquisitions	-6 531	-6 647
Variation des dettes sur immobilisations	-442	88
Flux d'investissement corporels et incorporels	-6 973	-6 559

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations incorporelles de l'exercice comprend 91 M€ de production immobilisée sur projets informatiques.

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles pour l'exercice s'élève à 6 328 M€ et comprend 6 320 M€ de production immobilisée.

Ces dépenses d'investissement en immobilisations corporelles comprennent principalement :

- 5 134M€ de dépenses d'investissement infrastructure qui se décomposent principalement en :
 - o 5 142 M€ de production directe ;
 - o 80 M€ d'opérations de gros entretien ;
 - o -19 M€ d'acquisitions directes ;
 - o -69M€ d'abandons de projets.

- 226 M€ d'autres investissements (matériels roulants, matériels et outillage) ;
- 947 M€ d'investissements sur les projets de Gares et connexions (943 M€ de production directe, 6 M€ d'acquisitions directes, -2 M€ d'abandons de projets).

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

4.1.5 Dotations aux amortissements

Immobilisations incorporelles

Les actifs incorporels, composés essentiellement de logiciels et des procédés industriels, sont amortis en linéaire sur leur durée d'utilité estimée, généralement inférieure à cinq ans.

Immobilisations corporelles

SNCF Réseau dispose pour le domaine infrastructure d'une nomenclature comprenant onze familles déclinées en une centaine de composants. Les voies font notamment l'objet d'une approche détaillée par groupe UIC (indicateur international de trafic de ligne). SNCF Réseau a défini une durée d'amortissement pour chaque composant de sa nomenclature. Les amortissements sont calculés de manière linéaire. Les agencements et installations indissociables d'un bien loué sont amorties selon les mêmes hypothèses retenues pour la détermination de la durée des contrats de locations concernés. Les durées sont définies sur la base de préconisations des experts techniques de chaque domaine étudié. En résumé, les durées retenues sont les suivantes :

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Dotations aux amortissements incorporels	-98	-98	0
Dotations aux amortissements corporels	-3 138	-2 878	-260
Dotations aux amortissements droits d'utilisation	-102	-94	-3
Dotations aux amortissements	-3 339	-3 070	-269

La variation des dotations nettes aux amortissements est en partie due aux projets mis en service en 2024.

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

La dotation aux amortissements des actifs SEA s'élève à 119 M€ au 31 décembre 2024.

4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT

Afin de financer ses projets d'investissement, le groupe SNCF Réseau reçoit des subventions en vertu de conventions de financement conclues avec des tiers (État, Collectivités locales, Régions...) et également via le fonds de concours de l'Etat.

Les subventions sont comptabilisées selon le même rythme que les dépenses qu'elles financent :

- elles sont comptabilisées au compte de résultat dans un compte de produit spécifique « subventions d'exploitation », présentées en "achats et charges externes", lorsqu'elles visent à compenser des dépenses d'exploitation (études générales, études préliminaires),

- elles sont comptabilisées au bilan en passifs non courants lorsqu'elles couvrent des dépenses immobilisées. Ces subventions sont ensuite virées au compte de résultat selon le même rythme d'amortissements des immobilisations qu'elles financent. Pour les terrains non amortissables, le groupe SNCF Réseau retient la durée moyenne d'amortissement des actifs attachés à ces terrains. Les modalités de paiement de ces subventions diffèrent selon les projets d'investissements et l'identité du payeur. Elles sont versées selon un échéancier prévu dans la convention de financement ou selon l'avancement réel des travaux.

Les « subventions méritées » relatives aux contrats de PPP ou concession sont comptabilisées en fonction du pourcentage d'avancement des travaux, parallèlement à la production en cours.

A chaque arrêté comptable et pour chaque projet, les appels de subventions réalisés sont rapprochés du montant des dépenses comptabilisées. Des ajustements sont alors réalisés et enregistrés soit à l'actif en « subventions à appeler », soit au poste « subventions » des passifs courants pour les « subventions appelées d'avance ». Ces ajustements ont pour objectif de reconnaître le montant de la « subvention méritée ».

4.2.1 Synthèse des subventions non courantes

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Subventions de développement sur immobilisations en cours	7 525	10 162
Subventions de développement sur immobilisations en service*	28 203	24 314
Subventions de régénération sur immobilisations en service*	8 444	7 355
Subvention de régénération	1 515	1 397
Total	45 687	43 228

(*) Nettes de reprises

Subventions de développement sur immobilisations en cours

Les subventions au 31 décembre 2024 s'élèvent à 7 525 M€.

Les mouvements de la période se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Montant Brut au				Montant Brut au
	31/12/2023	Augmentation	Mise en service	Reclassement	31/12/2024
Subventions sur immobilisations en cours	10 162	2 391	-5 029	-	7 525

Subventions de développement sur immobilisations en service

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

en millions d'euros	Immobilisations incorporelles	Terrains et constructions	Voies, terrassement, ouvrages d'art et passages à niveaux	ITMO, électrification, télécom & autres	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2023	0	3 657	16 935	3 722	24 313
Mises en service de subventions sur l'exercice*	-	1 553	2 888	587	5 029
Variation de périmètre	-	-	-	-	-
Cession/Mise au Rebut	-	-0	1	-0	1
Quote part de subvention virée au résultat	-	-318	-450	-376	-1 143
Autres	-	-	-	3	3
Valeur nette comptable au 31/12/2024	0	4 891	19 375	3 936	28 203

Subventions de régénération

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

en millions d'euros

Année de mise en service	Date de mise en service	Durée de reprise	Montant en service	Cumul reprise	Montant net au 31/12/2024
2004	01/07/2004	38	675	-363	312
2005	25/03/2005	42	574	-270	304
2006	09/05/2006	42	878	-389	489
2007	21/03/2007	35	734	-372	362
2008	17/04/2008	33	69	-41	28
2009	17/01/2009	42	844	-351	493
2010	22/01/2010	38	436	-207	229
2011	01/01/2011	51	20	-16	4
2012	01/01/2012	28	255	-146	109
2013	01/01/2013	41	75	-30	45
2016	01/01/2017	38	126	-26	100
2017	01/01/2018	38	170	-31	139
2018	01/01/2019	38	274	-43	231
2019	01/01/2020	38	537	-71	466
2020	01/01/2021	36	762	-85	677
2021	01/01/2022	34	1 616	-143	1 473
2022	01/01/2023	33	1 736	-105	1 630
2023	01/01/2024	34	1 393	-41	1 352
Total			11 174	-2 730	8 444

4.2.2 Synthèse des subventions courantes

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

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Subventions d'exploitation appelées d'avance	225	275
Subventions d'investissement appelées d'avance	1 800	1 434
Total	2 025	1 709

4.2.3 Subventions d'investissements reçues

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

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Appels de subventions	3 878	4 236
Variation des créances sur subventions	837	97
Subventions d'investissement reçues	4 715	4 333

4.2.4 Reprises de subventions d'investissement

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Reprises de subventions d'investissement de développement	1 189	1 172	17
Reprises de subv. de renouvellement et mises aux normes	304	263	41
Reprises de subventions d'investissement	1 493	1 435	58

Les reprises de subventions d'investissement correspondent à hauteur de 1 189 M€ aux subventions de développement en service et 304 M€ au titre des subventions de régénération en service.

4.3 PASSIFS LIES A DES IMMOBILISATIONS DE CONCESSION HORS CHAMPS IFRIC 12

Dans le cadre du contrat de concession SEA, un passif appelé « Passif liés à des immobilisations de concession hors champs IFRIC 12 » a été comptabilisé pour un montant de 2 219 M€ au 31 décembre 2024 contre 2 267 M€ au 31 décembre 2023. Il représente la quote-part de l'investissement financé par le concessionnaire. Il est amorti sur la durée de la concession, augmentée de la durée de vie résiduelle des actifs concernés, soit 54 ans, pour un montant de 48 M€ en 2024.

4.4 RÉSULTAT DE CESSIONS D'ACTIFS

Les cessions immobilières et cessions d'actifs sont présentées dans le résultat opérationnel courant, du fait de leur caractère habituel, tant par leur occurrence que par leur montant.

Le résultat de cessions correspond à la différence entre le prix de vente (net des frais directement attribuables à l'opération) et la valeur nette comptable de l'immobilisations et les éventuels coûts de libération des terrains cédés.

Au 31 décembre 2024, les résultats de cession d'actifs se détaillent de la façon suivante :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Cession d'actifs incorporels	-0	-0	-0
Cession d'actifs corporels	40	28	12
Cession d'actifs financiers	-0	0	-0
Résultat de cession d'actifs	40	28	12

4.5 TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Le groupe SNCF Réseau apprécie à chaque arrêté comptable s'il existe un indice montrant qu'un actif a pu perdre ou reprendre de la valeur. Lorsqu'il existe un indice de variation de valeur, un test de dépréciation est effectué. Pour réaliser ce test, les actifs sont regroupés en Unités Génératrices de Trésorerie (UGT), l'UGT étant le plus petit groupe d'actifs identifiables dont l'utilisation génère des entrées de trésorerie indépendantes. Une UGT représente une ou des entités juridiques ou est définie en fonction de la destination des actifs utilisés. Le groupe SNCF Réseau a distingué trois UGT : une UGT Infrastructure, une UGT Patrimoine, et une UGT Gares & Connexions. Le test de valeur consiste à comparer la valeur nette comptable de référence des actifs du périmètre de l'UGT à leur valeur recouvrable, laquelle est la valeur la plus élevée entre la juste valeur nette des coûts de sortie et la valeur d'utilité.

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

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

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

UGT INFRASTRUCTURE

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

Matériel roulant, Outillages. Elle comprend également une partie des familles Terrains et Bâtiments.

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

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

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

UGT PATRIMOINE (VALORISATION DES IMMEUBLES DE PLACEMENT)

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

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

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

- de leur situation dans une zone géographique,
- d'une valeur de marché au m², prenant en compte l'usage probable du terrain après cession.

UGT GARES & CONNEXIONS

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

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

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

4.5.1 Éléments de contexte

Conformément aux préconisations de la norme IAS 36, SNCF Réseau met en œuvre un test de valeur de ses actifs immobilisés.

Au moins une fois par an pour les écarts d'acquisition (goodwill) et les actifs incorporels à durée de vie indéterminée ;

Dès l'existence d'un indice montrant qu'un actif ait pu perdre de la valeur, pour les autres valeurs d'actifs immobilisés.

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

Pour la clôture des comptes 2023, la finalisation et l'approbation des nouveaux plans stratégiques 2023-2032 de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, constituent des éléments de contexte qui conduisent à tester la valeur des actifs des UGT d'Infrastructure et UGT Gares & Connexions.

4.5.2 UGT Infrastructure

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

Dans le cadre de l'arrêté des comptes semestriels 2018, de nouveaux indices de perte de valeur avaient été identifiés en lien essentiellement avec les décisions de l'État d'une nouvelle indexation des péages selon l'indice des prix à la consommation pour TGV et Fret, ainsi qu'un effort d'investissement supplémentaire pour la modernisation du réseau. Le nouveau test de valeur réalisé, sur la base de la nouvelle trajectoire financière du plan stratégique Groupe 2018-2027 présentée lors du Conseil d'administration de SNCF Réseau le 25 juillet 2018, avait conduit à une dépréciation complémentaire de 3,4 Milliards. Depuis cette dernière dépréciation, la valeur recouvrable issue des différents tests réalisés a toujours été proche de la valeur comptable.

En 2023, un nouveau plan stratégique pour la période 2023-2032 a été validé par le conseil d'administration de la SA SNCF Réseau le 28 septembre 2023. Ce plan prend en compte le nouveau contexte économique (augmentation de l'inflation et des coûts de certaines matières premières).

Ce plan stratégique n'intègre pas dans son « socle » les investissements complémentaires annoncés par la Première Ministre Elisabeth Borne en février 2023 (« nouvelle donne ferroviaire ») et portant sur une montée en charge jusqu'en 2032 des dépenses de régénération, de modernisation, des grands projets et des services express métropolitains. L'hypothèse retenue est que ces investissements complémentaires seront financés en totalité par un apport externe à SNCF Réseau, ils ont donc été formalisés dans des « briques complémentaires », neutres en CFL par construction.

Au 31 décembre 2023, le test de valeur des actifs reposait sur la trajectoire financière issue de ce nouveau plan stratégique 2023-2032. Ce test a conduit à confirmer la valeur recouvrable des actifs inscrits au bilan.

Cette trajectoire reprend en effet les grands objectifs du contrat de performance signé en 2022 avec l'Etat, notamment un cash-flow libre à l'équilibre en 2024 et un ratio dette/marge opérationnelle inférieur à 6 à partir de 2026.

Mise à jour au 31 décembre 2024 :

Dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2024, la société a procédé à une nouvelle analyse afin d'apprécier l'existence ou non de potentiels indices de perte / reprise de valeur sur l'UGT Infrastructure.

Les résultats de l'année 2024 ne remettent pas en cause la trajectoire long terme prévue dans le plan stratégique 2023-2032, avec le maintien des grands équilibres économiques sous-tendant la valorisation réalisée lors du dernier test de valeur. En particulier, la trajectoire d'amélioration du cash-flow libre est respectée. Ces résultats confirment le redressement de l'EBITDA, le retour à l'équilibre des cash-flows libre et la maîtrise de la dette de SNCF Réseau

Les travaux menés dans le cadre du budget 2025 approuvé en décembre 2024 et la préparation de la mise à jour du contrat de performance ont toutefois amené le groupe à mettre en œuvre un test de valeur au 31 décembre 2024.

Il a été acté que l'actualisation du contrat de performance sur la période 2023-2032 prendrait la forme d'un avenant au contrat, qui intégrerait les éléments suivants :

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

Dans ce contexte, le test de valeur à fin 2024 repose sur une trajectoire financière issue (i) du plan stratégique 2023-2032 qui est la dernière validée par le conseil d'administration de septembre 2023, ainsi que (ii) du budget 2025. Cependant, afin de préparer la revoyure du contrat de performance, une actualisation de cette trajectoire financière a été travaillée en 2024 et a fait l'objet d'échanges avec le Groupe et l'Etat. Du fait de la crise politique survenue en France à l'été 2024, elle n'a pu être validée par les instances de gouvernance en 2024. Les travaux devraient reprendre au 1er trimestre 2025 pour une validation en fin d'année.

L'actualisation de la trajectoire financière intègre les impacts de la crise inflationniste sur l'augmentation des coûts constatés en 2023 et 2024 notamment sur la masse salariale, augmentation qui se répercute sur les années ultérieures. A partir de 2025, SNCF Réseau a pour forte ambition de revenir à des trajectoires de coûts maîtrisés. La trajectoire des circulations se rapproche progressivement de la trajectoire du plan stratégique.

Les grandes hypothèses de cette trajectoire financière sont les suivantes :

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

d'autres financements externes destinés à soutenir l'accélération de la régénération et modernisation du réseau.

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

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

- S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 ; l'actualisation des données connues (WACC, inflation), et l'application d'une décote sur les flux futurs correspondant au caractère incertain de ces projections lointaines ne font pas varier la valeur normative calculée historiquement dans les cash-flows.

- Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux compris dans une fourchette de 5,3% à 6%.
- L'utilisation d'un taux de WACC proche du taux plancher issu du rapport d'évaluation de l'expert externe (5,4%) est éclairée par les éléments de contexte suivants :
 - o Une actualisation de la trajectoire financière du plan stratégique approuvé par le groupe fin 2023 ;
 - o La prise en compte de la hausse des investissements de régénération et modernisation pour atteindre progressivement une enveloppe de 4,5 Milliards€, niveau qui permet de préserver le réseau structurant selon un audit indépendant.
- La valeur terminale, qui représente 90% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un taux de croissance à long terme de 1,8%.

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

Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours. La valeur recouvrable issue du test réalisé au 31 décembre 2024 est proche de cette valeur nette comptable.

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

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

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

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

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

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

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

4.5.3 UGT Gares & Connexions

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

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

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

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

Mise à jour au 31 décembre 2024

En 2024, SNCF Gares & Connexions n'a pas constaté d'indices de variation de valeur. En effet, les résultats à fin 2024, en amélioration par rapport au budget, et les prévisions budgétaires pour 2025 ne remettent pas en cause la trajectoire prévisionnelle

du test réalisé fin 2023. Les dernières prévisions d'inflation – telle que reflétées par la trajectoire prévisionnelle de l'indice des prix à la consommation harmonisé hors énergie et alimentation publiée par la Banque de France le 16 décembre 2024 – sont très proches de celles retenues dans le test à fin 2023. Par ailleurs, les paramètres macroéconomiques (taux d'actualisation et taux d'inflation à long-terme) sont demeurés inchangés par rapport à ceux pris en compte dans le test à fin 2023.

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

4.6 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Stocks et en-cours	-66	-40
Créances d'exploitation	84	-376
Dettes d'exploitation	-157	526
Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés	-139	110

4.6.1 Stocks et en-cours

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

Les stocks sont valorisés selon la méthode du coût unitaire moyen pondéré. Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur rotation, nature, ancienneté et durée de vie.

Au 31 décembre 2024, les stocks se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Brut	31/12/2024		31/12/2023	
		Dépréciation	Net	Net	Variation
Matières premières	548	-101	447	429	18
Produits finis	105	-	105	76	29
En-cours de production	8	-	8	23	-15
Stocks et en-cours	661	-101	560	528	32

en millions d'euros	31/12/2023		Reprise	Reclassement	31/12/2024
	Dotation	Dépréciation			
Matières premières et fournitures - dépréciation	67	49	15	-	101
Dépréciations de stocks	67	49	15	-	101

4.6.2 Créances d'exploitation et autres comptes débiteurs

Lors de leur émission, les créances sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des créances dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif.

Par ailleurs, une dépréciation est constituée lorsqu'un risque de non recouvrement apparaît (importants retards de paiement, litiges, contentieux, procédures collectives...). Cette dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non recouvrement déterminée sur la base de données historiques.

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2024			31/12/2023	
	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variation
Clients et comptes rattachés	1 719	-35	1 684	1 757	-73
Créances sur l'Etat et les collectivités	706		706	1 081	-375
Autres créances d'exploitation	357	-12	345	302	43
<i>Dont Fournisseurs avoirs à recevoir et avances</i>	107		107	65	42
Montant net des créances d'exploitation	2 782	-47	2 735	3 140	-405

Les créances clients et comptes rattachés se composent essentiellement des créances sur péages pour 931 M€ au 31 décembre 2024.

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

Les dépréciations des créances clients et des autres créances d'exploitation ont varié comme suit sur 2024 et 2023 :

en millions d'euros	31/12/2023	Dotation	Reprise	Variation de périmètre	31/12/2024
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-33	-22	21	-	-35
Autres créances d'exploitation - dépréciation	1	-15	-11	-	-25
Total	-32	-38	10	-	-59

en millions d'euros	31/12/2022	Dotation	Reprise	Variation de périmètre	31/12/2023
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-42	-13	22	-	-33
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-2	-0	4	-	1
Total	-44	-13	25	-	-32

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

en millions d'euros	Non échus	Dépréciés	Echus non dépréciés				Total
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
31/12/2024	1 595	32	67	8	7	9	1 719
31/12/2023	1 418	20	282	15	23	33	1 791

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

4.6.3 Subventions à recevoir

Pour les projets subventionnés, lorsque la part appelée des fonds est inférieure au pourcentage d'avancement du projet à la date de clôture des comptes,

une subvention à recevoir est comptabilisée, conformément aux conventions de financement signées.

Les subventions à recevoir se décomposent ainsi :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Subventions à encaisser	180	323
Subventions à appeler	1 553	1 501
Provisions pour dépréciation (IR)	-3	-3
Subventions à recevoir	1 730	1 821

Les subventions à encaisser se détaillent de la façon suivante (en valeur brute) :

en millions d'euros	Non échus	Dépréciés	Echus non dépréciés				Total
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Au 31 décembre 2024	75	16	2	39	29	20	180
Au 31 décembre 2023	125	3	61	16	15	103	323

Les subventions échues non dépréciées à plus de 12 mois au 31 décembre 2024 concernent pour 14 M€ la SA Réseau et 6 M€ pour la SA Gares et Connexions.

4.6.4 Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs

Les dettes d'exploitation sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des dettes dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif.

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	3 163	3 680	-517
<i>dont dettes sur acquisitions d'immobilisations</i>	510	1 044	-534
Avances et acomptes reçus sur commande	456	420	35
<i>dont avances reçues sur cession d'immobilisations</i>	8	7	1
Dettes sociales	838	768	70
Dettes sur l'Etat et les collectivités	674	803	-129
Autres dettes d'exploitation	96	88	8
Subvention d'exploitation appelée d'avance	225	275	-51
Total des dettes d'exploitation	6 351	6 838	-487

4.7 PROVISIONS

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

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

:

en millions d'euros	01/01/2024	Variation de périmètre	Dotations	Reprise utilisée	Reprise non utilisée	Autres variations	31/12/2024	dont courant	dont non courant
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	30	-	9	-2	-6	0	30	0	30
Risques environnementaux	135	-	3	-13	-13	9	121	-	121
Litiges et risques contractuels	69	-	77	-19	-45	-	82	9	73
Coûts de restructuration	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	10	-	2	-1	-4	-0	6	5	1
Total provisions	244	-	92	-37	-68	9	240	14	226

4.7.1 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

Les provisions pour risques fiscaux sont constituées des risques fiscaux portant sur les impôts et taxes. Les positions fiscales incertaines liées aux impôts sur le résultat sont, quant à elles, comptabilisées en dettes

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

Les provisions sont actualisées lorsque l'effet de la valeur temps de l'argent est jugé significatif. Le taux d'actualisation utilisé est déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à l'échéance estimée de la provision. La référence retenue est Bloomberg AA pour la zone Euro.

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

d'exploitation selon la norme IAS12 Impôts sur le résultat.

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

4.7.2 Provisions à caractère environnemental

Ces provisions couvrent les charges liées à la protection de l'environnement, à la remise en état des sites et au démantèlement du matériel. Elle comprend notamment :

- une provision pour risque liée à l'élimination des traverses créosotées et des appareils contenant du polychlorobiphényle: l'obligation de destruction des traverses créosotées du réseau dans des installations classées résulte d'un engagement pris par SNCF Réseau . L'obligation à ce titre a été reconnue intégralement au passif et actualisée en fonction de la programmation des déposes des traverses en bois.

- une provision pour dépollution des sites : elle repose sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêté des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours.

- une provision pour risque au titre de la responsabilité juridique du Groupe relative à l'amiante et au désamiantage : une obligation de désamiantage du matériel roulant démantelé pèse sur le groupe SNCF Réseau, ainsi que dans certains cas une obligation de désamiantage des bâtiments. Au titre du matériel contenant de l'amiante, cette obligation est actuelle dès la détection de l'amiante. Au titre du matériel contenant de l'amiante, cette obligation est actuelle dès la détection de l'amiante. Toute révision à la hausse de la provision pour démantèlement est comptabilisée en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan pour les matériels non totalement amortis et en résultat pour les matériels arrivés à la fin de leur durée d'utilité. Une perte de valeur est constatée lorsque la nouvelle valeur comptable de l'actif dépasse sa valeur recouvrable. Le coût de démantèlement est amorti sur la durée restante d'utilisation du bien. En cas de diminution de la sortie probable de ressources estimée, la provision est reprise en contrepartie de l'actif correspondant et en résultat pour la partie excédant la valeur nette comptable de cet actif. La provision s'éteint progressivement en résultat au fur et à mesure de la réalisation des travaux de démantèlement.

Les coûts environnementaux provisionnés concernent principalement le traitement des traverses créosotées, le désamiantage des bâtiments et du matériel roulant ainsi que des coûts liés à la dépollution des sols.

4.7.3 Provisions pour litiges et risques contractuels

La provision pour litiges et risques contractuels comprend notamment les risques liés à des contentieux juridiques et à des dénouements de contrats, ainsi que les risques contractuels. SNCF Réseau est impliqué dans plusieurs procédures juridiques et contentieuses non résolues dans le cadre de ses activités courantes. Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru et de sa probabilité de réalisation.

Les reprises non utilisées proviennent principalement de l'extinction des risques liés à des litiges existants ou de l'ajustement de leur évaluation.

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

– Accident Eckwersheim LGV

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

Une provision au titre de la franchise « responsabilité civile » est constatée dans les comptes depuis l'accident. Les personnes morales SNCF et SNCF Réseau ont été mises en examen pour homicides et blessures involontaires.

SNCF Réseau a été condamnée à la prise en charge, solidairement avec les autres condamnés (SNCF Voyageurs et Systra) de l'indemnisation des victimes.

– Tunnel des Montets

Le 20 février 2012, SNCF Réseau (ex RFF) a confié au groupement SPIE Batignolles TPCI, SOTRABAS, CEGELEC CENTRE EST, SPIE Batignolles ENERGIE FONTELEC et BG INGENIEURS CONSEILS un marché de conception réalisation pour la rénovation du Tunnel des Montets. Lors de l'exécution de ce marché, le concepteur a émis des réclamations liées au décompte de travaux pour donner suite aux travaux engagés dans le cadre de la rénovation du tunnel. Malgré des échanges en vue de solder par un protocole le dit marché, le groupement a engagé un contentieux et déposé le 23 octobre 2015, une requête introductive d'instance pour arrêter le solde du marché. Suite à la décision du tribunal du 28 juin 2023, il a été décidé d'annuler cet arrêt en réglant l'affaire au fond et de faire droit à leur appel puis de mettre à la charge de SNCF Réseau une somme de 6 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative. Par un mémoire, enregistré le 28 septembre 2023, les sociétés Spie Batignolles Génie Civil et autres déclarent se désister purement et simplement de leur pourvoi. La provision a été intégralement reprise.

– LGV Bretagne Pays-de-Loire

La mise en service de la ligne LGV BPL a généré un contentieux de réclamations indemnitaires pour dommages de travaux publics. Des demandes préalables d'indemnisation majoritairement en Sarthe et Ile et Vilaine et des demandes d'expertise en Mayenne, ont été notifiées au titre des nuisances, principalement sonores générées par l'existence et l'exploitation de la ligne. En octobre 2023, SNCF Réseau a reçu 48 demandes indemnitaires préalables. Le montant des provisions s'élève à 18 M€. A la suite de la décision de la CAA de renvoi de Nantes, la responsabilité de SNCF Réseau a été écartée. La provision a été reprise en totalité en 2024.

– Formation pour les conducteurs sur des engins ferroviaires (CREQ)

Certaines organisations syndicales réclament depuis très longtemps la création « d'un grand métier conduite » dans lequel les ADC (agents de conduite) de SNCF voyageurs et de FRET et les CREQ (Conducteur équipement) de SNCF Réseau seraient rassemblés. Ceci aurait pour conséquence un alignement du « statut » des CREQ sur celui des ADC, ce que n'a jamais souhaité l'entreprise, estimant que ces deux fonctions ne sont pas du tout identiques. Ce faisant, les CREQ s'estiment victimes d'une différence de traitement injustifiée par rapport aux ADC. Une provision a hauteur de 12 M€ a été prise sur 2024.

– Grèves 2018 – 2023

SNCF Réseau a fait l'objet d'assignations en réparation du préjudice subi du fait des mouvements sociaux du printemps et de l'été 2018 provoqués par la réforme du secteur ferroviaire, de la part d'entreprises de fret ferroviaire (T3M), et de la part d'entreprises non ferroviaires (SAEME – Evian).

D'autre part, un ensemble de 11 entreprises ferroviaires (LINEAS, EUROPORTE France, T3M, MILLET RAIL, REGIONAIL France, FROIDCOMBI, CFL CARGO, CAPTRAIN, COMBIRAIL et DB CARGO) entend obtenir du gestionnaire d'infrastructure l'indemnisation des sillons-jours supprimés en raison de plusieurs mouvements sociaux dont elles tiennent SNCF Réseau pour responsable. A titre principal, les demandes visent l'indemnisation des conséquences nées des grèves provoquées par le projet de loi de réforme des retraites qui s'est déroulé entre 2022 et 2023, dont l'ampleur à la fois en termes de

durée et de mobilisation a singulièrement affecté le trafic des convois ferroviaires.

Cette action en justice fait suite aux réclamations commerciales adressées au gestionnaire d'infrastructure puis rejetées par ce dernier au motif que lesdits mouvements revêtaient pour les entreprises ferroviaires comme pour lui, toutes les caractéristiques d'un évènement relevant de la force majeure.

- Résiliation du contrat de concession Gare du Nord

À la suite de la notification par SNCF Gares & Connexions en tant qu'Autorité Concédante le 21 septembre 2021 de la résiliation pour faute du contrat de concession, des travaux d'analyse ont été menés pour estimer l'indemnité de déchéance du concessionnaire d'une part, et le préjudice subi par l'Autorité Concédante d'autre part. Ces travaux ont conduit l'Autorité Concédante à notifier le Concessionnaire le 21 décembre 2021 en lui présentant le décompte de résiliation provisoire.

En parallèle, le Concessionnaire en date du 24 décembre 2021 a notifié l'Autorité Concédante d'une Demande Indemnitaires Préalable, laquelle a été reprise dans le dépôt d'un recours indemnitaire le 6 janvier 2022 devant le tribunal administratif de Paris. Concernant le recours indemnitaire déposé par SNCF G&Co, un mémoire en défense a été déposé par Gare Du Nord le 24 juin 2022 sollicitant le rejet de la demande, cette affaire a

été renvoyée à une date ultérieure. La position de la direction demeure inchangée au 31 décembre 2023 puisque malgré les échanges de mémoires, la situation n'a pas évolué depuis le 31 décembre 2022 et qu'aucune date d'audience n'a été fixée à ce stade.

Concernant les deux recours indemnitaires, une injonction de conclure avait été signifiée aux deux parties, la clôture d'instruction était prévue au 31 janvier 2024 à la suite des dépôts de nouveaux mémoires. Le tribunal a proposé une médiation pour le recours indemnitaire de G&C envers Gare du Nord 2024 qui a été refusé par la partie adverse. Les mémoires récapitulatifs déposés fin juillet, n'ont pas apporté d'éléments significatifs sur le fond.

La cour d'Appel a donné raison à SNCF Gares & Connexions lors de son audience du 13 février 2024, à la suite de cette décision la partie adverse a déposé un pourvoi en cassation relatif au paiement indemnitaire qu'il a dû verser à Gares et Connexions.

Sur ces bases, la position de la direction au regard des deux recours indemnitaires est inchangée au 31 décembre 2024.

Le reste des provisions concerne des litiges et risques contractuels de montant individuellement non significatif.

5 CAPITAUX ET FINANCEMENT

5.1 CAPITAUX PROPRES

Au 31 décembre 2024, le capital de SNCF Réseau est d'un montant de 1 718 M€.

5.2 GESTION DE LA TRESORERIE ET DU FINANCEMENT

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

En cette période de crise, le financement de SNCF Réseau et de ses filiales reste assuré par le Groupe. Au 31 décembre 2024, le Groupe dispose d'une trésorerie disponible de 107 M€.

En application de la norme IFRS 9, le Groupe continue à évaluer l'impact de la crise sur les éventuels retards de paiement. En l'absence de défaillance majeure, aucun risque de crédit complémentaire n'a été identifié au 31 décembre 2024.

5.3 ENDETTEMENT FINANCIER NET

5.3.1 Présentation de l'endettement financier net

La dette nette en normes IFRS de SNCF Réseau ou EFN se définit par la somme des emprunts courants et non courants,

- Augmentée :

- o Des dépôts de garantie reçus relatifs à des opérations de couverture de la dette,
- o De la juste valeur des dérivés passifs de couverture de la dette ou de trading («Juste valeur négative des dérivés passifs»),
- o Des dettes issues des contrats de partenariat public privé («Passifs PPP»),
- o Des dépôts de garantie reçus des contrats de location.

- Diminuée :

- o Des dépôts de garantie versés relatifs à des opérations de couverture de la dette,
- o De la juste valeur des dérivés actifs de couverture de la dette ou de trading («Juste valeur positive des dérivés»),
- o Des actifs financiers au coût amorti et à la juste valeur par résultat,
- o Des créances financières issues des conventions de financement des contrats de partenariat public et privé, ou liées au financement des grands projets d'investissement ferroviaire («Actifs PPP»),
- o De la trésorerie et des équivalents de trésorerie.
- o Des dépôts de garantie versés des contrats de location.

La dette nette IFRS exclut les éléments suivants :

- Les titres de participation du Groupe dans le capital des sociétés non consolidées,
- Les actifs et passifs de retraite qui relèvent de la norme IAS 19
- Les dettes issues des contrats de location sous IFRS 16.

Les instruments actifs ou passifs financiers sont classés en courant ou non courant selon l'échéance finale.

Les actifs ou passifs financiers dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de clôture sont classés en courant.

La dette nette en valeur comptable IFRS s'élève à 20,8 Mds € contre 20,3 Mds € au 31 décembre 2023, soit une augmentation de 0,5 Mds€.

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

31/12/2024

Qualification comptable

Juste valeur de la classe

en millions d'euros	Courant	Non courant	Total	Dettes nettes IFRS	A la juste valeur par capitaux propres	Au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Prêts, créances et placements	500	298	797	797	-	797	-	-	797	-	797	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	1 374	28 107	29 481	29 481	-	29 481	-	-	24 710	-	24 710	-
Dérivés actifs	29	658	687	687	-	-	4	683	687	-	687	-
Créances PPP	192	1 553	1 744	1 744	-	1 744	-	-	1 744	-	1 744	-
Actifs financiers	2 094	30 616	32 710	32 709	-	32 023	4	683	27 939	-	27 939	-
Valeurs mobilières de placement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponibilités	107	-	107	107	-	-	107	-	107	107	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	107	-	107	107	-	-	107	-	107	107	-	-
Emprunts obligataires	2 015	33 003	35 018	35 018	-	35 018	-	-	35 887	-	35 887	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	21	441	463	463	-	463	-	-	1 019	-	1 019	-
Emprunts SNCF	163	8 696	8 859	8 859	-	8 859	-	-	8 746	-	8 746	-
Autres emprunts	27	359	385	385	-	385	-	-	385	-	385	-
Emprunts, dont	2 227	42 499	44 726	44 726	-	44 726	-	-	46 038	-	46 038	-
Emprunts non couverts	2 094	35 835	37 929	37 929	-	37 929	-	-	38 261	-	38 261	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	116	5 479	5 595	5 595	-	5 595	-	-	5 631	-	5 631	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	-	1 015	1 015	1 015	-	1 015	-	-	979	-	979	-
Dérivés passifs	10	1 144	1 154	1 154	-	-	4	1 151	1 154	-	1 154	-
Trésorerie passive	772	-	772	772	-	772	-	-	771	771	-	-
Dettes de trésorerie non couvertes	134	-	134	134	-	134	-	-	134	128	6	-
Dettes PPP	279	1 477	1 756	1 756	-	1 756	-	-	1 756	-	1 756	-
Passifs financiers	3 421	50 183	53 604	53 604	-	47 386	4	1 151	49 853	899	48 954	-
Subvention financière	-	5 063	5 063	5 063	-	5 063	-	-	5 063	-	5 063	-
Dettes nettes IFRS	1 220	19 568	-	20 787	-	15 364	-107	467	21 807	792	21 015	-

31/12/2023

Qualification comptable

Juste valeur de la classe

en millions d'euros	Courant	Non courant	Total	Dettes nettes IFRS	A la juste valeur par capitaux propres	Au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Prêts, créances et placements	420	514	934	934	-	934	-	-	934	-	934	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	2 981	29 859	32 841	32 841	-	32 841	-	-	28 509	-	28 509	-
Dérivés actifs	136	723	859	859	-	-	5	854	859	-	859	-
Créances PPP	268	1 621	1 889	1 889	-	1 889	-	-	1 889	-	1 889	-
Actifs financiers	3 805	32 718	36 523	36 522	-	35 664	5	854	32 191	-	32 191	-
Valeurs mobilières de placement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponibilités	84	-	84	84	-	-	84	-	84	84	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	84	-	84	84	-	-	84	-	84	84	-	-
Emprunts obligataires	4 539	34 551	39 090	39 090	-	39 090	-	-	39 555	-	39 555	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	23	465	488	488	-	488	-	-	1 048	-	1 048	-
Emprunts SNCF	170	7 287	7 457	7 457	-	7 457	-	-	7 386	-	7 386	-
Autres emprunts	24	368	392	392	-	392	-	-	374	-	374	-
Emprunts, dont	4 757	42 671	47 427	47 427	-	47 427	-	-	48 449	-	48 449	-
Emprunts non couverts	4 744	36 032	40 776	40 776	-	40 776	-	-	40 736	-	40 736	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	-	5 461	5 461	5 461	-	5 461	-	-	5 461	-	5 461	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	-	1 013	1 013	1 013	-	1 013	-	-	1 013	-	1 013	-
Dérivés passifs	127	1 069	1 195	1 195	-	-	5	1 190	1 195	-	1 195	-
Trésorerie passive	551	-	551	551	-	551	-	-	551	551	-	-
Dettes de trésorerie non couvertes	213	-	213	213	-	213	-	-	213	207	6	-
Dettes PPP	279	1 678	1 956	1 956	-	1 956	-	-	1 956	-	1 956	-
Passifs financiers	5 925	51 007	56 933	56 933	-	50 147	5	1 190	52 364	757	54 606	-
Subvention financière	-	5 591	5 591	5 591	-	5 591	-	-	5 591	-	5 591	-
Dettes nettes IFRS	2 037	18 290	-	20 327	-	14 484	-84	336	20 089	674	19 416	-

La juste valeur des dérivés est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Le niveau de la hiérarchie de juste valeur est indiqué par catégorie, trois différents niveaux étant prévus par la norme IFRS 13 :

- Niveau 1 : juste valeur évaluée à partir de cours cotés par référence au cours de bourse à la date de clôture pour les instruments financiers cotés.
- Niveau 2 : juste valeur évaluée à partir de données observables directement ou indirectement sur le marché mais qui ne sont pas des cours cotés. Il est utilisé pour les instruments financiers non cotés pour lesquels il existe des instruments cotés similaires en nature et maturité et par référence au cours de bourse de ces instruments.
- Niveau 3 : juste valeur déterminée à partir de techniques de valorisation non basées sur des données observables de marché. Il est utilisé pour les autres instruments non cotés. La juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que l'actif net réévalué, les flux de trésorerie actualisés ou les modèles d'évaluation retenus pour les options.

5.3.2 Actifs et Passifs financiers

La norme IFRS 9 a défini les modèles de classification et d'évaluation des actifs financiers selon un modèle comprenant uniquement trois catégories comptables :

- Actifs évalués au coût amorti,
- Actifs évalués à la juste valeur en contrepartie des autres éléments du résultat global (OCI),
- Actifs évalués à la juste valeur par résultat.

La classification dans chacune de ces catégories d'actifs dépend de l'analyse de deux critères :

- Les caractéristiques intrinsèques de l'instrument financier, c'est-à-dire les caractéristiques de ses flux de trésorerie contractuels (critères SPPI – Solely Payments of Principal and Interests),
- Le modèle de gestion mis en œuvre.

Les dispositions d'IAS 39 relatives au classement des passifs financiers n'ont pas été modifiées, les deux catégories de passifs subsistent :

- Passifs financiers évalués au coût amorti,
- Passifs évalués à la juste valeur par résultat.

5.3.2.1 Actifs financiers

Les créances issues de l'activité opérationnelle sont présentées en paragraphe 4.5

5.3.2.1.1 Actifs au coût amorti

Les prêts, créances et titres de dette sont comptabilisés à leur coût amorti au bilan dès lors qu'ils ne génèrent que des flux de trésorerie représentatifs du remboursement du capital et de ses intérêts (SPPI), et qu'ils sont détenus dans le seul objectif de collecter ces mêmes flux de trésorerie.

Concernant BPL et CNM, SNCF Réseau reçoit des subventions et rembourse les dettes financières associées (mêmes montants que les subventions) depuis 2017, date d'achèvement des

projets. Concernant GSM-R, le projet n'étant pas financé à 100%, le montant de la subvention à recevoir est inférieur à la dette financière associée.

Les subventions à recevoir sont d'un montant de 875 M€ pour BPL et 875 M€ pour CNM au 31/12/2024.

5.3.2.1.2 Actifs à la juste valeur par OCI

Aucun actif n'est classé dans cette catégorie tant en 2023 qu'en 2024.

5.3.2.1.3 Actifs évalués à la juste valeur par le résultat

Selon IFRS 9, un actif financier doit être évalué au coût amorti si les deux conditions suivantes sont réunies :

'- La détention de l'actif financier s'inscrit dans un modèle économique dont l'objectif est de détenir des actifs financiers afin de percevoir les flux de trésorerie contractuels,

'- Les conditions contractuelles de l'actif financier donnent lieu, à des dates spécifiées, à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant dû (critère SPPI). Lors de leur comptabilisation initiale, ces actifs sont évalués au coût amorti en appliquant la méthode dite du taux d'intérêt effectif.

Chez SNCF Réseau, la catégorie « Actifs au coût amorti » comprend principalement des créances rattachées à des participations, des avances en compte courant consenties à des entités associées ou non consolidées, et des dépôts de garantie provenant des contrats de location.

Elle comprend également des avances accordées aux financeurs du projet EOLE, une catégorie d'actifs de trésorerie correspondant aux versements d'appel de marge sur les contrats de couverture ainsi que des TCN qui sont détenus selon un modèle de collecte sans revente respectant le critère SPPI.

Compte tenu de leur durée résiduelle à la clôture, le groupe considère que la valeur nominale des titres de créances négociables constitue une approximation raisonnable de leur coût amorti.

Les actifs liés aux PPP, correspondant à des décalages de paiements contractuels vis-à-vis des financeurs au titre de subventions à appeler sur les projets PPP, entrent également dans cette catégorie. Ces subventions à recevoir de l'État et des collectivités territoriales permettent à SNCF Réseau de rembourser ses dettes vis-à-vis d'Eiffage, Oc'Via et Synerail pour respectivement BPL, CNM et GSM-R.

Les actifs de transaction correspondent à des instruments dérivés non qualifiés de couverture. Les montants des instruments dérivés non qualifiés de couverture sont présentés dans le tableau en 5.2.1.2.2.

La situation des instruments dérivés de couverture et la gestion des risques qu'ils couvrent sont présentées dans le chapitre 5.3.

Compte tenu de leur durée résiduelle, de leur caractère facilement convertible en un montant de trésorerie connu et soumis à un risque négligeable de changement de valeur, les placements en SICAV et Fonds Communs de Placement monétaires sont présentés en Trésorerie et Equivalents de trésorerie.

Pour l'année 2024, le montant de Trésorerie et Equivalents de trésorerie s'élève à :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables (*)	-	-	-
Disponibilités	107	84	23
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière	107	84	23
Concours bancaires courants	772	551	221
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie	-664	-467	-197

(*) y compris dépôts et billets de trésorerie

5.3.2.2 Passifs financiers

Les passifs financiers chez SNCF Réseau comprennent :

- Les emprunts à long terme (emprunts obligataires, emprunts auprès d'établissement de crédit et autres emprunts),
- Les dettes à court terme, BT et ECP (Billets de trésorerie et European Commercial Papers),
- Les dérivés (dérivés de couverture de la dette, achats à terme de devises, dérivés de transaction).

Ces passifs sont distingués dans deux catégories selon leur évaluation :

- Les passifs évalués au coût amorti,
- Les passifs évalués à la juste valeur par résultat.

5.3.2.2.1 Passifs financiers évalués au coût amorti

Les emprunts à long terme et les dettes à court terme sont comptabilisés au coût amorti, calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les passifs liés aux PPP entrent également dans cette catégorie.

Les lignes d'emprunt BPL, CNM et GSMR concernent les PPP Bretagne Pays de Loire, Contournement Nîmes Montpellier et Global System for Mobile communication for Railways. Elles représentent la dette de SNCF Réseau vis-à-vis de ses partenaires qui pré-financent une partie des projets. SNCF Réseau rembourse les dettes BPL et CNM depuis 2017, date d'achèvement des projets. L'option d'enregistrement de dettes à la juste valeur par le biais du compte de résultat est utilisée lorsque les dettes en cause comportent un dérivé incorporé modifiant de manière significative les flux de trésorerie qui seraient autrement exigés par le contrat ou lorsque le Groupe est dans l'incapacité d'évaluer séparément le dérivé incorporé.

Depuis le 01/01/2020, SNCF SA maison mère du nouveau groupe public unifié, en assure le pilotage stratégique et financier, dans le respect des règles d'indépendance applicable

aux gestionnaires d'infrastructure. Dans ce cadre, SNCF SA centralise les activités de financement et de trésorerie du groupe.

SNCF Réseau n'a plus recours directement aux marchés internationaux de capitaux mais conserve dans son portefeuille jusqu'à leur échéance les émissions obligataires, les instruments financiers, les emprunts contractuels auprès d'établissements de crédit et/ou de collectivité locales qu'il a contracté avant le 1^{er} janvier 2020.

Dettes qualifiées de dette d'Etat :

Dans un communiqué de presse publié le 06 septembre 2018, l'INSEE a indiqué qu'elle avait décidé, en accord avec EUROSTAT, de reclasser SNCF Réseau en administration publique à compter de l'année 2016, en considérant désormais, que cet opérateur est un organisme divers d'administration centrale (ODAC).

De ce fait, le déficit d'exploitation de SNCF Réseau a été intégré à celui de l'Etat français et l'intégralité de sa dette est, depuis 2016, intégrée au calcul de la dette publique.

Cette requalification n'entraîne pas de modification des comptes SNCF Réseau. La gestion opérationnelle de la dette demeure assurée par SNCF Réseau, sans changement par rapport aux pratiques actuelles.

En application de l'article 2111-17-1 de la loi ferroviaire, SNCF Réseau publie chaque année le montant de la dette reclassée dans la dette des administrations publiques ainsi que les perspectives d'évolution associées.

Passifs liés aux PPP :

Les montants de remboursement réalisés au titre des passifs liés aux PPP sont de 102 M€ pour BPL et 96 M€ pour CNM au 31/12/2024.

5.3.2.2.1.1 Emprunts à long terme

Certains emprunts à long terme font l'objet :

- D'une couverture de juste valeur (Fair Value Hedge) permettant de se protéger contre une exposition à la variation de leur juste valeur (par exemple couverture d'un emprunt à taux fixe par un dérivé échangeant du taux fixe contre du taux variable). La valeur comptable de l'emprunt est ainsi ajustée de la variation de sa juste valeur imputable au risque couvert, en contrepartie du résultat.

- D'une couverture de flux de trésorerie (Cashflow Hedge) permettant de se prémunir contre la variabilité des flux de trésorerie futurs (par exemple couverture d'une dette en devise à taux variable par un dérivé échangeant du taux variable en devise contre du taux fixe en Euro). Dans ce cas, l'emprunt ne fait l'objet d'aucune évaluation supplémentaire que celle appliquée si elle était non couverte. Les emprunts libellés en monnaies étrangères, couverts par des Cross Currency Swaps dès leur origine, sont convertis en Euro au cours de couverture à la date de transaction. Ils sont ensuite réévalués au cours spot de clôture par le biais du résultat.

5.3.2.2.1.1.1 Stock des emprunts obligataires

31/12/2024

en millions	Nominal en devises	Devise	Echéance	Taux	Valeur IFRS en euros
Emprunts obligataires					35 018
EMTN RFF AUD 3,724% 26-04-2027	90	AUD	26/04/2027	3,724%	54
EMTN CAD 4,70% 01-06-2035	277	CAD	01/06/2035	4,700%	204
EMTN RFF 2% 12-11-2026 CHF	150	CHF	12/11/2026	2,000%	160
EMTN RFF 2,239% CHF 27-07-2029	100	CHF	27/07/2029	2,240%	117
EMTN RFF CHF 2,625% 10-03-2031	125	CHF	10/03/2031	2,625%	154
EMTN RFF CHF 3,25% 30-06-2032	250	CHF	30/06/2032	3,250%	281
EMTN RFF CHF 2% 24-11-2034	100	CHF	24/11/2034	2,000%	106
EMTN RFF CHF 2,625% 11-03-37	130	CHF	11/03/2037	2,625%	175
EMTN RFF 2,625% 29-12-2025	1 500	EUR	29/12/2025	2,625%	1 515
EMTN RFF 4,25% 07-10-2026	3 600	EUR	07/10/2026	4,250%	3 683
EMTN SNCFR 1,125 % 19-05-2027	650	EUR	19/05/2027	1,125%	654
EMTN RFF 3,125% EUR 25-10-2028	2 075	EUR	25/10/2028	3,125%	2 127
EMTN RFF EUR 0,875% 22-01-2029	850	EUR	22/01/2029	0,875%	862
EMTN RFF EURIB 3M+0,33% 27-07-2029 EUR	43	EUR	27/07/2029	0,330%	43
EMTN RFF EUR3M+0,41% 25-01-2030	75	EUR	25/01/2030	0,410%	75
EMTN RFF 4,18% 01-04-2030 EUR	50	EUR	01/04/2030	4,180%	51
EMTN RFF 1,125% 25-05-2030 EUR	1 950	EUR	25/05/2030	1,125%	1 965
EMTN RFF ZERO COUPON 10-02-2031	50	EUR	10/02/2031	1,000%	90
EMTN RFF 1% 09-11-2031	900	EUR	09/11/2031	1,000%	894
EMTN RFF EUR3M + 0,74 26-12-31	40	EUR	26/12/2031	4,548%	40
EMTN RFF CMS20Y+0,70% CAP/ FLOOR 23-04-2032	100	EUR	23/04/2032	0,700%	102
EMTN RFF 4,548% 24-05-2032	50	EUR	24/05/2032	4,548%	59
EMTN RFF CMS10Y+1,22% CAP/FLOOR 07-06-2032	100	EUR	07/06/2032	1,220%	102
EMTN RFF 5% 10-10-2033	3 650	EUR	10/10/2033	5,000%	3 988
EMTN RFF 3,25% PUIS CMS10Y C/F EUR - 09-12-33	120	EUR	09/12/2033	3,250%	120
EMTN RFF EUR 4,255% 16-03-2034	150	EUR	16/03/2034	4,255%	155
EMTN RFF EUR 1,875% 30-03-2034	1 000	EUR	30/03/2034	1,875%	1 011
EMTN 2,5750% PUIS CMS20Y C/F EUR 04-06-2034	56	EUR	04/06/2034	2,575%	57
EMTN RFF 2,195% EUR 22-10-2035	60	EUR	22/10/2035	2,195%	60
EMTN SNCF RESEAU 0,75% 25-05-2036	1 500	EUR	25/05/2036	0,750%	1 486
EMTN RFF ZERO COUPON 01-07-2036	50	EUR	01/07/2036	0,010%	87
EMTN RFF 1,1% 27-10-2036	45	EUR	27/10/2036	1,100%	45
EMTN SNCFR 1,50 % 29-05-2037	1 450	EUR	29/05/2037	1,500%	1 445
EMTN RFF CMS20Y+0,235% 25-02-2041	50	EUR	25/02/2041	0,235%	51
EMTN RFF CMS10Y+0,65% CAP/FLOOR 28-10-2041	200	EUR	28/10/2041	0,650%	201
EMTN RFF CMS10Y +1,14% CAP/FLOOR 13-02-2042	200	EUR	13/02/2042	1,140%	207
EMTN RFF 3,30% 18-12-2042 EUR	1 825	EUR	18/12/2042	3,300%	1 912
EMTN RFF 2,00% PUIS CMS10Y C/F 19-09-44	100	EUR	19/09/2044	2,000%	101
EMTN RFF EUR 3,221% 25-04-2045	93	EUR	25/04/2045	3,221%	94
EMTN RFF EUR 3,234% 25-04-2047	93	EUR	25/04/2047	3,234%	94
EMTN RFF IPCH+0,35% 25-07-2047	400	EUR	25/07/2047	0,350%	470
EMTN RFF IPCH+0,542% 25-07-2047	57	EUR	25/07/2047	0,542%	67
EMTN RFF 2,25% 20-12-2047	1 350	EUR	20/12/2047	2,250%	1 460
EMTN SNCF RESEAU EUR 2,029% 22-01-2048	65	EUR	22/01/2048	2,029%	66
EMTN SNCF RESEAU EUR 2 % 05-02-2048	1 225	EUR	05/02/2048	2,000%	1 264
EMTN RFF IPCH+2,384% 17-03-2048	350	EUR	17/03/2048	2,380%	483
EMTN RFF 3,54% 01-02-53	50	EUR	01/02/2053	3,540%	51
EMTN RFF 4,055% 23-06-2060	50	EUR	23/06/2060	4,060%	51
EMTN RFF 4,08% 16-01-2062 EUR	50	EUR	16/01/2062	4,080%	51
EMTN RFF 4,125% 22-03-2062 EUR	1 250	EUR	22/03/2062	4,125%	1 529
EMTN RFF 3,38% 04-06-2063 EUR	200	EUR	04/06/2063	3,380%	218
EMTN RFF EUR 3,50% 12-02-2064	50	EUR	12/02/2064	3,500%	51

31/12/2024

en millions	Nominal en devises	Devise	Echéance	Taux	Valeur IFRS en euros
EMTN RFF EUR 3,50% 01-04-2064	50	EUR	01/04/2064	3,500%	51
EMTN SNCFR 1,475% 30-03-2065	50	EUR	30/03/2065	1,475%	51
EMTN SNCFR RESEAU EUR 2,303% 11-07-2067	50	EUR	11/07/2067	2,303%	51
EMTN SNCFR 2,777 % 29-07-2115 EUR	65	EUR	29/07/2115	2,777%	72
EMTN SNCFR RESEAU 1,425% 14-08-2119	100	EUR	14/08/2119	1,425%	100
EMTN - RFF 5,25% 07-12-2028 £	650	GBP	07/12/2028	5,250%	781
EMTN - RFF 5,35% 12-07-2029	326	GBP	12/07/2029	5,350%	458
EMTN - RFF RPI UK 22-07-2030 £	50	GBP	22/07/2030	0,000%	132
EMTN - RFF 5,25% 31-01-2035 £	475	GBP	31/01/2035	5,250%	612
EMTN - RFF Zcpn 14-04-2038 £	364	GBP	14/04/2038	0,000%	254
EMTN RFF 5% 11-03-2052 £	550	GBP	11/03/2052	5,000%	684
EMTN RFF 4,83% 25-03-2060 £	550	GBP	25/03/2060	4,830%	694
EMTN RFF HKD 2,77% 13-10-2025	937	HKD	13/02/2025	2,770%	119
EMTN RFF 1,91% 27-04-2027 JPY	6 000	JPY	27/04/2027	1,910%	38
EMTN DUAL CUR JP/US 26-11-2027	3 500	JPY	26/11/2027	2,411%	23
EMTN DUAL CUR JP/US 20-12-2027	3 500	JPY	20/12/2027	2,390%	23
EMTN SNCFR RESEAU ZC 0% 19-05-2047	10 841	JPY	19/05/2047	0,000%	66
EMTN RFF 5% 30-03-2032 NOK	500	NOK	30/03/2032	5,000%	43
EMTN RFF SEK 2,83% 28-04-2047	500	SEK	28/04/2047	2,830%	44
EMTN SNCFR RESEAU SEK 2,49% 12-06-2047	510	SEK	12/06/2047	2,490%	45
EMTN SNCFR RESEAU SEK 2,425% 22-06-2047	440	SEK	22/06/2047	2,455%	40
EMTN SNCFR RESEAU SEK 2,455% 22-06-2047	440	SEK	22/06/2047	2,455%	40
EMTN SNCFR RESEAU SEK 2,581% 30-10-2047	400	SEK	30/10/2047	2,581%	36
EMTN RFF 4,20% 19-05-2044 USD	120	USD	19/05/2044	4,200%	115
EMTN SNCFR RESEAU 2,622% 24-09-2049 USD	60	USD	24/09/2049	2,620%	58

5.3.2.2.1.1.2 Emprunts issus de la SNCF

Lors de la création de RFF au 1er janvier 1997, une dette de 20,5 Mds€ vis-à-vis de la SNCF a été transférée et inscrite au passif du bilan. Depuis la mise en œuvre au 1er juillet 2015 de la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire, cette dette est inscrite au passif du bilan de SNCF Réseau.

Le montant en coût amorti de la dette long terme vis-à-vis de SNCF se décompose comme suit :

31/12/2024					31/12/2023				
en millions	Nominal en devises	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros	en millions	Nominal en devises	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros
Emprunts SNCF					Emprunts SNCF				
				7 698					6 342
Fixe	7 698	EUR	2030	7 698	Fixe	6 341	EUR	2030	6 341
Variable	0	EUR	2029	-	Variable	1	EUR	2027	1

5.3.2.2.1.3 Emprunts aux établissements de crédit et autres emprunts

31/12/2024

en millions	Nominal	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros
Emprunts aux établissements de crédit, dont				451
Emprunt BEI 2007	75	EUR	18/07/2033	76
Emprunt BEI 2016-1	200	EUR	04/06/2038	202
Emprunt BEI 2016-2	150	EUR	22/10/2038	150
EMLT EUR3M+0.75% 31-03-2026	133	EUR	31/03/2026	24
Autres emprunts, dont				10
Emprunt auprès de la région IDF, dettes PPP et autres	10	EUR	2030	10

31/12/2023

en millions	Nominal	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros
Emprunts aux établissements de crédit				471
Emprunt BEI 2007	75	EUR	18/07/2033	76
Emprunt BEI 2016-1	200	EUR	04/06/2038	202
Emprunt BEI 2016-2	150	EUR	22/10/2038	150
EMLT EUR3M+0.75% 31-03-2026	133	EUR	31/03/2026	43
Autres emprunts, dont				13
Emprunt auprès de la région IDF, dettes PPP et autres	17	EUR	2029	13
Dépôts et cautionnements				

5.3.2.2.1.2 Dettes de trésorerie et trésorerie passive

Les dettes à court terme en devise sont enregistrées pour leur montant converti en Euro à la date de transaction, et réévaluées au cours spot de clôture par le biais du résultat. Elles font l'objet d'une couverture économique par des achats à terme en devise.

Les dettes de trésorerie sont constituées de :

- Dettes court terme à plus de 3 mois et moins d'un an libellées en Euros : 0,086 M€ au 31/12/2024 vs 0 M€ au 31/12/2023
- Cash collatéraux passifs couvrant des instruments financiers dérivés actifs (127,84 M€ au 31/12/2024 vs 207 M€ au 31/12/2023).

La trésorerie passive (771,527 M€ au 31/12/2024 contre 551 M€ au 31/12/2023) est principalement constituée de comptes courants et de concours bancaires.

5.3.2.2.2 Passifs financiers évalués à la juste valeur par résultat

Cette catégorie se compose :
 - Des instruments dérivés passifs contractés par le groupe pour gérer ses risques de taux et de change
 - Des instruments dérivés passifs non qualifiés de couverture
 Le portefeuille de dérivés de SNCF Réseau est composé d'instruments dérivés de couverture de la dette, et dans une moindre mesure d'instruments dérivés de transaction. Les principaux dérivés utilisés sont des contrats d'échange de taux d'intérêts, des

contrats de change à terme et des contrats d'échange de devises. Les dérivés sont initialement comptabilisés à leur juste valeur à la date à laquelle le contrat est conclu et réévalués par la suite à leur juste valeur à la clôture.

Les variations de valeur enregistrées en résultat sur les dérivés de couverture de juste valeur (Fair Value Hedge) se compensent avec celles des emprunts couverts en FVH, à l'inefficacité près de la couverture. Les variations de valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie (Cashflow Hedge) sont comptabilisées en capitaux propres pour la part efficace de la couverture et en résultat pour la part inefficace. Les montants différés en capitaux propres sont rapportés en résultat lorsque les flux de trésorerie prévus couverts affectent ce dernier. La variation de valeur des dérivés non qualifiés de couverture est comptabilisée en résultat de la période au sein du résultat financier.

La situation des instruments dérivés de couverture et la gestion des risques qu'ils couvrent sont présentées dans le chapitre 5.3. Les montants des instruments dérivés non qualifiés de couverture sont présentés dans le tableau ci-dessous :

en millions	31/12/2024				31/12/2023			
	Juste valeur en euros		Montant notional en devises		Juste valeur en euros		Montant notional en devises	
	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif
Instruments dérivés de change	-	-	-	-	-	-	-	-
Instruments dérivés de taux (euros)	1	3	20	80	4	1	80	20
Dérivés incorporés (euros)	3	1	50	-	1	4	-	-
Total des dérivés non qualifiés de couverture	4	4	-	-	5	5	-	-

5.4 SITUATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES LIES

Le Groupe désigne certains dérivés comme instruments de couverture du risque de change et du risque de taux d'intérêt, dans des couvertures de juste valeur ou des couvertures de flux de trésorerie. Ainsi, le groupe documente au moment de la mise en place de la couverture :

- La relation économique entre l'élément de couverture et l'élément couvert (dérivé et emprunt couvert)
- Son objectif en matière de gestion des risques
- Et sa stratégie de couverture à l'origine de chaque relation de couverture.

IFRS 9 permet d'exclure de la relation de couverture :

- La composante « Foreign Currency Basis Spread » relative aux instruments de type Cross Currency dont la variation de juste valeur peut sur option être comptabilisée en OCI
- La composante « report /déport » d'un contrat à terme dont la variation de juste valeur peut sur option être comptabilisée en OCI

Conformément à l'option offerte par la norme, SNCF Réseau exclut ces éléments et les comptabilise en OCI afin de limiter l'inefficacité de la couverture et la volatilité en résultat.

Les éléments comptabilisés en OCI seront « recyclés » en résultat sur la durée de la couverture selon la méthode Time Related.

Le groupe utilise aussi la possibilité de couvrir une exposition agrégée (emprunt déjà couvert par un dérivé) par un second dérivé dans une seconde relation de couverture pour toute relation respectant toutes les conditions requises par IFRS 9 à compter du 01 Janvier 2018.

Par convention, les dettes faisant partie d'une exposition agrégée sont présentées dans les tableaux correspondant à la deuxième qualification de couverture dont elles font l'objet.

5.4.1 Politique globale de gestion des risques

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

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

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

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

SNCF Réseau, du fait de son activité financière est exposé aux risques suivants :

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

5.4.2 Gestion du risque de taux d'intérêt

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

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

Le niveau historiquement bas des taux d'intérêt actuels et la volonté de préserver les équilibres économiques à moyen et long terme, ont conduit le Conseil d'Administration de SNCF SA à opter pour une structure cible de l'endettement brut long terme de SNCF SA et de ses filiales à 90% à taux fixe minimum. Un intervalle limité de +/-3 points autour de cette cible reste cependant autorisé.

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

La part à taux fixe de l'endettement financier long terme brut déduction faite des créances CDP des deux plus gros contributeurs du Groupe (SNCF SA et SNCF Réseau) au 31 décembre 2023 est de 91,20 % (reste stable par rapport au 31 décembre 2022). Le respect de cette répartition est contrôlé quotidiennement.

La part à taux fixe de l'endettement financier long terme brut déduction faite des créances CDP de SNCF Réseau au 31 décembre 2024 est de 90,80% comparée à 91,20% au 31 décembre 2023.

5.4.2.1 Structure de la dette avant et après couverture

La ventilation par taux des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés, se présente comme suit :

Structure de la dette en millions d'euros	Avant couverture		Après couverture	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Taux fixe	42 440	45 081	42 404	45 039
Taux variable	1 120	1 230	1 291	1 394
Taux inflation	1 151	1 115	1 019	995
Total des emprunts LT	44 712	47 426	44 714	47 428
Dette CT	6	6	-	-
Total des emprunts	44 718	47 432	44 714	47 428

5.4.2.2 Sensibilité des instruments face aux risques de taux

La sensibilité du résultat au risque de variation des taux d'intérêt est liée :

- A l'endettement net à taux variable après prise en compte des couvertures
- Aux dettes en juste valeur sur option
- Aux instruments dérivés non qualifiés de couverture au sens de la norme IFRS 9
- Aux instruments dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie.

La sensibilité des réserves recyclables (capitaux propres) au risque de variation des taux d'intérêt est liée aux dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie.

L'analyse de sensibilité sur les flux de trésorerie pour les instruments à taux variable a été déterminée en tenant compte

de l'ensemble des flux variables des instruments non dérivés et des instruments dérivés. Les instruments dérivés non qualifiés comptablement de couverture et les dérivés incorporés séparés des dettes entraînent une certaine volatilité du résultat financier.

La variation de valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie génère une certaine volatilité des capitaux propres.

L'analyse est réalisée en supposant que le montant de dettes et d'instruments financiers au bilan au 31 décembre reste constant sur une année.

Au regard des taux de marché relativement faibles durant l'année 2023, SNCF Réseau réalise ses analyses de sensibilité sur une base de variation de taux de +/- 50 points de base.

Une variation de +/- 50 points de base des taux d'intérêt euros à la date de clôture aurait eu pour conséquence une hausse (diminution) des capitaux propres et du résultat à hauteur des montants indiqués ci-après. Pour les besoins de cette analyse, toutes les autres variables, en particulier les cours de change, sont supposées rester constantes. Une analyse similaire, sur cette même base, est présentée au titre de 2023.

en millions d'euros	31/12/2024				31/12/2023			
	Résultat		Capitaux propres		Résultat		Capitaux propres	
	Impact après variation des taux d'intérêt de				Impact après variation des taux d'intérêt de			
Type d'instrument	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb
Instruments financiers à taux variable (après prise en compte des couvertures)	1	-1	-0	0	2	-2	0	-
Endettement net à taux variable (après prise en compte des couvertures de juste valeur)	1	-1	-0	0	2	-2	0	-
Dettes en juste valeur sur option	-	-	-	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	2	-2	-	-	2	-2	-	-
Dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie	13	-15	327	-362	26	-30	340	-378
Total impact	16	-18	327	-362	29	-33	340	-378

5.4.3 Gestion du risque de change

La gestion du risque de change du Groupe SNCF s'effectue au niveau de SNCF SA. En dehors des filiales qui opèrent dans leur propre pays, l'endettement net du Groupe en devises autre que l'euro est géré en fonction de la limite de risque admissible définie, pour le Groupe par le cadre général des risques. Il utilise pour cela des contrats d'échange de devises, généralement mis en place dès l'émission des emprunts. Le Groupe considère que compte tenu du faible pourcentage représenté par les dettes en devises non couvertes, son résultat n'est pas sensible au risque de change.

5.4.3.1 Expositions nettes en devise

SNCF Réseau a dans son portefeuille des emprunts en devises qui ont fait à l'initiation l'objet d'une couverture de change. Les flux en devises (principal et intérêts) sont ainsi couverts par des dérivés de change afin de transformer cette dette en euros. Par ailleurs, les prêts à moyen ou long terme octroyés à SNCF Réseau par SNCF SA depuis le 01/01/2020 sont libellés en euros.

SNCF Réseau n'est donc pas exposé au risque de change.

en millions de devise	Expositions nettes en devise								
	AUD	CAD	CHF	GBP	HKD	JPY	NOK	SEK	USD
31/12/2024									
Dettes libellées en devise	90	277	855	2 814	937	23 185	500	2 290	180
Dérivés de change	90	277	855	2 814	937	23 185	500	2 290	180
Exposition nette en devise	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31/12/2023									
Dettes libellées en devise	90	277	855	2 814	937	23 181	500	2 290	180
Dérivés de change	90	277	855	2 814	937	23 181	500	2 290	180
Exposition nette en devise	-	-	-	-	-	-	-	-	-

5.4.3.2 Structure de la dette avant et après couverture de change

SNCF Réseau n'a plus recours au marché des capitaux mais conserve jusqu'à leur échéance son stock d'emprunts en devises et les contrats d'échange de devises adossés.

La ventilation par devises des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés (de couverture et de transaction), se présente comme suit :

Structure de la dette en millions d'euros	Avant couverture		Après couverture	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Euro	39 194	42 018	44 731	47 426
Livre sterling	3 615	3 478	-	-
Dollar américain	173	163	-	-
Yen	150	159	-	-
Franc suisse	994	985	-	-
Couronne norvégienne	43	47	-	-
Couronne suédoise	202	209	-	-
Dollar canadien	204	201	-	-
Dollar de Hong Kong	119	111	-	-
Dollar australien	54	56	-	-
Autres	-	-	-	-
Total des emprunts	44 748	47 426	44 731	47 426

5.4.4 Gestion du risque de liquidité

5.4.4.1 Politique de gestion de la liquidité

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

S'appuyant sur une gestion proactive de sa liquidité, de la qualité de sa signature et de sa présence renouvelée sur les marchés internationaux de capitaux, SNCF SA bénéficie d'un accès diversifié aux ressources financières qu'elles soient à court terme, ou à long terme.

SNCF SA dispose pour assurer sa liquidité de :

- un programme de Neu-CP d'un plafond de 3 Mds€,
- un programme d'Euro Commercial Paper d'un plafond de 5 Mds€
- un programme EMTN un plafond de 15 Mds€
- une facilité de crédit renouvelable (Revolving Credit Facility - RCF) d'un montant de 3,5 Mds€, entièrement disponible, contractée auprès des 20 banques partenaires du Groupe.

5.4.4.2 Échéancier des emprunts et dettes financières

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Moins d'un an	2 684	3 855
1 à 5 ans	9 511	10 707
5 à 10 ans	15 611	15 796
10 à 20 ans	7 374	8 492
20 ans et plus	8 270	8 437
Emprunts et dettes financières hors impact de juste valeur	43 450	47 287
Impact de la juste valeur (option "juste valeur")	-	-
Impact de la juste valeur (comptabilité de couverture)	76	-77
Emprunts et dettes financières	43 526	47 211
Juste valeur des dérivés actifs et passifs non courants	486	345
Juste valeur des dérivés actifs et passifs courants	-19	-9
Emprunts et dettes financières (y compris dérivés actifs et passifs)	43 993	47 547

5.4.4.3 Échéancier des flux de trésorerie contractuels

	31/12/2024										31/12/2023					
en millions d'euros	Total	Moins de 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus	Total	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Emprunts obligataires	-51 769	-3 265	-5 409	-2 433	-4 510	-4 595	-16 947	-15 791	-6 995	-8 771	-54 130	-6 351	-12 684	-12 547	-10 906	-11 643
Capital	-36 686	-1 616	-3 759	-783	-2 859	-2 946	-10 348	-9 173	-6 891	-8 659	-38 986	-3 998	-9 130	-9 360	-7 685	-8 813
Flux d'intérêts	-15 083	-1 649	-1 649	-1 650	-1 650	-1 649	-6 599	-6 619	-104	-112	-15 145	-2 353	-3 554	-3 188	-3 221	-2 829
Emprunts auprès des établissements de crédit	-522	-27	-135	-7	-7	-7	-155	28	-368	-	-410	-40	-19	21	-373	-
Capital	-439	-19	-128	-	-	-	-128	58	-350	-	-297	-19	14	58	-350	-
Flux d'intérêts	-83	-8	-7	-7	-7	-7	-26	-30	-18	-	-113	-21	-33	-37	-23	-
Emprunts SNCF	-7 669	-115	-67	-114	-96	-148	-423	-7 012	-103	-16	-7 672	-205	-338	-6 974	-74	-80
Capital	-7 462	-86	-41	-91	-76	-130	-336	-6 954	-77	-9	-7 479	-129	-289	-6 941	-49	-71
Flux d'intérêts	-207	-29	-26	-23	-20	-18	-87	-58	-26	-7	-192	-76	-49	-33	-25	-9
Autres emprunts	-317	-2	-2	-2	-2	-1	-6	-309	-0	-	-334	-3	-7	-324	-0	-
Capital	-317	-2	-2	-2	-2	-1	-6	-309	-0	-	-334	-3	-7	-324	-0	-
Flux d'intérêts	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous total emprunts	-134	-134									-213	-213				
Dettes de trésorerie	-134	-134									-213	-213				
Capital	-134	-134									-213	-213				
Flux d'intérêts	-0	-0									-0	-0				
Dettes financières brutes	-60 411	-3 543	-5 612	-2 555	-4 613	-4 750	-17 531	-23 084	-7 466	-8 787	-62 759	-6 812	-13 048	-19 824	-11 353	-11 722
Actifs financiers	29 866	470	3 059	1 067	2 640	1 507	8 274	8 624	6 251	6 247	31 488	495	8 530	8 875	7 116	6 473
Flux d'intérêt sur dérivés de couverture - JV négative	-127	-10	-13	-15	-14	-10	-52	-78	-14	27	-64	-6	-35	-36	-1	14
Flux d'intérêt sur dérivés de transaction - JV négative	-25	-1	-1	-1	-1	-1	-6	-7	-9	-0	2	-	-	0	2	-0
Flux d'intérêt sur dérivés de couverture - JV positive	782	30	27	26	27	27	107	154	224	267	691	19	73	119	219	261
Flux d'intérêt sur dérivés de transaction - JV positive	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-0	-9	-1	-3	-4	-1	0
Instruments financiers dérivés	632	19	13	10	12	16	49	69	202	294	620	11	35	79	219	276
Appels de marge passifs	-128	-128									-207	-207				
Appels de marge actifs	498	498									420	420				
Dettes PPP	-2 383	-204	-198	-198	-198	-198	-792	-990	-403	-	-2 680	-308	-792	-990	-601	-
Capital	-1 751	-198	-182	-172	-163	-155	-672	-660	-221	-	-1 951	-297	-672	-660	-322	-
Flux d'intérêts	-632	-6	-16	-26	-35	-43	-120	-330	-182	-	-729	-11	-120	-330	-279	-
Subvention à recevoir - PPP	2 383	204	198	198	198	198	792	990	403	-	2 625	250	792	990	601	-
Capital	1 751	198	182	172	163	155	672	660	221	-	1 896	242	672	660	322	-
Flux d'intérêts	632	6	16	26	35	43	120	330	182	-	729	8	120	330	279	-
Dettes et créances PPP	-0	-	-	-	-	-0	-0	-	-	-	-55	-58	-0	-	-	-

Pour les passifs financiers, les flux de trésorerie contractuels sont non actualisés, correspondant aux montants à rembourser y compris les intérêts dont la part variable est basée sur le fixing du 31 décembre de chaque arrêté.

5.4.5 Gestion du risque de crédit et de contrepartie

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

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

Dans le cadre de l'application de l'amendement à la norme IFRS 7 « Informations à fournir : compensation des actifs financiers et des passifs financiers », sont présentés dans les tableaux ci-dessous, la juste valeur des instruments dérivés de change et de taux utilisés par SNCF Réseau, souscrits dans le cadre de conventions-cadres comprenant une clause de compensation globale exécutoire.

La colonne « Cash collatéral couvrant » correspond aux encours des contrats de collatéralisation sur les instruments financiers dérivés mais qui ne satisfont pas les critères de compensation établis par IAS 32 « Instruments financiers : présentation ».

31/12/2024	Montants bruts (a)	Montants compensés au bilan (b)	Montants nets présentés au bilan (c=a-b)	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7 (f=c-d-e)
				Cash collatéral couvrant (d)	Instruments dérivés (e)	
en millions d'euros						
Instruments financiers dérivés actifs	687	-	687	128	546	13
Instruments financiers dérivés passifs	1 154	-	1 154	498	546	110

31/12/2023	Montants bruts (a)	Montants compensés au bilan (b)	Montants nets présentés au bilan (c=a-b)	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7 (f=c-d-e)
				Cash collatéral couvrant (d)	Instruments dérivés (e)	
en millions d'euros						
Instruments financiers dérivés actifs	859	-	859	34	539	285
Instruments financiers dérivés passifs	1 195	-	1 195	212	539	444

5.4.6 Synthèse des impacts des opérations de couverture

5.4.6.1 Informations relatives aux couvertures de juste valeur (Fair Value Hedge)

Les couvertures de juste valeur peuvent couvrir soit le risque de taux, soit le risque de change ou simultanément les risques de taux et de change. Le tableau ci-dessous synthétise les impacts liés à la comptabilité de couverture sur les éléments couverts et les instruments de couverture.

31/12/2024	Valeur comptable des dérivés		Variation de JV du dérivé pour le calcul de l'inefficacité	Valeur comptable de l'élément couvert		Ajustement de couverture de JV inclus dans la valeur comptable de la dette		Variation de JV de l'élément couvert	Inefficacité de la couverture	Réserves liées aux coûts de la couverture	
	Actif	Passif		Actif	Passif	Couverture en vie	Couverture arrêtées			En cumulé	De la période
en millions d'euros											
Couverture de Juste Valeur (FVH)											
Risque de change	225	58	6	-	871	-164	67	-6	0	7	-5
Cross Currency Swaps*	225	58	6					-6	0	7	-5
Achats et ventes de devises	0	-0	-					-	-	-	-
Risque de taux	12	-0	-2	304	144	-2		1	-1	-	-
Swaps de taux	12	-0	-2					1	-1	-	-
	-	-									
* dont part taux des CCS	0	0							0		

L'inefficacité présentée en risque de change correspond intégralement à la part taux des Cross Currency Swaps.

31/12/2023	Valeur comptable des dérivés		Variation de JV du dérivé pour le calcul de l'inefficacité	Valeur comptable de l'élément couvert		Ajustement de couverture de JV inclus dans la valeur comptable de la dette		Variation de JV de l'élément couvert	Inefficacité de la couverture	Réserves liées aux coûts de la couverture	
	Actif	Passif		Actif	Passif	Couverture en vie	Couverture arrêtées			En cumulé	De la période
en millions d'euros											
Couverture de Juste Valeur (FVH)											
Risque de change	223	58	46	-	863	-158	67	-53	-8	12	10
Cross Currency Swaps*	223	58	46					53	-8	12	10
Achats et ventes de devises	-	-	-					-	-	-	-
Risque de taux	15	1	-5	510	150	-2		-3	-8	-	-
Swaps de taux	15	1	-5					-3	-8	-	-
	-	-	-					-	-		
* dont part taux des CCS	-	-									

5.4.6.2 Informations relatives aux couvertures de flux de trésorerie (Cashflow Hedge)

Les couvertures de flux de trésorerie peuvent couvrir soit le risque de taux, soit le risque de change ou simultanément les risques de taux et de change. Le tableau ci-dessous synthétise les impacts liés à la comptabilité de couverture sur les éléments couverts et les éléments de couverture.

31/12/2024	Valeur comptable des dérivés		Variation de JV du dérivé pour le calcul de l'inefficacité	Soldes des réserves de couverture		Réserves recyclées en résultat		Réserves liées aux coûts de la couverture		Valeur comptable de l'élément couvert		Variation de JV de l'élément couvert	Inefficacité de la couverture
	Actif	Passif		Sur couverture en vie	Sur couverture arrêtées	Car l'élément couvert a influé sur le résultat	Car l'élément couvert ne se réalise plus	En cumulé	De la période	Actif	Passif		
en millions d'euros													
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)													
Risque de change	435	932	-226	-759	-	-	-	94	80	-	4 569	193	-32
Cross Currency Swaps*	435	932	-226	-759				94	80			193	-32
Achats et ventes de devises	-	-	-	-				-	-			-	-
Risque de taux	7	159	-8	293 779	-294 005	-1	-6	-	-	-	1 134	8	-0
Swaps de taux	7	159	-8	293 779	-294 005			-	-			8	-0
	-	-	-	-				-	-				
* dont part taux des CCS	119	294											-32

L'inefficacité présentée en risque de change correspond intégralement à la part taux des cross currency swaps.

31/12/2023	Valeur comptable des dérivés		Variation de JV du dérivé pour le calcul de l'inefficacité	Soldes des réserves de couverture		Réserves recyclées en résultat		Réserves liées aux coûts de la couverture		Valeur comptable de l'élément couvert		Variation de JV de l'élément couvert	Inefficacité de la couverture
	Actif	Passif		Sur couverture en vie	Sur couverture arrêtées	Car l'élément couvert a influé sur le résultat	Car l'élément couvert ne se réalise plus	En cumulé	De la période	Actif	Passif		
en millions d'euros													
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)													
Risque de change	582	956	34	-435	-	-	-	14	21	-	4 435	-28	6
Cross Currency Swaps*	582	956	34	-435				14	21			-28	6
Achats et ventes de devises	-	-	-	-				-	-			-	-
Risque de taux	33	176	-54	69	-294	-1	7	-	-	-	1 133	48	-6
Swaps de taux	33	176	-54	69	-294			-	-			48	-6
* dont part taux des CCS	-	-	-	-				-	-				-

5.4.6.3 Montants, échéance et degré d'incertitude des flux

31/12/2024

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux reçus	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Juste Valeur (FVH)						
Risque de change	858	-	186	228	444	-
Cross Currency Swaps	858	-	186	228	444	-
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	205	-	155	50	-	-
Swaps de taux	205	-	155	50	-	-
Total	1 064	-	341	278	444	-

31/12/2023

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux reçus	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Juste Valeur (FVH)						
Risque de change	869	-	83	341	444	-
Cross Currency Swaps	869	-	83	341	444	-
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	205	-	155	50	-	-
Swaps de taux	205	-	155	50	-	-
Total	1 074	-	239	391	444	-

31/12/2024

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux donnés	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Juste Valeur (FVH)						
Risque de change	791	-	190	193	408	-
Cross Currency Swaps	791	-	190	193	408	-
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	205	-	155	50	-	-
Swaps de taux	205	-	155	50	-	-
Total	996	-	346	243	408	-

31/12/2023

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux donnés	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Juste Valeur (FVH)						
Risque de change	791	-	115	269	408	-
Cross Currency Swaps	791	-	115	269	408	-
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	205	-	155	50	-	-
Swaps de taux	205	-	155	50	-	-
Total	996	-	270	319	408	-

31/12/2024

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux reçus	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)						
Risque de change	4 553	116	1 390	379	1 021	1 647
Cross Currency Swaps	4 553	116	1 390	379	1 021	1 647
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	1 818	-	80	601	1 137	-
Swaps de taux	1 818	-	80	601	1 137	-
Total	6 370	116	1 470	980	2 157	1 647

31/12/2023

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux reçus	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)						
Risque de change	4 418	-	1 074	649	996	1 700
Cross Currency Swaps	4 418	-	1 074	649	996	1 700
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	1 893	-	80	545	1 068	200
Swaps de taux	1 893	-	80	545	1 068	200
Total	-	-	-	-	-	-

31/12/2024

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux donnés	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)						
Risque de change	5 105	112	1 666	284	1 188	1 855
Cross Currency Swaps	5 105	112	1 666	284	1 188	1 855
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	1 819	-	80	601	1 138	-
Swaps de taux	1 774	-	80	646	1 048	-
Total	6 924	112	1 746	885	2 326	1 855

31/12/2023

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux donnés	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)						
Risque de change	5 120	-	1 319	670	1 188	1 942
Cross Currency Swaps	5 120	-	1 319	670	1 188	1 942
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	1 893	-	80	545	1 068	200
Swaps de taux	1 893	-	80	545	1 068	200
Total	7 013	-	1 399	1 215	2 256	2 142

5.5 COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET

Le coût de l'endettement financier net contient :

- Les intérêts payés sur les emprunts courants et non courants,
- Les intérêts perçus sur les créances octroyées et la trésorerie disponible,
- Le résultat de change des dettes et de la trésorerie,
- Le résultat de juste valeur et couverture,
- Les résultats sur instruments financiers non qualifiés de couverture,
- la part inefficace des instruments financiers de couverture,

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

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Résultat sur passifs au coût amorti	-1665	-1812	147
Résultat sur actifs au coût amorti	1329	1543	-214
Résultat sur opérations de couverture	-15	-36	21
Résultat sur autres instruments à la JV par résultat	0	0	0
Résultat de change	0	0	0
Coût de l'endettement financier net	-351	-305	-46
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives	-6	-3	-3
Autres charges financières	-6	-9	3
Autres produits financiers	0	0	0
Coût de l'endettement financier net et autres	-363	-317	-47

Analyse du résultat sur opérations de couverture :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Résultat des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur dont :	3	51	-48
Intérêts de la période sur les swaps de couverture de juste valeur	-2	9	-11
Variation de juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur	5	42	-37
Amortissements du report/déport des dérivés de change	0	-	0
Variation de juste valeur des passifs et actifs couverts en juste valeur	8	-48	56
Résultat sur couverture de juste valeur	11	3	8
Intérêts de la période sur les swaps de couverture de flux de trésorerie	28	0	28
Recyclage en résultat des montants différés en capitaux propres	-43	-19	-24
Inefficacité des couvertures	-11	-16	5
Résultat sur couverture de flux de trésorerie	-26	-34	8

Analyse du résultat des autres instruments financiers évalués à la juste valeur :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Résultat des dérivés non qualifiés de couverture dont :	0	0	0
Intérêts nets perçus ou versés sur les swaps non qualifiés de couverture	-1	-1	0
Variation de juste valeur des dérivés non qualifiés de couverture	1	1	0
Résultat sur actifs à la juste valeur par résultat	0	0	0

5.6 RAPPROCHEMENT AVEC LES FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

Le tableau ci-après fait le lien entre les postes de dettes au bilan et les flux de trésorerie liés aux activités de financement :

Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Variations "non cash"

en millions d'euros	31/12/2023	Émissions d'emprunts / prêts	Rembour- sements d'emprunts / prêts	Encaissements / décaissements sur créances et dettes PPP	Variation des dettes et actifs de trésorerie	Variations de juste valeur	Autres	31/12/2024
Passifs	-56 382	-1 502	4 211	105	79	557	120	-52 832
Dettes long terme	-47 427	-1 502	4 211	-	0	7	5	-44 726
Dérivés passifs	-1 195	-	-	-	-	-73	114	-1 154
Dettes court terme et collatéraux passifs	-213	-	-	-	79	-	0	-134
Dettes PPP	-1 956	-	-	105	-	96	-	-1 756
Subvention financière	-5 591	-	-	-	-	528	-	-5 063
Actifs	36 008	-	-2 723	-45	79	-811	-98	32 410
Placements court terme et collatéraux actifs	420	-	-	-	79	-	-	498
Dérivés actifs	859	-	-	-	-	-74	-98	687
Créance sur la Caisse de la dette publique	32 841	-	-2 723	-	-	-637	-	29 481
Créances PPP	1 889	-	-	-45	-	-99	-	1 744
Total des passifs et actifs liés aux activités de financement (1)	-20 374	-1 502	1 488	60	157	-254	21	-20 422
Passifs	-551	-	-	-	-218	-	-0	-772
Trésorerie passive	-551	-	-	-	-218	-	-0	-772
Actifs	598	-	-221	-	16	1	3	406
Prêts, créances et placements	514	-	-221	-	-0	1	0	299
Valeurs mobilières de placement	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponibilités	84	-	-	-	16	-	3	107
Total des autres passifs et actifs financiers (2)	47	-	-221	-	-202	1	3	-365
dont autres actifs financiers	514	-	-221	-	-0	1	0	299
dont trésorerie et équivalents de trésorerie	-467	-	-	-	-202	-	2	-664
TOTAL DETTE NETTE (1)+(2)	-20 327	-1 502	1 266	60	-45	-252	24	-20 787

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

en millions d'euros	31/12/2023	Cash-Flow libre	Variation non cash	31/12/2024
Passifs liés aux activités de financement	-56 382	2 893	658	-52 832
Actifs liés aux activités de financement	36 008	-2 689	-909	32 410
Autres actifs financiers	514	-216	2	299
Trésorerie et Equivalents de trésorerie	-467	-201	4	-664
Dettes nettes IFRS - Variation Cash	-20 327	-214	-244	-20 787
Décomposition selon éléments du TFT				
Dont Flux trésorerie liés aux activités opérationnelles		2 443		
Dont Flux trésorerie liés aux activités investissement		-1 972		
Retraité des variations des prêts et avances accordés (Eole)*		-216		
Frais financiers décaissés		-350		
Remboursements et intérêts nets sur obligations locatives		-94		
Opérations sur capital		-		
Cash-Flow Libre - variation cash		-189		
BFR Financier **		-		
Incidence variation de périmètre		-5		
Variation opération sur capital		-		
Cash-Flow Libre Groupe SNCF Réseau		-132		

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

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

		Flux de trésorerie liés aux activités de financement				Variations "non cash"			
en millions d'euros	31/12/2022	Émissions d'emprunts / prêts	Remboursements d'emprunts / prêts	Encaissements / décaissements sur créances et dettes PPP	Variation des dettes et actifs de trésorerie	Variations de juste valeur	Autres	31/12/2023	
Passifs	-59 439	-1 753	3 767	84	-19	1 125	-148	-56 382	
Dettes long terme	-49 460	-1 753	3 767	-	-0	17	2	-47 427	
Dérivés passifs	-1 375	-	-	-	-	329	-149	-1 195	
Dettes court terme et collatérales passifs	-193	-	-	-	-19	-	-1	-213	
Dettes PPP	-2 126	-	-	84	-	85	-	-1 956	
Subvention financière	-6 285	-	-	-	-	694	-	-5 591	
Actifs	39 253	-	-2 145	-80	-190	-993	164	36 008	
Placements court terme et collatéraux actifs	610	-	-	-	-190	-	-	420	
Dérivés actifs	838	-	-	-	-	-143	164	859	
Créance sur la Caisse de la dette publique	35 746	-	-2 145	-	-	-760	-	32 841	
Créances PPP	2 059	-	-	-80	-	-90	-	1 889	
Total des passifs et actifs liés aux activités de financement (1)	-20 186	-1 753	1 622	4	-209	132	16	-20 374	
Passifs	-662	-	-	-	-789	-	900	-551	
Trésorerie passive	-662	-	-	-	-789	-	900	-551	
Actifs	826	-	-152	-	816	8	-901	598	
Prêts, créances et placements	709	-	-152	-	-50	8	-1	-	
Valeurs mobilières de placement	20	-	-	-	-20	-	-	84	
Disponibilités	98	-	-	-	886	-	-	84	
Total des autres passifs et actifs financiers (2)	164	-	-152	-	27	8	-1	47	
dont autres actifs financiers	709	-	-152	-	-50	8	-1	514	
dont trésorerie et équivalents de trésorerie	-545	-	-	-	77	-	-	-467	
TOTAL DETTE NETTE (1)+(2)	-20 022	-1 753	1 470	4	-182	140	15	-20 327	
Rapprochement entre la variation de la dette nette IFRS et le Cash-Flow Libre									
en millions d'euros	31/12/2022	Cash-Flow libre	Variation non cash	31/12/2023					
Passifs liés aux activités de financement	-59 439	2 080	977	-56 382					
Actifs liés aux activités de financement	39 253	-2 416	-829	36 008					
Autres actifs financiers	709	-202	7	514					
Trésorerie et Equivalents de trésorerie	-545	77	-0	-467					
Dettes nettes IFRS - Variation Cash	-20 022	-461	155	-20 327					
Décomposition selon éléments du TFT									
Dont Flux trésorerie liées aux activités opérationnelles		2 141							
Dont Flux trésorerie liées aux activités investissement		-1 869							
Retraité des variations des prêts et avances accordés (Eole)*		-201							
Frais financiers décaissés		-323							
Remboursements et intérêts nets sur obligations locatives		-93							
Opérations sur capital		-							
Cash-Flow Libre - variation cash		-345							
BFR Financier **		-							
Incidence variation de périmètre		-							
Variation opération sur capital		-							
Cash-Flow Libre Groupe SNCF Réseau		-253							

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

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

6 AVANTAGES DU PERSONNEL

6.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL

La loi du 04 août 2014 portant réforme ferroviaire au 1er juillet 2015 avait garanti aux agents transférés de SNCF Mobilités l'intégralité des droits acquis au titre des avantages du personnel dont ils bénéficiaient. Les régimes d'avantages du personnel de l'employeur historique sont donc restés en vigueur au sein du groupe Réseau.

Depuis le 1er janvier 2016, les avantages octroyés aux agents transférés de SNCF Mobilités ont été progressivement étendus aux agents de l'ex. Réseau Ferré de France (RFF). Cette convergence qui a concerné environ 1 500 agents n'a pas eu d'impacts matériels sur l'évolution globale des engagements.

Les négociations relatives à la création d'une Convention Collective Nationale (CCN) pour l'ensemble de la branche ferroviaire ont débuté en décembre 2013.

Imposées par la Loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, ces négociations portent sur les thématiques obligatoires d'une convention collective de branche en droit français.

Ainsi, cinq accords de branche, concernant chacun un futur volet de la CCN, ont été négociés et conclus :

- L'accord du 23 avril 2015 relatif au champ d'application de la CCN ;
- L'accord du 31 mai 2016 relatif aux dispositions générales de la CCN ;
- L'accord du 31 mai 2016 relatif au contrat de travail et à l'organisation du travail dans la branche ferroviaire. ;
- L'accord du 6 juin 2017 relatif à la formation professionnelle dans la branche ferroviaire ;
- L'accord du 6 décembre 2021 relatif aux classifications et aux rémunérations dans la branche ferroviaire.

L'ensemble de ces accords ont été étendus par arrêté ministériel, et sont donc pleinement applicables à l'ensemble des entreprises de la branche ferroviaire. Par exception, il est à noter que le volet "organisation du travail" de la CCN, prévu par l'accord du 31 mai 2016, est applicable depuis le 1er janvier 2017 non-seulement aux entreprises de la branche, mais également aux salariés des entreprises titulaires d'un certificat ou d'un agrément de sécurité affectés aux activités ferroviaires, quelle que soit l'activité principale de leurs entreprises.

Les négociations sur les autres volets de la future CCN de la branche ferroviaire se poursuivent. Les volets restant à traiter sont les suivants :

- Les garanties collectives des salariés de la branche (prévoyance) ;
- Le droit syndical.

Par ailleurs, la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 "pour un nouveau pacte ferroviaire" avait défini le calendrier et les modalités d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires nationaux de voyageurs et avait confié à la branche la négociation des garanties sociales, autres que celles déjà prévues par la loi, attachées aux salariés transférés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, dit « sac à dos social ».

L'accord relatif aux garanties sociales signé le 6 décembre 2021, aujourd'hui étendu, définit ainsi, au-delà des règles déjà prévues par la loi (garanties de l'emploi et de rémunération, affiliation au régime spécial de retraite), les règles de transfert des garanties sociales dont les salariés bénéficiaient, telles que le maintien dans leur logement locatif, l'accès à la médecine de soins SNCF, la continuité des facilités de circulation, le devenir de leur compte-épargne temps, etc., chez leur nouvel employeur.

6.1.1 Avantages du personnel à court terme

Il s'agit des avantages du personnel (autres que les indemnités de cessation d'emploi) payés intégralement dans les douze mois suivant la fin de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants.

6.1.2 Avantages du personnel postérieurs à l'emploi

Il s'agit des avantages du personnel (autres que les indemnités de fin de cession d'emploi) acquis pendant la période d'activité des salariés, mais payés après la fin de cette période d'emploi comme les pensions et autres prestations de retraite, l'assurance-vie postérieure à l'emploi, l'assistance médicale postérieure à l'emploi.

La création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF le 30 juin 2007, a eu pour conséquence de dégager SNCF de ses engagements de retraite et de prévoyance, l'Entreprise se trouvant désormais engagée vis-à-vis de son personnel par un régime à cotisations définies.

Les régimes à prestations définies relatifs aux avantages du personnel postérieurs à l'emploi comprennent notamment les indemnités de fin de carrière ou indemnités de départ en retraite, et d'autres avantages décrits ci-après.

6.1.2.1 Rentes pour accidents du travail, de trajets et maladies professionnelles (ATT-MP) des agents du cadre permanent

Le service des rentes Accidents du Travail (AT) est auto-assuré pour le personnel actif et retraité des sociétés SNCF Réseau, et SNCF Gares et Connexions, indépendamment du régime général en vigueur.

Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté. Elles constituent des avantages à long terme lorsqu'elles sont versées aux actifs sur leurs périodes d'activité et des avantages postérieurs à l'emploi lorsqu'elles sont versées sur la période de retraite. La provision intègre la réversibilité des rentes d'accidents du travail, en principe non réversibles, sauf lorsque le décès du salarié actif ou du pensionné est imputable à la maladie ou à l'accident professionnel. Dans ce cas, le conjoint survivant bénéficie d'une rente d'ayant-droit.

6.1.2.2 Action sociale

Diverses actions sont mises en œuvre au titre de l'action sociale des sociétés SNCF Réseau et Gares et Connexions : accès aux infrastructures, consultations d'assistantes sociales... Ces actions profitent à l'ensemble des agents actifs (avantages à court terme) et essentiellement aux agents retraités relevant du régime spécial statutaire et à leurs veuves (avantages postérieurs à l'emploi). Une provision à due concurrence au titre de l'avantage octroyé aux retraités est donc constituée.

6.1.2.3 Régime différentiel de prévoyance des cadres supérieurs du cadre permanent

Le régime de prévoyance complémentaire concerne les cadres supérieurs statutaires de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions. Le régime différentiel verse à ses affiliés et à leurs ayants-droits les prestations en nature des assurances maladie et maternité, les allocations prévues en cas de décès de l'agent, du pensionné, du conjoint ou de l'enfant, et des prestations spécifiques (allocations de fin de carrière, allocations d'hébergement, allocations spéciales de secours aux conjoints).

6.1.2.4 Cessations anticipées d'activité et temps partiels de fin de carrière

Les formules de cessations anticipées d'activité (CAA) et de temps partiels de fin de carrière (TPFC) résultent de l'accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière du 22 avril 2024, qui se substitue à l'accord de juin 2008 relatif à la cessation progressive d'activité (CPA).

L'accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière offre à tout salarié contractuel ou statutaire de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions la possibilité de bénéficier d'une formule de cessation anticipée d'activité ou d'un temps partiel de fin de carrière, dès lors qu'il liquide son droit à pension de retraite à l'issue du dispositif.

Le régime de CAA et TPFC constitue un avantage du personnel postérieur à l'emploi et fait l'objet d'une provision. Le calcul de la provision repose sur plusieurs hypothèses structurantes, telles que l'âge de départ à la retraite, la durée d'exposition à des postes à pénibilité avérée, les prévisions d'adhésion aux différentes formules de CAA ou de TPFC.

La provision relative à la CPA, devenue caduque du fait du nouvel accord du 22 avril 2024, a été reprise en quasi-intégralité. La CPA qui constituait un avantage à long terme, proposait une formule de temps de travail permettant une cessation dégressive ou complète d'activité avant le départ à la retraite.

6.1.2.5 Indemnités de départ en retraite des agents contractuels

Cette provision couvre le versement des indemnités de départs en retraite des agents contractuels, en application du régime de droit commun, sur la base de l'ancienneté du salarié dans l'Entreprise.

6.1.2.6 Facilités de circulation

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

Les facilités de circulation octroyées au personnel actif sur leur période d'activité ainsi qu'à leurs ayants-droits, en contrepartie des services rendus, sont qualifiés d'avantages à court terme et constituent des charges de l'exercice au cours duquel le service est rendu.

En revanche, les facilités de circulation octroyées au personnel actif pour la période postérieure à leur emploi, ainsi qu'aux retraités et à leurs ayants-droits, constituent des avantages postérieurs à l'emploi.

L'obligation relative aux facilités de circulation est estimée sur la base du coût moyen marginal du dispositif. Ce dernier étant toujours resté inférieur au prix moyen acquitté par les bénéficiaires lors de la réservation, aucun passif n'était reconnu avant le 31 décembre 2022.

La convention entre l'ACOSS (Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale) et l'UTP (Union des Transports Publics) signée en août 2022, a modifié ce coût marginal, induisant une augmentation des cotisations sociales dues au titre des facilités de circulation, celles-ci étant calculées sur la base de nouvelles assiettes constituées du nouveau barème forfaitaire de valorisation des avantages en nature FC.

Le nouveau dispositif de gestion des facilités de circulation prévu par la Convention collective nationale de la branche ferroviaire a par ailleurs instauré le principe du versement de contributions financières établies selon ledit barème forfaitaire, à compter de 2025, à une caisse de compensation ad hoc, afin de réallouer les sommes collectées aux opérateurs de transport. Ce versement est néanmoins intervenu dès 2024 du fait de la facturation des facilités de circulations par SNCF Voyageurs.

Les facilités de circulation octroyés au titre des avantages postérieurs à l'emploi font l'objet d'une provision.

6.1.3 Avantages du personnel à long terme

Il s'agit des avantages, autres que les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de fin de contrat de travail que l'entreprise ne s'attend pas à régler intégralement dans les douze mois suivant la fin de l'exercice au cours duquel les salariés ont rendu les services correspondants. Ces avantages couvrent les dispositifs suivants.

6.1.3.1 Cessations progressives d'activité

L'accord relatif à la Cessation Progressive d'Activité (CPA) visant à aménager le temps de travail des salariés en fin de carrière est devenu caduc du fait de la signature le 22 avril 2024 de l'accord relatif aux cessations anticipées d'activité (CAA) et temps partiels de fin de carrière (TPFC).

La provision CAA a été reprise dans sa quasi-intégralité. Seule subsiste une part de provision au titre des agents qui sont en cessation progressive d'activité à la date de la clôture.

L'accord CPA de 2008 offrait la possibilité d'une cessation dégressive ou complète d'activité pour le personnel des sociétés SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions. L'octroi des avantages combinait des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel.

6.1.3.2 Rentes accident du travail et maladie professionnelle (AT-MP) des agents du cadre permanent pour leur période d'activité

Cf. Note 6.1.2.1.

6.1.3.3 Médailles d'honneur du travail

La médaille d'honneur est destinée à récompenser les services rendus dans leur emploi par les agents. La médaille d'argent peut être décernée à tout agent quel que soit son âge, en activité ou non, comptant au moins 25 années de service. Dans les mêmes conditions, la médaille de vermeil peut être décernée à tout agent comptant au moins 35 années de services et la médaille d'or à tout agent comptant au moins 38 années de service (ou 20, 30 et 33 ans pour les agents de conduite). Les agents en activité de service auxquels est décernée la médaille d'honneur bénéficient d'une allocation et d'un congé supplémentaire avec solde. La provision est calculée en valorisant le coût de cette allocation et des 2 jours de congés supplémentaires obtenus. Les montants des différentes allocations sont fixés par décret et ne changent pas, sauf en cas de publication de nouveaux montants.

6.1.3.4 Comptes épargne temps de fin d'activité

Suite à la publication de la loi 2005-296 du 31 mars 2005 portant sur la réforme de l'organisation du temps de travail dans l'Entreprise et du décret du 3 septembre 2008 sur l'application de la loi du 8 février 2008 pour le pouvoir d'achat, l'EPIC SNCF Mobilités avait signé, le 6 juin 2008, un accord collectif prévoyant la création d'un compte épargne temps permettant d'épargner des jours de congés, à utiliser soit en complément des jours de congés de l'année (avantage à court terme), soit en fin de carrière, ou dans le cadre d'une cessation progressive d'activité (avantages à long terme). Cet accord bénéficie au personnel de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions.

6.1.3.5 Accord en faveur des anciens apprentis

La provision concerne l'accord collectif du 28 octobre 2016 négocié au niveau du groupe public ferroviaire relatif à l'évolution des majorations salariales des anciens apprentis et élèves et à la mise en place d'un dispositif de participation financière de l'entreprise au rachat des trimestres de retraite non validés de ses anciens apprentis, au titre de périodes d'apprentissage effectuées avant le 30 juin 2008.

6.1.4 Indemnités de cessation d'emploi

Il s'agit des avantages du personnel payables à la suite de la décision de l'entité de résilier le contrat de travail du membre du personnel avant l'âge normal de départ en retraite ; ou la décision du membre du personnel de partir volontairement en échange de ces indemnités.

Les indemnités de cessation d'emploi comprennent les dispositifs ci-après.

6.1.4.1 Départs volontaires des agents statutaires

Ce dispositif permet à des agents du cadre permanent et relevant de certains établissements identifiés comme étant en excédent d'effectifs, de bénéficier d'une indemnité forfaitaire de départ et

des allocations d'aide de retour à l'emploi en contrepartie de leur départ de l'Entreprise.

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

6.1.4.2 Allocations de retour à l'emploi

L'assurance chômage du personnel de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions est gérée en auto-assurance. La provision pour allocations de retour à l'emploi permet de couvrir les prestations versées par Pôle Emploi aux ex salariés, s'ils sont démissionnaires, licenciés par mesure disciplinaire, voire réformés pour les agents statutaires. La provision couvre également les prestations susceptibles d'être versées aux apprentis et alternants à l'issue de leur contrat de travail

6.2 ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES

6.2.1 Décomposition du passif

Les principaux régimes d'avantages du personnel du Groupe donnent lieu à la comptabilisation des passifs suivants :

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Retraite et autres avantages assimilés	415	421
Prévoyance CS	17	18
Action Sociale	69	71
Rentes Accidents du travail	382	382
Cessation anticipée d'activité (CAA) & Temps partiel fin de carrière (TPFC)	259	-
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi	1 142	891
Rentes Accidents du travail	14	15
Médailles du travail et autres avantages assimilés	49	58
Cessation progressive d'activité (CPA)	3	116
Compte épargne temps (CET)	235	208
Passif au titre des autres avantages à long terme	301	397
Passif total	1 443	1 288
- dont non courant	1 346	1 228
- dont courant	96	60

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2024 sont les suivantes :

6.2.2 Variation du passif

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Total passif à l'ouverture	1 288	1 162
Coût des services rendus	54	76
Coût des services passés	132	0
Effet des liquidations du régime	-	-
Intérêt financier net	38	40
Ecarts actuariels générés sur la période	10	76
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-79	-63
Variation de périmètre	-0	-2
Effet de change	-	-
Autres	-	-1
Total passif à la clôture	1 443	1 288

L'augmentation des avantages du personnel de 155 M€ résulte essentiellement de la constatation de la provision pour CAA et TPFC pour un montant de 259 M€ et de la reprise concomitante de la provision pour CPA pour un montant de 116 M€.

La perte actuarielle nette de 10 M€ constatée en 2024, comprend une charge nette actuarielle de 18 M€ imputée en résultat financier (vs une charge nette actuarielle de 73 M€ en 2023) au titre des avantages à long-terme et un gain actuariel reconnu en réserves non recyclables de 7 M€ (vs une perte actuarielle reconnue 3 M€ en 2023) au titre des avantages postérieurs à l'emploi.

En 2023, l'augmentation des avantages du personnel résultait notamment de la constatation d'une perte actuarielle nette 76 M€, liée aux effets contrastés des éléments ci-après :

- Le changement d'estimation de la provision Comptes Epargne Temps. Depuis sa mise en place, la provision était évaluée de façon simplifiée sur la base des jours épargnés. Compte tenu de l'expérience et des observations réalisées, l'évaluation au 31 décembre 2023 a pu être réalisée conformément à la méthode actuarielle dite des unités de crédit projetées, celle-ci intègre donc les comportements (épargne, monétisation) de façon prédictive. Le changement d'estimation s'est traduit par une augmentation de la provision en contrepartie d'un écart actuariel de -28 M€ imputé en résultat financier ;
- La diminution du taux d'actualisation qui passait de 3,61% au 31 décembre 2022 à 3,40% au 31 décembre 2023 et du taux d'inflation qui passait de 2,20% au 31 décembre 2022 à 2,10% au 31 décembre 2023 ;
- L'évolution des autres hypothèses, notamment le taux d'augmentation des salaires ;
- Et les écarts d'expérience relatifs aux effectifs et aux barèmes des salaires.

31/12/2024

En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	CPA CET CAA TPFC	Médailles du travail et autres avantages	31/12/2024
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	421	18	71	396	324	58	1 288
Coût des services rendus	10	0	1	10	24	8	54
Cotisation des salariés	-						-
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	-	-	-	-	247	-	247
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-	-	-	-	-116	-	-116
Effet des liquidations	-	-	-	-	-	-	-
Coût financier	14	1	2	13	7	1	38
Ecart actuariels générés sur la période	-11	-1	-2	5	20	-2	10
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-19	-1	-3	-29	-11	-16	-79
Effet des variations de périmètre	-0	0	-0	-	-	0	-0
Effet de change	-						-
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	415	17	69	396	497	49	1 443
Dont valeur actualisée des obligations non financées	415	17	69	396	497	49	1 443

En 2023, les avantages de retraites et autres avantages assimilés comprennent la provision relative aux facilités de circulation de 395 M€ (dont 365 M€ au titre des contributions financières et 30 M€ au titre des charges sociales).

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs du régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2023 sont les suivantes :

31/12/2023	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	31/12/2023	
En millions d'euros								
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	399	18	69	399		219	58	1 162
Coût des services rendus	9	0	1	11		47	9	76
Cotisation des salariés	-							-
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	0	-	-	-		-	-	0
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-	-	-	-		-	-	-
Effet des liquidations	-	-	-	-		-	-	-
Coût financier	14	1	2	14		8	1	40
Ecart actuariels générés sur la période	-0	-1	2	2		69	4	76
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-1	-1	-4	-28		-18	-13	-63
Effet des variations de périmètre	-0	-0	-0	-1		-1	0	-2
Effet de change	-						-	-
Autres	-1	-	-	-		-	-	-1
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	421	18	71	396		324	58	1 288
Dont valeur actualisée des obligations non financées	421	18	71	396		324	58	1 288

6.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL

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

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

Dans les autres cas, les engagements font l'objet d'évaluations actuarielles et de provisions inscrites au bilan au fur et à mesure de l'accumulation des droits à prestation par les salariés. La dette actuarielle (ou valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies) est déterminée selon la méthode actuarielle dite des unités de crédits projetés qui stipule que

chaque période de service donne lieu à constatation d'une unité de droit à prestation et évalue séparément chacune de ces unités pour obtenir l'obligation finale. Ces calculs intègrent des hypothèses de taux d'actualisation, de mortalité, de rotation du personnel et de projection des salaires futurs.

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

La charge nette est constatée :

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

dette, diminué le cas échéant du rendement implicite des actifs du régime et de l'intérêt sur l'effet de plafonnement de l'actif) ainsi que les écarts actuariels générés au titre des autres avantages à long terme.

6.3.1 Charge nette au titre des régimes à prestations définies

Au total, la charge enregistrée en résultat au titre des régimes à prestations définies se décompose comme suit :

31/12/2024								
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	CPA CET CAA TPFC	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL	
Coût des services rendus	10	0	1	10	24	8	54	
Coût des services passés générés sur l'exercice	-	-	-	-	132	-	132	
Dont effet des modifications de régime	-	-	-	-	247	-	247	
<i>Dont effet des réductions de régime</i>	-	-	-	-	-116	-	-116	
Effet des liquidations sur l'obligation	-	-	-	-	-	-	-	
Autres	-	-	-	-	-	-	-	
Résultat opérationnel courant	10	0	1	10	156	8	185	
Intérêt financier net du régime	14	1	2	13	7	1	38	
Ecart actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme	-	-	-	-1	20	-2	17	
Autres	-	-	-	-	-	-	-	
Résultat financier	14	1	2	12	27	-1	55	
Total	24	1	3	23	183	6	241	

31/12/2023	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
En millions d'euros							
Coût des services rendus	9	0	1	11	47	9	76
Coût des services passés générés sur l'exercice	0	-	-	-	-	-	0
Dont effet des modifications de régime	0	-	-	-	-	-	0
Dont effet des réductions de régime	-	-	-	-	-	-	-
Effet des liquidations sur l'obligation	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-1	-	-	-	-	-	-1
Résultat opérationnel courant	8	0	1	11	47	9	75
Intérêt financier net du régime	14	1	2	14	8	1	40
Ecart actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme				-0	69	4	73
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Résultat financier	14	1	2	14	77	5	113
Total	23	1	3	24	124	13	188

6.3.2 Charge nette au titre des régimes à cotisations définies

La charge comptabilisée au titre des régimes à cotisations définies est comprise dans les charges de personnel et s'élève à 0,6 Mds€ sur 2024 (et à 0,6 Mds€ sur 2023). Elle concerne essentiellement le régime spécial de retraite du personnel au statut de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF en 2007.

6.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS

6.4.1 Principales hypothèses actuarielles retenues

Les provisions pour engagements de personnel sont calculées sur une base actuarielle, en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Les paramètres utilisés pour la modélisation des principaux avantages du personnel sont les suivants :

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation appliqué pour actualiser les obligations au titre des principaux avantages postérieurs à l'emploi a été déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à celle des engagements.

Table de mortalité

Les engagements Action sociale et Prévoyance CS de SNCF Réseau sont évalués sur la base d'une table de mortalité prospective par sexe spécifique à la population cheminote (base régime spécial de retraite). Cette table construite par la Caisse de Prévoyance Retraite (CPR) a été validée par un actuaire certificateur.

Une table intégrant un coefficient de dégradation a été extrapolée pour les régimes des Rentes ATT/MP. Sur la base de la table certifiée CPR, les tables de mortalité des autres régimes ont été modifiées.

Ces tables de mortalité répondent, entre autres, à la précision apportée par la norme révisée selon laquelle la mortalité doit

refléter celle des bénéficiaires du régime pendant et après la période d'activité.

Taux d'adhésion au régime CAA et TPFC

Le montant de l'engagement au titre de l'accord de cessation anticipée d'activité et de temps partiel de fin de carrière est calculé sur la base d'hypothèses d'adhésion aux différentes formules, en fonction des catégories de personnel. Ces hypothèses sont les suivantes :

- 40% des statutaires et 30% des contractuels du fait de leur expérience sur des postes à pénibilité avérée, éligibles à la CAA avec pénibilité ;
- 15% des statutaires et 12% des contractuels non suffisamment exposés sur des postes à pénibilité avérée, éligibles à la CAA pour tous ;
- 5% des salariés éligibles au TPFC.

Une variation à la hausse ou à la baisse de ces hypothèses d'adhésion de 100 points de base aurait un effet de l'ordre de +/- 10 M€ sur la valeur de l'engagement.

Concernant le montant de l'engagement au titre de l'accord de cessation progressive d'activité, celui-ci était calculé sur la base d'une hypothèse d'adhésion unique de 0,00% % pour SNCF Réseau (vs 21,08% en 2023) et 0,00% pour SNCF Gares & Connexions (vs 13,10% en 2023)

Hypothèses retenues pour les principaux régimes de SNCF Réseau

Les principales hypothèses actuarielles utilisées pour l'évaluation des engagements au titre des régimes de SNCF Réseau sont détaillées ci-après :

	31/12/2024	31/12/2023
Taux d'actualisation	3,49%	3,40%
Taux d'inflation	2,00%	2,10%
Taux de revalorisation des prestations		
Prévoyance	2,40%	2,40%
Action sociale	2,00%	2,10%
Rentes Accidents du travail	2,00%	2,10%
Cessation progressive d'activité	3,50%	3,50%
IDR et médailles du travail	3,50%	3,50%
Table de mortalité		
Prévoyance et action sociale	CPRH 2070 / CPRF	CPRH 2070 / CPRF
Rente AT actifs et retraités	CPR AT 2070 / CPRF	CPR AT 2070 / CPRF
Rente AT veuves	/ CPRF	/ CPRF
Cessation progressive d'activité	CPR80%H /20%F / CPRF	CPR80%H /20%F / CPRF
IDR et médailles du travail	CPR80%H /20%F / CPRF	CPR80%H /20%F / CPRF
Taux d'adhésion au régime CPA - Réseau		21,08%
Taux d'adhésion au régime CPA - Gares et Connexions		13,10%
Taux d'adhésion au régime CAA - avec Pénibilité	40%(CP) / 30% (CDI)	
Taux d'adhésion au régime CAA - sans Pénibilité	15%(CP) / 12% (CDI)	
Taux d'adhésion au régime TPFC	5,00%	

6.4.2 Analyse par nature des écarts actuariels

La comptabilisation des écarts actuariels diffère selon la qualification du régime :

- Concernant les régimes à prestations définies au titre des avantages postérieurs à l'emploi, les écarts actuariels sont constatés en réserves non recyclables (capitaux propres).

Ils ne sont jamais recyclés en résultat, mais peuvent être reclassés en Autres réserves non distribuées, en cas de sortie du périmètre de l'entité concernée.

- Concernant les régimes d'avantages à long terme, les écarts actuariels sont comptabilisés immédiatement dans le résultat financier de la période.

Variation et décomposition des écarts actuariels

31/12/2024										
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL Post-emploi	Rentes AT long-terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL Long-terme	
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	-366	0	19	65	-281					
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	-2	1	1	-16	-16	1	2	2	5	
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif (1)	-	-	-	-	-	-	-	-1	-1	
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	13	-0	1	10	24	0	-22	1	-21	
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	11	1	2	-6	7	1	-20	2	-17	
Effet de change	-				-					
Autres	-0				-0					
Gains (pertes) actuariels à la clôture	-355	1	21	59	-274				-	
<i>Total ajustements liés à l'expérience</i>	-2	1	1	-16	-16	1	2	2	5	
<i>Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles</i>	13	-0	1	10	24	0	-22	-0	-22	

31/12/2023	Retraites et assimilés		Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL Post-emploi	Rentes AT long-terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL Long-terme
En millions d'euros										
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	-367	-0	22	67	-279					
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	16	0	-1	3	19	0	-6	-1	-7	
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif (1)	-8	1	-	-	-7	-	-	-1	-1	
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	-8	-0	-1	-5	-14	-0	-63	-2	-66	
Ecart actuariel généré sur l'exercice au titre de l'obligation	0	1	-2	-2	-3	0	-69	-4	-73	
Effet de change	-				-					
Autres	-				-					
Gains (pertes) actuariels à la clôture	-366	0	19	65	-281				-	
Total ajustements liés à l'expérience	16	0	-1	3	19	0	-6	-1	-7	
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	-16	0	-1	-5	-21	-0	-63	-3	-67	

Analyse de sensibilité de l'engagement aux principales hypothèses actuarielles

Les montants présentés ci-après correspondent à la variation à la baisse (gain actuariel) ou à la hausse (perte actuarielle) des engagements tels que comptabilisés au 31 décembre 2024.

31/12/2024	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	CPA CET CAA TPFC	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
En millions d'euros (Gains) pertes actuariels							
Sensibilité au taux d'actualisation							
Variation de + 0,25pt	-15	-0	-2	-11	-11	-1	-41
Variation de - 0,25pt	16	1	3	11	12	1	43
Sensibilité au taux d'inflation							
Variation de + 0,25pt		1	3	12			15
Variation de - 0,25pt		-0	-2	-11			-14
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CAA							
Variation de + 1pt					9		9
Variation de - 1pt					-10		-10

31/12/2023

En millions d'euros (Gains) pertes actuariels	Retraite s et assimilés	Prévoyance	Action social e	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Sensibilité au taux d'actualisation							
Variation de + 0,25pt	-14	-1	-2	-10	-9	-1	-37
Variation de - 0,25pt	17	1	3	13	9	1	43
Sensibilité au taux d'inflation							
Variation de + 0,25pt		1	3	13			16
Variation de - 0,25pt		-1	-2	-10			-13
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA							
Variation de + 1pt					6		6
Variation de - 1pt					-6		-6

7 ELEMENTS DU RESULTAT

L'EBITDA est constituée :

- du chiffre d'affaires et des produits annexes diminués des charges directement rattachables à l'activité. Ces dernières comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais du personnel, les impôts et taxes, les cessions d'actifs liées à l'activité (immobilisations corporelles rentrant dans le cycle opérationnel, cédés dans le cadre d'opérations de renouvellement des outils de production, matériels de transport principalement) et divers autres éléments,
- augmenté des variations de provisions sur actifs circulants directement rattachées à l'activité.

L'EBITDA se distingue du résultat opérationnel courant qui intègre la plupart des éléments n'ayant pas d'incidence en trésorerie (amortissements, provisions...), et divers autres éléments non rattachables directement à un autre poste du compte de résultat. Ainsi, les dotations aux provisions liées aux avantages au personnel (hors coûts financiers), les dotations aux provisions pour risques et charges tout comme les reprises de provision utilisées ou non sont constatées en-dessous de l'EBITDA sur la ligne « Variation nette des provisions ». L'EBITDA est ainsi affecté lorsque la charge ou la perte ayant fait l'objet de la provision se réalise effectivement.

7.1 PRODUITS DES ACTIVITES ORDINAIRES

Le chiffre d'affaires est constitué essentiellement des prestations de services générées par l'activité ferroviaire. Ainsi, les revenus des péages qui constituent l'essentiel du chiffre d'affaires sont reconnus en comptabilité au moment de la circulation effective des trains.

A ces redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire s'ajoutent les compensations tarifaires versées par l'Etat pour assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret, en complément des redevances versées par les entreprises de fret. Elles sont comptabilisées en chiffre d'affaires car analysées comme des compléments de tarifs. Les autres produits se composent essentiellement de prestation d'entretien et de maintenance. Les charges directement rattachables à l'exploitation comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais de personnel, les impôts et taxes, et divers autres éléments.

Ventilation des produits ordinaires par catégories :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire dont :			
Redevance d'accès	2 451	2 271	180
Redevance de marché	3 053	2 745	309
Redevance circulation	1 076	840	236
Redevances complémentaires d'électricité et de transport d'électricité	282	514	-232
Compensations FRET	176	135	41
Autres redevances	55	58	-3
Prestations d'entretien et de maintenance	284	275	9
Revenus tirés de la gestion des gares	1 099	997	102
Locations immobilières et produits du patrimoine	477	458	19
Autre chiffre d'affaires	581	586	-5
Total Chiffre d'affaires par principales lignes de services	9 533	8 879	654
Clients du secteur public (Etats et collectivités territoriales)	2 373	2 239	134
Clients particuliers	-	-	-
Clients entreprises ferroviaires du secteur privé et public	7 160	6 640	520
Total Chiffre d'affaires par type de clients	9 533	8 879	654
Transfert immédiat	7 918	7 265	652
Transfert en continu sur de courtes durées (moins d'un an)	1 025	1 049	-24
Transfert en continu sur de longues durées (plus d'un an)	590	564	26
Total Chiffre d'affaires selon la méthode de reconnaissance	9 533	8 879	654

Les autres chiffres d'affaires comprennent notamment :

- La refacturation de travaux, d'études et de matières pour le compte de tiers, par les SA SNCF Réseau et Gares & Connexions principalement au sein du GPU.

- Les prestations de diverses natures réalisées par les autres filiales du Groupe principalement au sein du Groupe Gares & Connexions.

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

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

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

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

Différents dispositifs commerciaux indemnitaires et incitatifs prévoient des pénalités pour SNCF Réseau ou les entreprises ferroviaires et candidats autorisés en cas de dysfonctionnements ou de fonctionnement non optimal. Ces pénalités ou indemnités

viennent minorer ou augmenter le chiffre d'affaires lors de la survenance de leur fait générateur.

L'utilisation du réseau conduit les entreprises ferroviaires à utiliser différentes installations de services telles que les stations-services, les installations de triage, les voies de services, les cours de marchandises ou les chantiers de transport combinés.

Les produits liés à ces prestations annexes sont comptabilisés au moment de l'utilisation de l'installation de service.

Les revenus locatifs sont perçus en continu sur la durée de la location. (IFRS 15 § 35 a)

SNCF Réseau est également sollicité pour réaliser des études et travaux. Les produits sont alors reconnus à l'avancement conformément à IFRS 15 § 35 c, dès lors que ces prestations spécifiques donnent lieu à un droit exécutoire à paiement de la prestation à date

7.2 TABLEAU DE VARIATION DES ACTIFS ET PASSIFS SUR CONTRAT

en millions d'euros	31/12/2023	Ajustement/Activation Diminution		31/12/2024
Factures à établir - CA sans droit immédiat à facturation (a)	95	118	-132	81
Autres actifs sur contrats	-	-	-	-
Actifs sur contrats	95	118	-132	81
Avances et acomptes reçus sur contrats clients	142	0	-78	64
Produits constatés d'avance au titre des contrats clients (b)	598	102	-68	631
Autres passifs sur contrats (c)	0	829	-829	0
Passifs sur contrats	740	930	-975	696

a : Concerne les produits à recevoir au titre des FAE liées aux contrats clients : différence entre le CA facturé et le CA à reconnaître selon l'avancement des coûts ou la prestation réalisée.

b : Sont concernés les PCA liés aux contrats clients à l'avancement, les PCA relatifs aux redevances de gestion du réseau ferroviaire et PCA sur autres contrats clients.

c : Sont notamment concernés les avoirs à émettre sur les contrats clients au titre d'une contrepartie variable mise en jeu

7.3 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

Les achats et autres charges externes se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Transport électricité et Moyen de traction	-536	-542	6
Entretien et maintenance	-363	-439	76
Honoraires et prestations informatiques	-738	-387	-351
Patrimoine	-424	-527	103
Autres achats et charges externes	-1 259	-1 499	240
Achats et charges externes	-3 320	-3 394	74

7.4 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Les charges de personnels comprennent principalement les salaires, les cotisations sociales, la participation des salariés et les dépenses au titre des autres avantages du personnel à l'exclusion des variations de provisions liées aux avantages du personnel.

Au 31 décembre 2024, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Salaires	-3 258	-3 052	-206
Personnel refacturé détaché et intérimaire	-21	-19	-1
Charges de personnel nettes	-3 279	-3 072	-207
Autres avantages du personnel	0	-10	0
Effectifs moyens payés	63 216	62 967	249

7.5 IMPÔTS ET TAXES

Les impôts et taxes pris en compte dans l'EBITDA comprennent principalement les taxes assises sur les salaires et la Contribution Économique Territoriale (CET).

La CET comprend deux composantes : la Contribution Foncière des Entreprises (CFE), assise sur les seules valeurs locatives des biens passibles d'une taxe foncière, et la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE), assise sur la valeur ajoutée des entreprises

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Contribution Economique Territoriale (CET)	-52	-51	-1
Taxes foncières	-56	-54	-2
Taxes assises sur salaires	-149	-135	-14
<i>dont Taxe Apprentissage</i>	-19	-17	-2
<i>dont Formation Professionnelle</i>	-29	-23	-6
<i>dont Effort à la Construction</i>	-14	-26	12
<i>dont Versement Transport</i>	-58	-51	-7
<i>dont Autres Taxes</i>	-29	-18	-11
Autres Impôts et taxes (dont C3S)	-38	-30	-7
Total Impôts et Taxes	-295	-271	-24

8 INFORMATION SECTORIELLE

8.1 DÉTERMINATION DES SECTEURS PRÉSENTÉS

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

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

- SNCF Réseau : activité d'exploitation, d'entretien et de développement de l'infrastructure ferroviaire nationale. Il correspond à l'entité juridique : SA SNCF Réseau.
- Groupe Gares & Connexions : activité d'exploitation, d'entretien et de développement des gares. Ce secteur regroupe les entités juridiques : SA Gares & Connexions, ainsi que ses filiales AREP groupe (architecture et aménagement urbain) et groupe Retail & Connexions (valorisation commerciale en gares).

8.2 INDICATEURS SECTORIELS

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

- Le chiffre d'affaires externe, après élimination de toutes les transactions avec les autres secteurs du groupe.
- L'EBITDA
- Les investissements bruts comptabilisés (tous financements confondus)
- Les investissements décaissés nets de subventions encaissées
- La dette nette

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

8.3 INFORMATION PAR SECTEUR

31/12/2024

en millions d'euros	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Autres	Eliminations intra-métier	Total
Chiffre d'affaires externe	7 611	1 882	40		9 533
Chiffre d'affaires interne	324	122	154	-600	-
Chiffre d'affaires	7 935	2 004	194	-600	9 533
EBITDA	2 114	466	14	-20	2 574
Investissements bruts comptabilisés	-5 518	-992	-22		-6 531
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	-2 419	182	-21		-2 258
Dette nette	19 531	1 219	37		20 787

31/12/2023

en millions d'euros	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Autres	Eliminations intra-métier	Total
Chiffre d'affaires externe	7 102	1 746	31		8 879
Chiffre d'affaires interne	419	110	133	-662	-
Chiffre d'affaires	7 521	1 856	164	-662	8 879
EBITDA	1 762	370	11	-20	2 123
Investissements bruts comptabilisés	-5 522	-1 113	-12		-6 647
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	-1 777	-437	-12		-2 226
Dette nette	19 249	1 064	14		20 327

9 IMPÔTS SUR LES RESULTATS

Les impôts sur les résultats englobent l'ensemble des impôts déterminés sur la base d'un résultat net comptable. La CVAE n'est pas considérée comme un impôt sur le résultat. Les crédits d'impôts recherche et compétitivité emploi sont comptabilisés en minoration des charges correspondantes.

La ligne « impôt sur le résultat » du compte de résultat comprend :

- L'impôt exigible sur les sociétés et les différentes contributions additionnelles qui s'y rattachent.
- Les crédits d'impôt mécénat et étrangers.
- Le cas échéant, l'impact des redressements fiscaux au titre d'un impôt sur le résultat.
- Les impôts différés.

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

Conformément à IAS12, les impôts courants et différés sont comptabilisés au compte de résultat de la période ou directement en "autres éléments du résultat global" lorsqu'ils sont générés par une transaction comptabilisée directement dans cette rubrique. Les impôts différés concernés font l'objet d'une ligne spécifique dans l'état du résultat global consolidé.

Impôts différés

Le Groupe comptabilise, par entité fiscale, des impôts différés pour l'ensemble des différences temporelles entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé. Les impôts différés sont calculés selon la méthode du report variable, en appliquant le dernier taux d'impôt voté à la date de clôture et applicable à la période de reversement des différences temporelles. Les impôts différés ont été évalués aux taux de 25,83% en fonction de l'année au cours de laquelle ils se déboucleront. Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables, ainsi que les crédits d'impôts, ne sont comptabilisés que lorsque leur récupération est jugée probable. SNCF réseau limite la reconnaissance des ses impôts différés actifs au montant prévisionnel d'IS qu'elle prévoit d'acquitter sur un horizon de 20 ans glissants. Cet horizon de temps s'explique par l'environnement économique de SNCF Réseau : activité de monopole de la gestion de RFN, cycle d'activité long (durée moyenne d'amortissement des actifs supérieure à 30 ans) s'appuyant notamment sur des contrats de performance signés avec l'Etat sur une durée individuelle de 10 ans. Les impôts différés ne sont pas actualisés et classés en actifs et passifs non courants, conformément à la norme IAS12 et IAS1.

Impôts sur le résultat exigibles

Les impôts sur le résultat autres que les impôts différés correspondent à l'impôt exigible provisionné au titre de l'exercice, ainsi que les différentes contributions additionnelles qui s'y rattachent. Ils trouvent leur contrepartie en dettes et créances d'exploitation au bilan.

9.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
(Charges) / produit d'impôt exigible	-43	-52	9
(Charges) / produit d'impôt différé	16	-5	20
Total	-28	-56	29

9.2 PREUVE D'IMPÔT

La réconciliation entre la charges (ou produit) d'impôt théorique et la charge (ou produit) d'impôt effectivement comptabilisée est présentée dans le tableau suivant :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Résultat net de l'exercice	241	29
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	4	-1
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	-	-
Impôt sur les résultats	-28	-56
Résultat des activités ordinaires avant impôt et avant quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	264	86
Taux d'IS applicable en France	25,82%	25,83%
Impôt théorique	-68	-22
Différences permanentes	15	-15
Bases Impôts non activées	24	-20
Crédits d'impôts	2	2
Autres	-1	-1
Impôt sur les résultats	-28	-56
Taux d'impôt effectif	N#A	N#A

9.3 IMPÔTS DIFFÉRÉS

SNCF Réseau a calculé une créance nette d'IDA pour un montant de 6,5 Mds€ au 31 décembre 2024. Avant examen de sa part recouvrable, ce montant est constitué :

- des déficits reportables pour 4,1 Mds €,
- des différences temporaires pour 2,7 Mds €,
- des retraitements IFRS pour -0,3 Md €.

La créance d'IDA a été maintenue au montant de 2,8 Mds € correspondant au montant recouvrable à l'horizon des 20 prochaines années, soit jusqu'au 31/12/2044 inclus pour la créance arrêtée au 31 décembre 2024

10 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

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

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

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

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

10.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC UNIFIE

10.1.1 Relations avec SA SNCF Voyageurs

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

Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Créances d'exploitation	917	870
Dettes d'exploitation	1 022	918

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

Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Péages	4 112	3 719
Charges d'exploitation	-637	-611

10.1.2 Relations avec SA SNCF Fret

Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Créances d'exploitation	22	20
Dettes d'exploitation	24	20

Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Péages	49	43
Charges d'exploitation	-14	-12

10.1.3 Relations avec SA SNCF Holding

SA SNCF Holding assure le pilotage stratégique du groupe public ferroviaire ainsi que des fonctions mutualisées exercées

10.3 REMUNERATION DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS

Les principaux dirigeants du Groupe SNCF Réseau sont constitués des membres du comité de direction. Les rémunérations brutes imposables de ces dirigeants sont essentiellement des avantages à court terme.

au bénéfice de toutes les SA du groupe ferroviaire, au titre des directions d'animation, des directions d'appui et des directions des centres de services partagés du groupe. Ces fonctions mutualisées comprennent notamment :

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

Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Créances d'exploitation	222	262
Dettes d'exploitation	231	188

Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Produits d'exploitation	135	128
Charges d'exploitation	-784	-913

10.2 RELATIONS AVEC L'ÉTAT

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

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

L'Etat verse également à SNCF Réseau des subventions de compensation fret ainsi que des subventions de financement des projets d'investissement.

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

Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Subventions appelées à encaisser	28	75

Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Redevances d'accès*	2 451	2 271
Compensations FRET	176	135

*dont redevances TER : 1825 M€, redevances TET : 444 M€ et IDF Mobilités : 182 M€.

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Avantages à court terme	4	3
Avantages postérieurs à l'emploi		
Indemnités de fin de contrat		
Rémunération des principaux dirigeants	4	3

11 ENGAGEMENTS HORS BILAN

Engagements donnés en millions d'euros	31/12/2024		
	Variations	Ouverture	Clôture
Engagements liés au financement	1	7	12
Engagements liés aux activités opérationnelles	-475	9 904	9 430
Engagements d'achat d'immobilisations	-439	9 085	8 646
Promesses de ventes - biens immobiliers	-42	71	29
Garanties financières données à des tiers	4	747	751
Engagements d'achats de matières premières	3	-	3
Engagements liés au périmètre consolidé		133	133
Garanties d'actif et de passif données	-	133	133
Autres engagements donnés	-	-	-
Contrats de location signés dont la date de mise à disposition du bien est postérieure à la clôture	-	-	-
Total engagements donnés	-474	10 044	9 574

Engagements reçus en millions d'euros	31/12/2024		
	Variations	Ouverture	Clôture
Engagements liés au financement	-223	1 087	865
Engagements liés aux activités opérationnelles	1 277	10 415	11 692
Subventions d'investissements à recevoir	698	6 767	7 464
Promesses de ventes - biens immobiliers	-36	69	33
Location simple mobilier	-	-	-
Location simple immobilier	663	3 055	3 718
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation	-0	1	1
Garanties financières reçues de tiers	-48	524	476
Engagements liés au périmètre consolidé	-	-	-
Total engagements reçus	1 054	11 502	12 557

11.1 GARANTIES FINANCIÈRES DONNÉES À DES TIERS

Les garanties financières données à des tiers pour un montant de 751 M€ se composent au 31 décembre 2024 principalement de la garantie émise en 2011 au titre de la LGV SEA à hauteur de 687 M€ et de la garantie financière accordée à CDG Express pour 47 M€.

11.2 ENGAGEMENTS D'ACHAT D'IMMOBILISATIONS

Les engagements donnés par SNCF Réseau au titre des travaux à réaliser correspondent au montant de l'engagement pris dans les conventions de financement signées, minoré des coûts déjà engagés et, à défaut de convention de financement, ce qui est principalement le cas des opérations de régénération, au montant des commandes fermes ou des marchés passés auprès de fournisseurs de travaux.

Dans le cas où les conventions de financement lient un engagement de construction et un engagement d'exploitation, l'ensemble de l'engagement est présenté au titre des travaux à réaliser. Symétriquement, l'engagement reçu au titre de la subvention à recevoir est présenté pour son montant total.

11.3 ENGAGEMENTS REÇUS LIÉS AU FINANCEMENT

Ces engagements concernent la convention de trésorerie à court terme conclue entre SNCF SA et SNCF RESEAU.

SNCF RESEAU s'est engagé auprès de SNCF SA à ne pas dépasser un solde débiteur de 1,5 Mds€ (avenant 2022).

Le montant déclaré correspond au montant restant à tirer à cette date.

11.4 GARANTIES FINANCIÈRES RECUES

Les garanties financières reçues se décomposent principalement de garanties financières pour 350 M€ et de Garanties financières de Gares & Connexions pour 126 M€

11.5 LOCATION SIMPLE IMMOBILIÈRE

Cet engagement reçu correspond principalement aux contrats concessionnaires relatifs à la gestion des commerces en Gares.

11.6 ENGAGEMENTS LIÉS AU PÉRIMÈTRE CONSOLIDÉ

Cet engagement correspond à l'engagement donné par SNCF Réseau au GI CDG EXPRESS d'apporter en fonds propres un montant de 133 M€ lors de la mise en service prévisionnelle de la ligne CDG Express. Cet engagement irrévocable a été formalisé dans la convention d'apport en date du 11 février 2019.

12 PERIMETRE DE CONSOLIDATION PERIMETRE DE CONSOLIDATION

12.1 ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS

La participation dans la société LFP (Linea Figueras-Perpignan) que SNCF Réseau détient conjointement avec ADIF n'est pas consolidée dans la mesure où SNCF Réseau n'a, avec ADIF, qu'un rôle de cogestionnaire transitoire sans impact possible sur ses capitaux propres.

Les intérêts dans des partenariats et entreprises associées non consolidées ainsi que les intérêts dans des entités structurées non consolidées présentent un caractère non significatif.

12.2 PRINCIPALES ENTITES DU PERIMETRE

Méthodes de consolidation (M):

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

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

Sociétés	Méthode d'intégration	% Contrôle N	% d'Intérêts N	% Contrôle N-1	% d'Intérêts N-1
SNCF Réseau	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
SNCF Gares & Connexions	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Sféris	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Altamétris	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Réseau Immobilier	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Terralpha	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
CDG Express	Co-Entreprise – Mise en équivalence	33%	33%	33%	33%
Leyfa	Intégration Globale	100%	74%	100%	74%
Véométris	Non consolidée	100%	100%	100%	100%
EFAC	Co-Entreprise – Mise en équivalence	50%	50%	50%	50%
EFPC	Co-Entreprise – Mise en équivalence	50%	50%	50%	50%
Europool BV	Co-Entreprise – Mise en équivalence	50%	50%	50%	50%
Eurailscout France	Intégration Globale	100%	51%	51%	51%
Gare de Lyon Daumesnil	Influence Notable – Mise en équivalence	8%	8%	8%	8%
Toulouse tri postal	Influence Notable – Mise en équivalence	70%	70%	70%	70%
Hébert	Influence Notable – Mise en équivalence	47%	47%	47%	47%
Bordeaux Gattebourse	Influence Notable – Mise en équivalence	100%	100%	100%	100%
Bordeaux Amédée Sud	Influence Notable – Mise en équivalence	87%	87%	87%	87%
Bordeaux Amédée Gare	Influence Notable – Mise en équivalence	19%	19%	19%	19%
Toulouse Raynal Sernam	Influence Notable – Mise en équivalence	21%	21%	21%	21%
Paris rue Charolais	Influence Notable – Mise en équivalence	9%	9%	9%	9%
Paris rue de l'évangile	Influence Notable – Mise en équivalence	47%	47%	47%	47%
Toulouse chemin du raisin	Influence Notable – Mise en équivalence	78%	78%	78%	78%
AREP	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Retail & Connexions	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
AREP Doha LLC	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
AREP Vietnam	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
AREP Pékin	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Valga	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Lagardère & Connexions	Co-Entreprise – Mise en équivalence	100%	100%	100%	100%
AREP Architectes	Co-Entreprise – Mise en équivalence	25%	25%	25%	25%
Société d'aménagement mezzanine Paris Nord	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Hubs & Connexions	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Hubs & Connexions PM	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Gare du nord 2024	Non consolidée	34%	34%	34%	34%

13 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

En application de l'article 222-8 du règlement de l'Autorité des marchés financiers, le tableau ci-dessous présente les honoraires versés par SNCF Réseau, ses filiales intégrées globalement et ses activités conjointes à chacun des contrôleurs

légaux chargés de contrôler les comptes annuels et consolidés du SNCF Réseau.

Les commissaires aux comptes titulaires de SNCF Réseau sont PwC et Ernst & Young, pour les exercices clos à compter du 1^{er} janvier 2015.

Le tableau ci-dessous présente le détail des honoraires par cabinet :

en millions d'euros	Ernst & Young		PWC	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Commissariat aux comptes (consolidés et individuels) dont :	0,5	0,3	0,5	0,6
- SNCF Réseau (société mère)	0,3	0,3	0,4	0,3
- Gares & Connexions (autres filiales)	0,2	0,0	0,2	0,4
Services Autres que la Certification des Comptes	0,1	0,1	0,1	0,1
- SNCF Réseau (société mère)	0,1	0,1	0,1	0,1
- Gares & Connexions (autres filiales)	0,0	0,0		
Autres prestations (CSRD)	0,2		0,2	
Total	0,6	0,4	0,8	0,8

SNCF RESEAU

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

(Exercice clos le 31 décembre 2024)

PricewaterhouseCoopers Audit

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

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

Ernst & Young Audit

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

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

**Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes consolidés****(Exercice clos le 31 décembre 2024)**

A l'Assemblée générale

SNCF RESEAU

15-17, rue Jean-Philippe Rameau
CS 80001
93418 La Plaine Saint-Denis Cedex

Opinion avec réserve

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de SNCF Réseau relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2024, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Sous la réserve décrite dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine, à la fin de l'exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques.

Fondement de l'opinion avec réserve***Motivation de la réserve***

Comme mentionné dans les notes 4.5.1 et 4.5.2 de l'annexe aux comptes consolidés relatives au test de valeur des actifs de l'Unité Génératrice de Trésorerie Infrastructure (« l'UGT Infrastructure »), le groupe a initié en 2024 des travaux d'actualisation du contrat de performance signé en 2022 avec l'Etat qui prendrait la forme d'un avenant au contrat prenant en compte notamment le nouveau contexte économique et de nouvelles ambitions en matière de trajectoire de rénovation et de modernisation du réseau pour améliorer la qualité de service et soutenir le développement du transport ferroviaire.

Dans ce contexte, SNCF Réseau a mis en œuvre un nouveau test de valeur au 31 décembre 2024 selon une méthodologie similaire à celle utilisée lors du précédent test réalisé au 31 décembre 2023.

Ce nouveau test n'a pas conduit à constater de dépréciation complémentaire des actifs de l'UGT Infrastructure. L'équilibre des négociations entre l'État et SNCF Réseau qui sous-tend la trajectoire financière retenue dans le test continue de supposer, d'une part, l'atteinte par SNCF Réseau de ses plans de performance et, d'autre part, la mise en œuvre effective, notamment par l'État, de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour soutenir la valeur recouvrable des actifs de l'UGT Infrastructure.

Les prévisions de trésorerie utilisées dans le test de valeur reposent sur les données du budget 2025 et sur une actualisation de la trajectoire financière issue du plan stratégique 2023-2032 qui a fait l'objet d'échanges avec le Groupe et l'État mais qui n'a pas fait l'objet d'une validation par les instances de gouvernance en 2024. Ces prévisions de trésorerie intègrent (i) des entrées de trésorerie (péages, subventions d'investissement) émanant notamment d'engagements de l'État, (ii) des dépenses opérationnelles (notamment travaux et entretien des installations) nettes des gains de performance, (iii) des investissements notamment de régénération du réseau.

Les hypothèses qui sous-tendent ces projections restent sujettes à des aléas et incertitudes majeurs accentués par le contexte géopolitique et économique actuel, évolutif et incertain :

- Les prévisions retenues dans le test de valeur de l'UGT Infrastructure au 31 décembre 2024 reposent sur les données du budget 2025 validé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 11 décembre 2024 et sur l'actualisation précitée. Certaines hypothèses, notamment celles reposant sur une décision ou un accord de l'État ou celles liées au contexte économique, sont susceptibles d'évoluer dans le temps et dans le cadre de la révision du contrat de performance prévue en 2025.
- Les projections de péages reposent en particulier sur :
 - Des trajectoires de trafic et des hypothèses d'ouverture à la concurrence qui restent entourées d'incertitudes.
 - Des hypothèses de tarification et d'indexation en partie soumises à avis de l'ART et à l'acceptation des Autorités Organisatrices de Transport. A partir de 2027, l'hypothèse de taux d'indexation des péages conventionnés est maintenue à 3,6 %.
- Pour le réseau en service, SNCF Réseau continue de prévoir une amélioration progressive du niveau de performance attendu.
 - Le niveau de performance cible en 2032 n'a jamais été atteint auparavant et repose notamment sur des objectifs de performance et une accélération des dépenses de régénération et de modernisation du réseau qui atteint 1,5 milliard d'euros par an à partir de 2028, par rapport au contrat de performance.
- La valeur terminale constitue ainsi la part essentielle de la valeur recouvrable.
- Le financement par subventions des travaux de régénération et de modernisation du réseau repose (i) sur l'accroissement des versements par l'État à SNCF Réseau, via le fonds de concours, des dividendes qui seront perçus de la Société Nationale SNCF et (ii) sur d'autres financements externes.
 - L'estimation de ces subventions d'investissements repose sur la capacité distributive de la Société Nationale SNCF dans le contexte évoqué ci-dessus et sur l'obtention par SNCF Réseau des autres financements externes.

Ces aléas et incertitudes majeurs, dont les incidences sont à apprécier en liaison avec le taux d'actualisation utilisé, pèsent sur les prévisions de flux de trésorerie prévisionnels actualisés retenus pour l'évaluation des actifs corporels, incorporels et droits d'utilisation de l'UGT Infrastructure figurant au bilan de la société au 31 décembre 2024 et, en conséquence, le montant des dépréciations afférentes pourrait être sous-évalué. Ces prévisions participent également à l'appréciation de la recouvrabilité des impôts différés actifs et donc à l'évaluation de leur montant au bilan. Le montant des impôts différés actifs figurant au bilan pourrait ainsi être surévalué.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant des projections utilisées, et donc de nous prononcer sur la valeur nette comptable des actifs concernés qui s'élève au 31 décembre 2024, d'une part, à 36,4 milliards d'euros pour les immobilisations corporelles, incorporelles (encours de production exclus) et droits d'utilisation et, d'autre part, à 2,8 milliards d'euros pour les impôts différés actifs.

Dans notre rapport du 29 février 2024 sur les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2023, nous avons également formulé une réserve sur la valeur nette comptable des actifs concernés qui s'élevait d'une part, à 35,7 milliards d'euros pour les immobilisations corporelles, incorporelles (encours de production exclus) et droits d'utilisation et, d'autre part, à 2,8 milliards d'euros pour les impôts différés actifs.

Référentiel d'audit

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

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

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1^{er} janvier 2024 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2011.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.821-53 et R.821-180 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, outre le point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

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

Evaluation des engagements envers le personnel

Note 6 de l'annexe aux comptes consolidés

Description du risque

Le personnel du groupe SNCF Réseau bénéficie de différents régimes d'avantages postérieurs à l'emploi qui sont qualifiés, soit de régimes à prestations définies soit de régimes à cotisations définies. Les régimes à prestations définies donnent lieu à la comptabilisation d'engagements au passif pour une valeur nette de 1 443 millions d'euros au 31 décembre 2024. Les engagements ainsi comptabilisés concernent notamment :

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

Comme indiqué dans la note 6 de l'annexe aux comptes consolidés, ces engagements sont principalement évalués selon des calculs actuariels intégrant des hypothèses financières et démographiques, telles que le taux d'actualisation, le taux de mortalité, la rotation du personnel et la projection des salaires futurs.

Pour le personnel des sociétés SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions au statut, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF, la société a conclu que le régime spécial de retraite est un régime à cotisations définies, comme mentionné dans la note 6 de l'annexe aux comptes consolidés. Dans un tel régime, les engagements ne donnent pas lieu à l'enregistrement d'un passif, la société n'étant pas engagée envers le personnel au-delà des cotisations versées chaque année.

Un accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière a été signé le 22 avril 2024, en substitution à l'accord relatif aux Cessations Progressives d'Activité (CPA) signé le 8 juin 2008. Cet accord a donné lieu à la reconnaissance des engagements au titre de la Cessation Anticipé d'Activité (CAA) et du Temps Partiel de Fin de Carrière (TPFC) qui constituent des avantages postérieurs à l'emploi et font l'objet d'une provision dans les états financiers consolidés à hauteur de 259 millions d'euros en contrepartie de la reprise de l'ancienne provision CPA pour 116 millions d'euros.

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

Notre réponse au risque

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

Nos travaux ont également consisté à :

- obtenir et examiner la documentation interne et externe relative à ces engagements, y compris les relevés d'actifs de couverture des engagements ;
- apprécier, sur la base des analyses réalisées par la Direction :
 - la qualification des régimes post-emploi, entre régimes à prestations définies et régimes à cotisations définies,
 - l'incidence potentielle des faits et événements de l'exercice sur la qualification des régimes existants, notamment les évolutions de taux de cotisation.
- examiner par sondage les données de base prises en compte dans les calculs actuariels avec les données sous-tendant la comptabilité ;

- apprécier avec nos experts en actuariat le bien-fondé des principales hypothèses actuarielles retenues dans l'évaluation des engagements, en fonction de la nature des engagements, de leur durée et des données de marché disponibles (taux d'actualisation, d'inflation, de mortalité, de rotation du personnel et la projection des salaires futurs) ;
- examiner la conformité des principes et modalités d'évaluation et de comptabilisation retenus avec les dispositions contractuelles, conventionnelles, légales et réglementaires en vigueur.

Enfin, nous avons vérifié que la note 6 de l'annexe aux comptes consolidés donne une information appropriée, notamment sur la qualification de certains engagements et la sensibilité de la valeur des engagements aux hypothèses retenues.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires des informations relatives au groupe, données dans le rapport de gestion du groupe du Conseil d'administration.

A l'exception de l'incidence éventuelle du point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

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

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L.451-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Président. S'agissant de comptes consolidés, nos diligences comprennent la vérification de la conformité du balisage de ces comptes au format défini par le règlement précité.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

Il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes consolidés qui seront effectivement inclus par votre société dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisé nos travaux.

Désignation des commissaires aux comptes

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

Au 31 décembre 2024, le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit était dans la 28^{ème} année de sa mission sans interruption et le cabinet Ernst and Young Audit dans la 10^{ème} année.

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

Il appartient à la direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

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

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

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

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

Objectif et démarche d'audit

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

Comme précisé par l'article L.821-55 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

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

En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés ;

- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle ;
- concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

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

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

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

Nous fournissons également au Comité d'audit, des comptes et des risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.821-27 à L.821-34 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le Comité d'audit, des comptes et des risques des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 28 février 2025

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Ernst & Young Audit



Jean-Paul Collignon

Philippe Vogt

Valérie Desclève

Nicolas Pfeuty

COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE SNCF RÉSEAU

Normes IFRS – en millions d'euros



SOMMAIRE

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	3
COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	4
ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES GAINS ET DES PERTES COMPTABILISÉS DIRECTEMENT EN CAPITAUX PROPRES	5
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	6
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	7
NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS.....	8
1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE.....	8
1.1 APPLICATION DES IFRS.....	8
1.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES	8
1.3 INFORMATIONS LIÉES AU RAPPORT DE DURABILITÉ	9
1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION	10
2 FAITS MARQUANTS	11
2.1 PLAN DE RELANCE.....	11
2.2 FONDOS DE CONCOURS.....	11
2.3 TARIFICATION 2024 – 2026	11
2.4 PERTE DE VALEUR.....	11
2.5 ACCORD SUR LES DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT DE FIN DE CARRIÈRE	11
2.6 PROJET EOLE.....	11
3 AUTRES ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE.....	11
4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS.....	12
4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION .	12
4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT	17
4.6 BESOIN EN FONDOS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL.....	23
4.7 PROVISIONS	26
5 CAPITAUX ET FINANCEMENT	29
5.1 CAPITAUX PROPRES	29
5.2 GESTION DE LA TRÉSORERIE ET DU FINANCEMENT.....	29
5.3 ENDETTEMENT FINANCIER NET	29
5.4 SITUATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES LIÉS	37
5.5 COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET	48
5.6 RAPPROCHEMENT AVEC LES FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT.....	49
6 AVANTAGES DU PERSONNEL	52
6.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL.....	52
6.2 ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES	54
6.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL.....	56
6.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS.....	58
7 ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT.....	63
7.1 PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES	63
7.2 TABLEAU DE VARIATION DES ACTIFS ET PASSIFS SUR CONTRAT	64
7.3 ACHATS ET CHARGES EXTERNES.....	64
7.4 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS ..	64
7.5 IMPÔTS ET TAXES	64
8 INFORMATION SECTORIELLE	66
8.1 DÉTERMINATION DES SECTEURS PRÉSENTÉS	66
8.2 INDICATEURS SECTORIELS	66
8.3 INFORMATION PAR SECTEUR.....	66
9 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS.....	67
9.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT	67
9.2 PREUVE D'IMPÔT.....	67
9.3 IMPÔTS DIFFÉRÉS.....	67
10 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES	68
10.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC UNIFIÉ	68
10.2 RELATIONS AVEC L'ÉTAT	68
10.3 REMUNÉRATION DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS	68
11 ENGAGEMENTS HORS BILAN	70
11.1 GARANTIES FINANCIÈRES DONNÉES À DES TIERS	70
11.2 ENGAGEMENTS D'ACHAT D'IMMOBILISATIONS	70
11.3 ENGAGEMENTS REÇUS LIÉS AU FINANCEMENT	70
11.4 GARANTIES FINANCIÈRES RECUES	70
11.5 LOCATION SIMPLE IMMOBILIÈRE.....	70
11.6 ENGAGEMENTS LIÉS AU PÉRIMÈTRE CONSOLIDÉ.....	70
12 PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION.....	71
12.1 ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS.....	71
12.2 PRINCIPALES ENTITES DU PÉRIMÈTRE	71
13 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES	72

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

ACTIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Immobilisations incorporelles	4.1.1	330	317
Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location	4.1.2	485	484
Immobilisations corporelles	4.1.3	89 406	86 117
Actifs financiers non courants	5.3.1	30 616	32 718
Titres mis en équivalence		14	13
Impôts différés actifs	9.3	2 832	2 817
Actifs non courants		123 685	122 467
Stocks et en-cours	4.6.1	560	528
Créances d'exploitation	4.6.2	2 735	3 140
Subventions à recevoir	4.6.3	1 730	1 821
Actifs financiers courants	5.3.1	2 094	3 805
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5.3.1	107	84
Actifs courants		7 227	9 376
Total de l'actif		130 911	131 844

PASSIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Capital	5.1	1 718	1 718
Réserves consolidées		16 863	17 081
Résultat Groupe		236	25
Capitaux propres - Part du Groupe		18 816	18 824
Capitaux propres - Part des intérêts minoritaires		26	22
Capitaux Propres totaux		18 843	18 847
Engagements envers le personnel non courants		1 346	1 228
Provisions non courantes	4.7	226	229
Subventions d'investissement	4.2.1	45 687	43 228
Passifs financiers non courants	5.3.1	50 183	51 007
Obligations locatives non courantes		344	342
Passifs liés à des immobilisations données en concession		2 219	2 267
Passifs non courants		100 005	98 300
Engagements envers le personnel courants		96	60
Provisions courantes	4.7	14	14
Dettes d'exploitation	4.6.4	6 352	6 839
Subventions appelées d'avance		2 025	1 709
Passifs financiers courants	5.3.1	3 421	5 925
Obligations locatives courantes		156	149
Passifs courants		12 064	14 697
Total du passif et des capitaux propres		130 911	131 844

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Chiffre d'affaires	7.1	9 533	8 879
Achats et charges externes	7.3	-3 320	-3 394
Charges de personnel	7.4	-3 279	-3 072
Impôts et taxes	7.5	-295	-271
Autres produits et charges opérationnels		-66	-19
EBITDA		2 574	2 123
Dotations aux amortissements	4.1.5	-3 339	-3 070
Variation nette des provisions	4.7	-91	-7
Reprise de subventions d'investissement	4.2.4	1 493	1 435
Résultat opérationnel courant		638	481
Pertes de valeur		-	-2
Résultat de cession d'actifs	4.4	40	28
Résultat opérationnel		678	508
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		4	-1
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		682	507
Coût de l'endettement financier net et autres	5.3.1	-359	-308
Coût financier net des avantages du personnel		-55	-113
Résultat financier		-414	-422
Résultat des activités ordinaires avant impôt		268	85
Impôt sur les résultats		-28	-56
Résultat net de l'exercice		241	29
<i>Résultat net - Part du groupe</i>		236	25
<i>Résultat net - Part minoritaire</i>		5	4

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

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

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Résultat net de l'exercice	241	29
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	-340	-27
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	-	-
Variation de juste valeur des coûts de couverture	75	31
Impôts sur variation de juste valeur des coûts de couverture	-	-
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence	-	-
Total des éléments qui seront reclassés (ou recyclables) ultérieurement en résultat net	-265	4
Ecarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	7	-3
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies	-0	-0
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence	-	-
Total des éléments qui ne seront pas reclassés (ou non recyclables) ultérieurement en résultat net	7	-3
Total des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-258	1
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres de l'exercice	-18	30

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

Réserves recyclables

en millions d'euros	Capital	Réserves non recyclables	Couverture de flux de trésorerie *	Coûts de la couverture (R/D et FCBS)	Réserves accumulées	Résultat de la période	Capitaux propres - Part du Groupe	Capitaux propres - Part des intérêts minoritaires	Capitaux propres totaux
Capitaux propres au 01/01/2023	1 718	-278	-254	-5	17 036	571	18 785	19	18 803
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	29	25	4	29
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux	-	-3	-27	31	-	-	1	-	1
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	-3	-27	31	-	29	27	4	30
Affectation du résultat	-	-	-	-	567	-571	-	-	-
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	0	-	-	-
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres variations	-	-0	15	-	-2	-	13	-	13
Capitaux propres au 31/12/2023	1 718	-281	-266	26	17 602	29	18 824	22	18 847
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	241	236	5	241
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	7	-340	75	-	-	-259	0	-258
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	7	-340	75	-	241	-23	5	-18
Affectation du résultat	-	-	-	-	24	-29	-1	-3	-4
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-0	-0	-0	-	-0
Variation de périmètre	-	-	-	-	-0	0	-0	2	2
Autres variations	-	-0	16	-	0	-	16	-0	16
Capitaux propres au 31/12/2024	1 718	-274	-590	101	17 626	241	18 816	26	18 843

*Cf note 5.1

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Résultat net de l'exercice		241	29
Eliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées		-4	1
de la charge (produit) d'impôt différé		-16	5
des amortissements et provisions(*)		2 043	1 749
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		69	71
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	4.4	-40	-31
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		2 292	1 824
Eliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant		43	52
du coût de l'endettement financier net et hors variation de juste valeur	5.4	288	231
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		2 623	2 106
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	4.6	-139	110
Impôts décaissés (encaissés)		-42	-63
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		2 443	2 154
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		5	-
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1.4	-6 866	-6 418
Intérêts d'emprunts capitalisés	4.1.4	-107	-141
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		65	144
Acquisition des participations non consolidées ou mises en équivalence		-0	-1
Variation des prêts et avances consentis		216	201
Subventions d'investissement reçues		4 715	4 333
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-1 972	-1 882
Nouveaux emprunts		1 501	1 753
Remboursements d'emprunts nets des créances CDP **		-1 487	-1 620
Remboursement des obligations locatives		-94	-93
Décaissements sur dettes PPP - Partenariats Publics Privés		-105	-84
Encaissements sur créances PPP - Partenariats Publics Privés		45	80
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives		-6	-3
Intérêts financiers nets versés		-343	-321
Dividendes payés aux actionnaires du groupe		-1	0
Dividendes payés aux minoritaires		-3	-0
Variation des dettes de trésorerie		-175	94
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		-668	-194
Incidence des changements de principes comptables		-	-
Variation de trésorerie		-197	77
Trésorerie d'ouverture		-467	-545
Trésorerie de clôture		-664	-467

(*) Il s'agit de :

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

(**) Depuis 2020, la souscription d'emprunt est faite au niveau du groupe SNCF

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS

Les notes 1 à 13 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

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

1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

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

Les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2024 ont été arrêtés par le conseil d'administration de la Société nationale SNCF Réseau du 26 février 2025.

Les termes « Groupe SNCF Réseau », « Groupe » et « SNCF Réseau » désignent l'ensemble constitué par les entités consolidées.

La « SNCF Réseau » désigne la Société SNCF Réseau, société tête du Groupe Réseau.

1.1 APPLICATION DES IFRS

Les états financiers consolidés sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board) et adoptées par l'Union Européenne à cette date.

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

- des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant le ou à compter du 1er janvier 2024 ; Les modalités d'application de ces textes par le groupe sont détaillées dans un encart grisé au début de chaque note annexe ;
- des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de l'exercice 2024. Ces options et exemptions sont décrites dans les notes annexes concernées.

1.1.1 Normes et interprétations applicables aux comptes consolidés annuels ouverts à compter du 1er janvier 2024

Les amendements aux normes et interprétations ainsi que les nouvelles normes publiées et applicables à compter du 1er janvier 2024 qui concernent plus particulièrement les comptes consolidés du Groupe sont les suivants :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts
Amendements « Classement des passifs en tant que passifs courants et non courants et « Passifs non courants assortis de clauses restrictives »	IAS1 Publication par l'IASB : 31 octobre 2022 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2023-2822 du 19 décembre 2023. Les amendements précisent qu'une entité doit classer en non courant les seuls passifs qu'elle ne sera pas obligée de régler dans les douze mois suivant la date de clôture et qu'en cas de clause restrictive (covenant), le passif ne sera classé en courant que si la clause restrictive a trouvé à s'appliquer antérieurement à la clôture. En cas de risque d'application future de la clause restrictive, l'entité est toutefois tenue de produire une information en annexe.	Aucun passif non courant assorti de clause restrictive ne nécessite un reclassement en passif courant ni ne présente à la clôture un risque probable de reclassement.
Amendement à la norme IFRS 16 « Obligation locative découlant d'une cession-bail »	Publication par l'IASB : 22 septembre 2022 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2023-2579 du 20 novembre 2023. L'amendement précise pour les ventes d'actifs repris à bail les modalités de reconnaissance du droit d'utilisation et du passif locatif de manière à ce que ne soit pas comptabilisé le profit ou la perte réalisée sur le droit d'utilisation conservé.	Aucune opération matérielle de cession-bail au sens d'IFRS 15 n'a été réalisée au sein du groupe qui nécessiterait d'ajuster les droits locatifs de l'actif ou le passif locatif.
Amendement à la norme IAS 7 « Accords de financement fournisseurs »	Publication par l'IASB : 23 mai 2023 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2024-1317 du 15 mai 2024 L'entité doit fournir des informations sur ses accords de financement fournisseurs permettant aux utilisateurs des états financiers d'évaluer l'incidence de ces accords sur ses passifs et ses flux de trésorerie ainsi que sur son exposition au risque de liquidité.	Aucun accord matériel de financement de fournisseurs n'a été contracté au sein du groupe.
Amendement à la norme IAS 12 « Régime d'imposition minimale mondiale »	Publication par l'IASB : 25 mai 2023 Homologation par l'UE : 8 novembre 2023 La directive UE 2022-2523 du 14/12/2022 met en place un régime d'imposition minimale mondiale, pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2024. L'amendement IAS 12 indique qu'il ne sera temporairement pas reconnu d'impôt différé lié à cet impôt complémentaire.	Le montant dû par le groupe au titre de l'imposition minimale mondiale n'est pas matériel à la clôture de l'exercice.

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation de normes et interprétations d'applications obligatoires à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2024 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

1.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les comptes consolidés ne peuvent être précisément évalués. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou à la suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues

au 31 décembre 2024 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

- **La détermination des écarts d'acquisition**

A l'occasion des regroupements d'entreprises, la direction procède à des estimations de juste valeur des actifs acquis et des passifs repris et réévalue à la juste valeur les participations antérieurement détenues pour les prises de contrôle par étapes. La différence entre le prix d'acquisition augmenté de la valeur des participations antérieurement détenues et la valeur d'entrée des actifs et passifs est constitutive d'un écart d'acquisition.

– La dépréciation des actifs non financiers

Dans le cadre de la détermination de la valeur recouvrable des actifs pour les tests de dépréciation (IAS 36) conformément au principe décrit dans la note Test de valeur des actifs immobilisés, les calculs de valeur d'utilité reposent, notamment, sur une estimation des flux de trésorerie futurs attendus de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie (UGT), du taux d'actualisation adéquat à retenir pour calculer la valeur actuelle de ces flux de trésorerie futurs et du taux de croissance retenu. Les calculs de valeur de marché reposent sur une appréciation du prix de transaction qui pourrait résulter de la vente des actifs soumis au test, étant donné l'état d'usure de ces actifs.

– Les éléments relatifs aux avantages liés au personnel

Considérant que ces avantages sont réglés de nombreuses années après que les membres du personnel ont rendu les services correspondants, la comptabilisation des obligations au titre des régimes à prestations définies et des autres passifs long terme est déterminée à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses financières et démographiques incluant le taux d'actualisation, le taux d'inflation, le taux d'augmentation des salaires et les tables de mortalité. En raison du caractère long terme des plans, l'évolution de ces hypothèses peut générer des pertes ou gains actuariels et ainsi entraîner une variation significative des engagements comptabilisés.

– La reconnaissance des impôts différés actifs

Des actifs d'impôt différé sont comptabilisés lorsqu'il est probable que le Groupe disposera de bénéfices imposables futurs sur lesquels les économies d'impôt non utilisées pourront être imputées. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôt est appréciée au travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient. Au 31 décembre 2024, cette analyse de recouvrabilité tient compte du nouveau plan stratégique Groupe, présenté au Conseil d'Administration de SNCF SA le 14 décembre 2023.

– Les provisions pour risques liés à l'environnement

Le Groupe comptabilise une provision pour risques environnementaux dès lors qu'il existe une obligation légale ou implicite envers un tiers qui se traduira par une sortie de ressources et pouvant être estimée de façon fiable.

Les montants comptabilisés au titre de la dépollution des sites reposent sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêt des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours (voir note Provisions).

Les montants comptabilisés au titre du démantèlement du matériel roulant amianté correspondent aux prix estimés du démantèlement au terme de la vie du matériel. Ils sont déterminés à partir des prix facturés par les « ferrailleurs-désamianteurs » et de prix cibles des derniers appels d'offre. Une évolution de ces prix se répercuterait dans les montants comptabilisés.

– Les instruments financiers dérivés

Le Groupe utilise des hypothèses pour évaluer la juste valeur de ses instruments financiers dérivés. Les principes de comptabilisation et d'évaluation sont décrits en note Capitaux et financements.

– Les contrats de location

Les principales sources d'incertitude concernent la prise en compte des périodes optionnelles pour l'évaluation des durées de locations. Le Groupe fonde ses estimations sur l'importance des actifs sous-jacents dans la conduite des opérations ainsi que sur un ensemble d'autres hypothèses jugées raisonnables au regard des faits et circonstances.

1.3 INFORMATIONS LIÉES AU RAPPORT DE DURABILITÉ

La présente note a pour objectif de décrire le lien entre les états financiers consolidés du groupe SNCF Réseau et le rapport de

durabilité. Les éléments de ce rapport présentant des enjeux financiers potentiels concernent notamment les engagements pris, les plans de transition et plan d'actions définis pour répondre aux enjeux de durabilité.

Les impacts financiers de ces enjeux concernent principalement les objectifs d'adaptation et d'atténuation du changement climatique. En effet, ce dernier représente un risque majeur pour l'activité ferroviaire, qui reste particulièrement vulnérable aux aléas climatiques, tels que les vagues de chaleur, les tempêtes, les orages violents, les inondations, ainsi que les éboulements et glissements de terrain. Face à ces risques, plusieurs plans d'action ont déjà été déployés, visant notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs du transport et du bâtiment, la promotion de l'économie circulaire et la préservation de la biodiversité (rapport de durabilité).

Les états financiers du groupe SNCF Réseau prennent en compte les enjeux de durabilité au niveau des postes du bilan et du compte de résultat 2024

Impacts sur les postes du bilan et du compte de résultat 2024

En conformité avec la Stratégie Nationale Bas Carbone du groupe SNCF, SNCF Réseau a pris des engagements pour contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre du groupe afin d'atteindre les objectifs suivants :

Réduction de 30% des émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport d'ici 2030 par rapport à 2015.

Réduction de 50% des émissions liées à son parc immobilier.

Amélioration de 20% de la performance énergétique de la traction des trains d'ici 2025 par rapport à 2015.

Ces engagements ont donné lieu à une première évaluation financière dans le cadre du nouveau plan stratégique 2023-2032, notamment en termes de CAPEX. Les investissements identifiés portent essentiellement sur des investissements relatifs au patrimoine immobilier (remplacement de chaudières, isolation...).

Toutefois ces investissements ne présentent pas d'effet matériel sur les durées de vie des actifs concernés. Les investissements immobiliers restent peu matériels

Impact sur les tests d'évaluation des actifs

Les tests d'évaluation des actifs (note 4.5) sont notamment basés sur le plan stratégique groupe 2023-2032 qui intègre certains impacts des plans de transition et plan d'actions pour l'adaptation ou l'atténuation au changement climatique ainsi que les hypothèses liées à l'évolution du climat.

Ainsi, le plan stratégique a pris en compte des scénarii climatiques basés sur deux scénarii du GIEC (le SSP2-4.5 et le SSP5-8.5) à l'horizon 2030 et 2050.

Les prévisions d'évolution de chiffre d'affaires prises en compte dans ce plan ont pour hypothèse un développement soutenu du transport ferroviaire en partie lié aux enjeux climatiques.

Les investissements liés à la trajectoire de réduction et de décarbonation des consommations d'énergie correspondent principalement à la poursuite de l'électrification des lignes tout en adaptant les niveaux de résistance et de robustesse.

Il convient de noter, qu'à date, ces différents éléments ne présentent pas d'effet matériel sur les modèles des tests de valeur.

Impact sur les provisions pour risques environnementaux

SNCF Réseau comptabilise un certain nombre de provisions pour risques environnementaux afin, principalement, de répondre à des obligations réglementaires de dépollution ou de mesures compensatoires de protection de la biodiversité.

Ainsi, les principaux risques provisionnés sont le désamiantage des matériels et bâtiments (la dépollution des sols et le

démantèlement des installations de stockage et de distribution de carburant, la dépollution et la destruction des traverses créosotées ainsi que le coût de protection de la biodiversité dans le cadre de la réalisation de travaux d'infrastructures ferroviaires.

1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION

1.4.1 Entités contrôlées, sous contrôle conjoint ou influence notable

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

Toutes les transactions significatives entre les sociétés contrôlées sont éliminées.

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

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

Sont comptabilisés suivant la méthode de la mise en équivalence :

- Les investissements dans des partenariats qualifiés de co-entreprises (« joint-ventures ») au sens de la norme IFRS 11, c'est-à-dire ceux qui donnent uniquement un droit sur l'actif net d'une entité.
- Les entités dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles sans en avoir le contrôle (entreprises associées) selon la norme IAS 28. L'influence notable est présumée lorsque la participation du Groupe est supérieure ou égale à 20%.
- Tous les résultats internes réalisés avec des sociétés mises en équivalence sont éliminés à hauteur du pourcentage de détention. En cas de profit interne réalisé par le groupe sur la participation, si le gain à éliminer excède la valeur comptable de la participation de l'investisseur dans l'entreprise associée ou la joint-venture, le montant du gain à éliminer qui excède la valeur de l'investissement est selon les normes du groupe constaté en produit différé.

Les prêts aux sociétés mises en équivalence sont des instruments financiers qui font si nécessaire l'objet d'une dépréciation selon les règles prévues par la norme IFRS 9.

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

Les comptes des sociétés du périmètre de consolidation sont retraités pour les mettre en conformité avec les principes comptables du Groupe et arrêtés au 31 décembre 2024.

Une liste des principales filiales, coentreprises, opérations conjointes et entités associées ainsi que les éléments d'appréciation du contrôle dans certaines entités sont présentés en note Périmètre de consolidation.

1.4.2 Conversion des états financiers des filiales étrangères

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

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

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

2 FAITS MARQUANTS

2.1 PLAN DE RELANCE

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

Dans ce contexte et dans le cadre du plan de relance ferroviaire de 4,05 Mds€, l'État a versé 3 406 M€ cumulé à fin 2022 puis 644 M€ le 14 mars 2023, ainsi que 125 M€ de produits de cessions du Groupe.

Pour 2024, SNCF Réseau a perçu une somme de 172 M€ de la part du Groupe SNCF en mars 2024.

2.2 FONDS DE CONCOURS

SNCF Réseau a perçu divers financements via le mécanisme du fonds de concours au cours de 2023 à hauteur de 1 028 M€.

Un complément a été versé en 2024 à hauteur de 1 538 M€ :

- 925 M€ prévu dans le contrat de performance,
- 300 M€ au titre de l'accélération de la régénération,
- 290 M€ de dividendes SNCF au titre d'une contribution exceptionnelle,
- 23 M€ pour le financement du projet HPMV (Haute Performance Marseille Vintimille).

2.3 TARIFICATION 2024 – 2026

La tarification relative à l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026, qui avait été validée par l'ART en 2023, a été annulée par le Conseil d'État le 5 mars 2024 à la suite des recours de plusieurs régions avec date d'effet au 1er octobre 2024, pour des motifs de forme (manque de transparence et irrégularité de la délibération du Conseil d'Administration de SNCF Réseau du 9 décembre

2022). En conséquence, SNCF Réseau a soumis à consultation des parties un nouveau projet tarifaire le 8 avril dernier. La consultation a pris fin le 8 juin, puis le projet tenant compte des observations des parties a été publié le 8 juillet, après décision en Conseil d'administration exceptionnel du 3 juillet 2024, pour saisine de l'ART

Des nouvelles dispositions tarifaires pour le DRR-de l'HDS 2024, intégrant notamment le nouveau projet-de-tarification des prestations- minimales pour le cycle pluriannuel 2024-2026 a été adopté par- le Conseil d'administration en-septembre-2024, après réception de l'avis conforme de l'ART publié le 16 septembre 2024.

Cette-nouvelle tarification n'a pas d'impact significatif sur le chiffre d'affaires.de SNCF Réseau.

2.4 PERTE DE VALEUR

Le test de valeur mis en œuvre par SNCF Réseau n'a pas conduit à modifier la valeur des actifs concernés. Une présentation détaillée de l'analyse et du test réalisé est faite au paragraphe 4.5.

2.5 ACCORD SUR LES DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT DE FIN DE CARRIÈRE

Un accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière a été signé le 22 avril 2024, en substitution à l'accord relatif aux cessations anticipées d'activité de 2008.

2.6 PROJET EOLE

Le 6 mai 2024, le prolongement du RER E vers l'Ouest de l'Île-de France, a été inaugurée, en mettant à disposition de l'exploitant trois nouvelles gares desservies par un tunnel de 8 kms entre la gare Saint-Lazare et Nanterre. Ainsi, l'impact des mises en service comptables dans les comptes au 31 décembre 2024 est de 3,6 Mds €.

3 AUTRES ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Le contentieux avec DB Cargo datant de 2020 sur des litiges liés aux horaires de service des années 2015, 2016 et 2019 a évolué. SNCF Réseau demandait le paiement de retenues (non-utilisation de sillons attribués) et pénalités (non-déclaration de tonnage) au titre des règles d'application des redevances de réservation et de circulation. DB Cargo a été condamné à payer la somme demandée par SNCF Réseau assortie d'intérêts, mais, DB CARGO avait fait appel de la décision.

La Cour d'appel de Paris a annulé partiellement, par arrêté en date du 15 janvier 2025, le jugement du tribunal de commerce et a confirmé le bien-fondé de la position de DB. SNCF RESEAU doit restituer à DB Cargo, les sommes perçues au titre des redevances et des intérêts moratoires.

SNCF Réseau étudie l'opportunité de déposer un recours en cassation.

4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION

4.1.1 Immobilisations incorporelles

Les actifs incorporels comprennent les logiciels acquis ou créés, ainsi que les procédés industriels. Les logiciels acquis à titre onéreux sont enregistrés à leur coût d'acquisition, correspondant au prix d'achat majoré des frais accessoires nécessaires à leur mise en service.

Les logiciels et procédés industriels développés en interne sont inscrits à l'actif pour leur coût de production dès lors qu'ils remplissent les critères définis dans la norme IAS 38.

Les dépenses ultérieures sont immobilisées si elles accroissent les avantages économiques futurs de l'actif spécifique auxquelles elles se rapportent et si ce coût peut être imputé de façon fiable à l'actif. Les coûts associés à la recherche avant conception détaillée de l'application ainsi qu'au maintien en fonctionnement des logiciels sont comptabilisés en charges au fur et à mesure qu'ils sont encourus.

Les montants inscrits au bilan sont diminués du cumul

d'amortissements et des pertes de valeur. Lorsqu'elles ont une durée de vie définie, les immobilisations incorporelles sont amorties sur leur durée d'utilité selon les durées présentées en note "Dotations aux amortissements". Pour celles dont la durée de vie est indéfinie, un test périodique de dépréciation est réalisé comme décrit en note "Tests de valeur des actifs immobilisés".

La valeur nette des immobilisations incorporelles au 31 décembre 2024 s'analyse comme suit :

en millions d'euros	31/12/2024			31/12/2023		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels	1 116	-1 041	75	1 038	-947	91
Autres immobilisations incorporelles	171	-160	11	170	-156	14
Immobilisations incorporelles en cours	244	0	244	212	0	212
TOTAL	1 531	-1 201	330	1 420	-1 103	317

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

en millions d'euros	Concessions, brevets, logiciels	Autres immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2023	212	10	218	440
Acquisitions	1	0	86	87
Cessions	-	-0	-	-0
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-94	-5	-	-98
Pertes de valeur	-144	6	-	138
Variations de périmètre	-	-	-	-
Mise en service	114	4	-109	9
Autres variations	2	-2	17	17
Valeur nette comptable au 31/12/2023	91	14	212	317
Acquisitions	0	0	91	91
Cessions	-0	-0	-	-0
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-94	-4	-	-98
Pertes de valeur	-0	-	-	-0
Variations de périmètre	0	-	-	0
Mise en service	78	0	-70	9
Autres variations	1	1	11	12
Valeur nette comptable au 31/12/2024	75	11	244	330

Les acquisitions de l'exercice 2024 comprennent principalement les logiciels produits en interne, mis en service, ou toujours en cours de développement.

Le montant des immobilisations incorporelles mises en service s'élève à 79 M€ pour l'exercice 2024 contre 118 M€ en 2023.

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

Selon la norme IFRS 16, l'existence d'une location dans un contrat repose principalement sur le contrôle exercé par le preneur sur le droit d'utiliser un actif identifié pendant une durée déterminée. Les contrats éligibles sont alors présentés au bilan par l'inscription :

- d'un actif qui correspond au droit d'utilisation de l'actif loué pendant la durée du contrat ;
- d'une dette correspondant à la valeur actualisée des paiements restant dus au bailleur.

Les engagements hors bilan de location portent, d'une part, sur les contrats de location signés mais pour lesquels les biens loués n'ont pas encore été mis à disposition, et d'autre part sur les contrats de locations de faible valeur ou de courte durée.

Évaluation du droit d'utilisation des actifs

À la date de prise d'effet d'un contrat de location, le droit d'utilisation est évalué à son coût et comprend :

- le montant initial de l'obligation locative auquel sont ajoutés, s'il y a lieu, les paiements d'avance faits au bailleur, nets le cas échéant, des avantages incitatifs reçus de celui-ci ;
- les coûts directs initiaux encourus par le preneur pour la conclusion du contrat ;
- les coûts estimés de remise en état et de démantèlement du bien loué selon les termes du contrat.

Le droit d'utilisation est amorti sur la durée de location ou sur la durée d'utilité de l'actif sous-jacent lorsque le contrat prévoit une option d'achat que le preneur a la certitude raisonnable d'exercer.

Évaluation de l'obligation locative (voir note Capitaux et financements)

À la prise d'effet du contrat, l'obligation locative est comptabilisée pour un montant égal à la valeur actualisée des loyers sur la durée du contrat.

Les montants pris en compte dans l'évaluation des obligations locatives sont :

- les loyers fixes (y compris les loyers fixes en substance, c'est-à-dire que même s'ils contiennent une variabilité dans la forme, ils sont en substance inévitables) ;
- les loyers variables basés sur un taux ou un index en utilisant le taux ou l'index à la date de prise d'effet du contrat ;
- les paiements à effectuer par le preneur en vertu d'une garantie de valeur résiduelle ;
- les pénalités à verser en cas d'exercice d'une option de résiliation ou de non renouvellement du contrat, si la durée du contrat a été déterminée en faisant l'hypothèse que le preneur l'exercerait.

Certains événements peuvent conduire à une ré-estimation des valeurs inscrites au bilan. Il s'agit notamment des situations suivantes :

- révision de la durée de location, du loyer ou du périmètre des actifs loués ;
- modification liée à l'évaluation du caractère raisonnablement certain (ou non) de l'exercice d'une option ;
- ré-estimation relative aux garanties de valeur résiduelle ;
- révision des taux ou index sur lesquels sont basés les loyers.

En règle générale, le taux implicite du contrat étant difficilement déterminable, c'est le taux d'endettement marginal du preneur qui est utilisé pour le calcul de l'actualisation de la dette locative. Ce taux correspond au taux d'intérêt qu'obtiendrait le preneur, au commencement du contrat de location, pour emprunter sur une durée, avec une garantie et dans un environnement économique similaires, les fonds nécessaires à l'acquisition d'un actif de valeur similaire au droit d'utilisation.

Ce taux marginal d'endettement est obtenu par l'addition du taux des obligations d'État et du spread de crédit. Le taux des obligations d'État est un taux in fine, spécifique à la localisation, la devise et la durée de location. Le cas échéant, une prime additive peut être retenue pour refléter la qualité de l'actif sous-jacent.

La durée de location correspond à la durée contractuelle négociée. Les hypothèses de renouvellement ou de résiliation ne sont prises en compte que si un contexte particulier permet au Groupe d'être raisonnablement certain :

- d'exercer une option de renouvellement, par exemple, lorsque l'actif loué est considéré comme "stratégique" ou encore lorsqu'il a fait l'objet d'investissements "significatifs" alors que la durée résiduelle de location est significativement faible.
- d'exercer une option de résiliation prévue contractuellement.

Dans une interprétation du 26/11/2019, l'IFRIC a posé le principe de la prise en compte d'une durée de location "économique" évaluée au-delà de la durée contractuelle. Cette interprétation n'a pas amené le groupe à réviser la durée de ses contrats de location.

Achats en substance

Certaines opérations sont considérées comme des achats en substance d'actifs corporels. Il s'agit de montages financiers qui présentent les caractéristiques suivantes :

- le loueur dispose d'une réserve de propriété légale servant de garantie de remboursement et de paiement des intérêts ;
 - le Groupe a acquis initialement les matériels ou a pris une part prépondérante dans le processus d'acquisition auprès des constructeurs ;
 - la levée d'option est obligatoire au terme du contrat de location au regard des conditions contractuelles.
- Ces montages financiers étant des achats en substance d'actifs et non des locations, la dette correspondante est considérée comme une dette financière, au sens de la norme IFRS 9 et l'actif comme une immobilisation corporelle, conformément à la norme IAS 16.

Mesures de simplification retenues

En application des mesures de simplification prévues par la norme, le groupe ne capitalise pas les contrats de location de courte durée (durée de 12 mois ou moins) et les contrats de location de biens de faible valeur (en référence à un seuil indicatif de 5 000 €).

31/12/2024

31/12/2023

en millions d'euros	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Terrains et constructions	783	-436	348	705	-368	337
Matériel de transport	287	-154	133	256	-111	145
Autres	5	-1	5	2	-0	2
Total	1 076	-590	485	963	-479	484

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

L'évolution du poste se décompose ainsi :

en millions d'euros	Terrains et constructions	Matériel de transport	Autres	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2023	389	174	0	563
Mise en place de nouveaux contrats de location	44	3	2	50
Effet des fins et résiliations anticipées des contrats de location	-	0	-0	-0
Dotations aux amortissements	-46	-47	-0	-93
Pertes de valeur	-	-	-	-
Variation de périmètre	-	-	-	-
Ecart de conversion	-	-	-	-
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses...)	-50	15	-	-35
Valeur nette comptable au 31/12/2023	337	145	2	484
Mise en place de nouveaux contrats de location	45	0	4	49
Effet des fins et résiliations anticipées des contrats de location	-	-	-1	-1
Dotations aux amortissements	-56	-45	-1	-101
Pertes de valeur	-	-	-	-
Variation de périmètre	3	-	-	3
Ecart de conversion	-	-	-	-
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses...)	18	32	-	50
Valeur nette comptable au 31/12/2024	348	133	5	485

Contrats de location non retraités :

Les contrats non retraités conformément aux exemptions prévues par la norme IFRS 16 concernent essentiellement du matériel de chantier loué sur une période inférieure à 12 mois.

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Loyers court terme	-45	-46	1
Loyers sur biens de faible valeur	-	0	-
Loyers variables	0	0	-0
Locations non éligibles IFRS 16 - autres	-6	-5	-1
Loyers non éligibles	-51	-51	-0

4.1.3 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont constituées pour l'essentiel des infrastructures du réseau ferré national, propriété de l'Etat, pour lesquels SNCF Réseau et Gares & Connexions sont attributaires depuis le 1er janvier 2020. Les immobilisations corporelles acquises directement figurent à l'actif du bilan consolidé à leur coût d'acquisition, celles produites en interne sont comptabilisées à leur coût de production.

Infrastructures ferroviaires

Le coût de production des immobilisations réalisées en maîtrise d'ouvrage comprend les études, le coût des travaux (notamment coût des matières, de la main-d'œuvre et travaux facturés, nécessaires pour la production des immobilisations), les acquisitions et indemnités foncières, ainsi que les frais directs de fonctionnement.

La période d'incorporation des coûts débute à la date à laquelle la direction a pris la décision, justifiée sur les plans technique et financier, de produire

l'immobilisation destinée à générer des avantages économiques futurs. Ainsi, les dépenses afférentes à un projet de construction ou de renouvellement d'un actif ferroviaire sont immobilisées à l'actif du bilan à partir de la phase « avant-projet », ou dès lors que les critères de comptabilisation d'un actif sont remplis. Les dépenses encourues préalablement restent comptabilisés en charges. La période d'incorporation des coûts s'achève lorsque le niveau d'utilisation prévu est atteint, soit à l'issue de la " phase réalisation". Le fait générateur de la mise en service comptable des immobilisations ferroviaires est la date du procès-verbal de réception et mise à disposition des ouvrages au mainteneur, à défaut la date de mise en service commerciale peut être retenue.

Le coût de production des travaux réalisés en Partenariats Publics Privés (PPP) ou concession est comptabilisé à l'avancement physique des travaux sur

base du pourcentage d'avancement communiqué par les partenaires ou concessionnaire. Il est constitué de la somme des redevances facturées par les partenaires ou concessionnaire augmentée de la valeur actualisée des redevances restant à payer, à laquelle est appliqué le pourcentage d'avancement.

Les dépenses ultérieures relatives à une immobilisation corporelle sont comptabilisées en immobilisations dès lors que les critères de comptabilisation d'un actif sont remplis.

SNCF Réseau comptabilise une dépréciation relative au risque de non aboutissement des projets dits « dormants ». Pour ces projets, une dépréciation forfaitaire progressive est comptabilisée dès lors qu'aucun coût n'a été imputé sur ces projets depuis plus d'un an. Par ailleurs, lorsque qu'un fait générateur remet en cause l'aboutissement d'un projet, alors une dépréciation exceptionnelle à hauteur de 100% des dépenses engagées est comptabilisée. Que ce soit pour la dépréciation forfaitaire ou la dépréciation exceptionnelle, les dépréciations sont calculées nettes de subventions méritées afférentes aux projets concernés.

Lorsque l'abandon d'un projet en cours est avéré, alors l'ensemble des dépenses encourues et subventions méritées relatives au projet sont reconnues en résultat. La dépréciation éventuellement comptabilisée est alors reprise.

Immeubles de placement

Les immeubles de placement sont les biens immobiliers détenus par le groupe en vue d'en retirer des loyers ou de valoriser le capital.

Les immeubles de placement sont évalués au coût d'acquisition et amortis linéairement, sur leurs durées d'utilité respectives.

La valeur nette des immobilisations corporelles au 31 décembre 2024 se décompose comme suit :

en millions d'euros	31/12/2024			31/12/2023		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	276	-20	256	276	-20	256
Terrains et constructions	25 218	-9 890	15 328	22 558	-9 279	13 279
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	73 494	-29 317	44 178	66 992	-27 855	39 137
Installations Techniques Matériel et Outillage (ITMO) et autres	9 399	-2 944	6 455	9 378	-2 806	6 572
Electrification, télécommunication, signalisation	21 913	-13 150	8 763	20 378	-12 419	7 960
Matériel de transport	988	-838	150	937	-823	114
Immobilisations corporelles en cours	14 287	-11	14 276	18 811	-11	18 800
TOTAL	145 576	-56 170	89 406	139 330	-53 213	86 117

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

en millions d'euros	Immeubles de placement	Terrains et constructions	Voies, terrassements, 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 01/01/2023	256	12 170	36 704	6 665	7 158	118	19 299	82 370
Acquisitions	-	1	-	7	-	-	6 551	6 560
Cessions	-	-26	-9	-0	-9	-0	-0	-44
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-	-540	-1 391	-302	-643	-4	0	-2 879
Pertes de valeur	-	138	-	-	-	-	-	138
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	-	-
Mise en service	-	1 534	3 832	205	1 454	-	-7 033	-8
Autres variations	-	2	-	-3	1	-	-17	-18
Valeur nette comptable au 31/12/2023	256	13 279	39 137	6 572	7 960	114	18 800	86 117
Acquisitions	-	-	-	4	-	0	6 436	6 440
Cessions	-	-12	2	-1	1	-0	-	-10
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-	-625	-1 464	-296	-741	-12	-0	-3 138
Pertes de valeur	-	-	-	0	-	6	12	-
Variation de périmètre	-	-	-	0	-	6	12	18
Mise en service	-	2 687	6 503	177	1 543	43	-10 961	-8
Autres variations	-	-	-	-	-	-	-12	-12
Valeur nette comptable au 31/12/2024	256	15 329	44 178	6 456	8 763	150	14 275	89 407

Le détail des dotations aux amortissements est donné en note 4.1.5 ci-après.

Le montant des immobilisations corporelles mises en service s'élève à 10 952 M€ :

- 8 315M€ de projets ferroviaires dont 3 585 M€ au titre un projet EOLE ;
- 296 M€ au titre de l'activation des intérêts financiers ;
- 210 M€ de projets divers dont du matériel ferroviaire, de l'outillage et d'autres projets de fonctionnement ;
- 2108 M€ de projets liés à l'activité Gare et Connexions.

4.1.4 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Immobilisations corporelles	-6 328	-6 419
Immobilisations incorporelles	-91	-87
Intérêts d'emprunts capitalisés	-112	-141
Total acquisitions	-6 531	-6 647
Variation des dettes sur immobilisations	-442	88
Flux d'investissement corporels et incorporels	-6 973	-6 559

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations incorporelles de l'exercice comprend 91 M€ de production immobilisée sur projets informatiques.

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles pour l'exercice s'élève à 6 328 M€ et comprend 6 320 M€ de production immobilisée.

Ces dépenses d'investissement en immobilisations corporelles comprennent principalement :

- 5 134M€ de dépenses d'investissement infrastructure qui se décomposent principalement en :
 - o 5 142 M€ de production directe ;
 - o 80 M€ d'opérations de gros entretien ;
 - o -19 M€ d'acquisitions directes ;
 - o -69M€ d'abandons de projets.

- 226 M€ d'autres investissements (matériels roulants, matériels et outillage) ;
- 947 M€ d'investissements sur les projets de Gares et connexions (943 M€ de production directe, 6 M€ d'acquisitions directes, -2 M€ d'abandons de projets).

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

4.1.5 Dotations aux amortissements

Immobilisations incorporelles

Les actifs incorporels, composés essentiellement de logiciels et des procédés industriels, sont amortis en linéaire sur leur durée d'utilité estimée, généralement inférieure à cinq ans.

Immobilisations corporelles

SNCF Réseau dispose pour le domaine infrastructure d'une nomenclature comprenant onze familles déclinées en une centaine de composants. Les voies font notamment l'objet d'une approche détaillée par groupe UIC (indicateur international de trafic de ligne). SNCF Réseau a défini une durée d'amortissement pour chaque composant de sa nomenclature. Les amortissements sont calculés de manière linéaire. Les agencements et installations indissociables d'un bien loué sont amorties selon les mêmes hypothèses retenues pour la détermination de la durée des contrats de locations concernés. Les durées sont définies sur la base de préconisations des experts techniques de chaque domaine étudié. En résumé, les durées retenues sont les suivantes :

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Dotations aux amortissements incorporels	-98	-98	0
Dotations aux amortissements corporels	-3 138	-2 878	-260
Dotations aux amortissements droits d'utilisation	-102	-94	-3
Dotations aux amortissements	-3 339	-3 070	-269

La variation des dotations nettes aux amortissements est en partie due aux projets mis en service en 2024.

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

La dotation aux amortissements des actifs SEA s'élève à 119 M€ au 31 décembre 2024.

4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT

Afin de financer ses projets d'investissement, le groupe SNCF Réseau reçoit des subventions en vertu de conventions de financement conclues avec des tiers (État, Collectivités locales, Régions...) et également via le fonds de concours de l'Etat.

Les subventions sont comptabilisées selon le même rythme que les dépenses qu'elles financent :

- elles sont comptabilisées au compte de résultat dans un compte de produit spécifique « subventions d'exploitation », présentées en "achats et charges externes", lorsqu'elles visent à compenser des dépenses d'exploitation (études générales, études préliminaires),

- elles sont comptabilisées au bilan en passifs non courants lorsqu'elles couvrent des dépenses immobilisées. Ces subventions sont ensuite virées au compte de résultat selon le même rythme d'amortissements des immobilisations qu'elles financent. Pour les terrains non amortissables, le groupe SNCF Réseau retient la durée moyenne d'amortissement des actifs attachés à ces terrains. Les modalités de paiement de ces subventions diffèrent selon les projets d'investissements et l'identité du payeur. Elles sont versées selon un échéancier prévu dans la convention de financement ou selon l'avancement réel des travaux.

Les « subventions méritées » relatives aux contrats de PPP ou concession sont comptabilisées en fonction du pourcentage d'avancement des travaux, parallèlement à la production en cours.

A chaque arrêté comptable et pour chaque projet, les appels de subventions réalisés sont rapprochés du montant des dépenses comptabilisées. Des ajustements sont alors réalisés et enregistrés soit à l'actif en « subventions à appeler », soit au poste « subventions » des passifs courants pour les « subventions appelées d'avance ». Ces ajustements ont pour objectif de reconnaître le montant de la « subvention méritée ».

4.2.1 Synthèse des subventions non courantes

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Subventions de développement sur immobilisations en cours	7 525	10 162
Subventions de développement sur immobilisations en service*	28 203	24 314
Subventions de régénération sur immobilisations en service*	8 444	7 355
Subvention de régénération	1 515	1 397
Total	45 687	43 228

(*) Nettes de reprises

Subventions de développement sur immobilisations en cours

Les subventions au 31 décembre 2024 s'élèvent à 7 525 M€.

Les mouvements de la période se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Montant Brut au				Montant Brut au
	31/12/2023	Augmentation	Mise en service	Reclassement	31/12/2024
Subventions sur immobilisations en cours	10 162	2 391	-5 029	-	7 525

Subventions de développement sur immobilisations en service

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

en millions d'euros	Immobilisations incorporelles	Terrains et constructions	Voies, terrassement, ouvrages d'art et passages à niveaux	ITMO, électrification, télécom & autres	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2023	0	3 657	16 935	3 722	24 313
Mises en service de subventions sur l'exercice*	-	1 553	2 888	587	5 029
Variation de périmètre	-	-	-	-	-
Cession/Mise au Rebut	-	-0	1	-0	1
Quote part de subvention virée au résultat	-	-318	-450	-376	-1 143
Autres	-	-	-	3	3
Valeur nette comptable au 31/12/2024	0	4 891	19 375	3 936	28 203

Subventions de régénération

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

en millions d'euros

Année de mise en service	Date de mise en service	Durée de reprise	Montant en service	Cumul reprise	Montant net au 31/12/2024
2004	01/07/2004	38	675	-363	312
2005	25/03/2005	42	574	-270	304
2006	09/05/2006	42	878	-389	489
2007	21/03/2007	35	734	-372	362
2008	17/04/2008	33	69	-41	28
2009	17/01/2009	42	844	-351	493
2010	22/01/2010	38	436	-207	229
2011	01/01/2011	51	20	-16	4
2012	01/01/2012	28	255	-146	109
2013	01/01/2013	41	75	-30	45
2016	01/01/2017	38	126	-26	100
2017	01/01/2018	38	170	-31	139
2018	01/01/2019	38	274	-43	231
2019	01/01/2020	38	537	-71	466
2020	01/01/2021	36	762	-85	677
2021	01/01/2022	34	1 616	-143	1 473
2022	01/01/2023	33	1 736	-105	1 630
2023	01/01/2024	34	1 393	-41	1 352
Total			11 174	-2 730	8 444

4.2.2 Synthèse des subventions courantes

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

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Subventions d'exploitation appelées d'avance	225	275
Subventions d'investissement appelées d'avance	1 800	1 434
Total	2 025	1 709

4.2.3 Subventions d'investissements reçues

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

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Appels de subventions	3 878	4 236
Variation des créances sur subventions	837	97
Subventions d'investissement reçues	4 715	4 333

4.2.4 Reprises de subventions d'investissement

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Reprises de subventions d'investissement de développement	1 189	1 172	17
Reprises de subv. de renouvellement et mises aux normes	304	263	41
Reprises de subventions d'investissement	1 493	1 435	58

Les reprises de subventions d'investissement correspondent à hauteur de 1 189 M€ aux subventions de développement en service et 304 M€ au titre des subventions de régénération en service.

4.3 PASSIFS LIES A DES IMMOBILISATIONS DE CONCESSION HORS CHAMPS IFRIC 12

Dans le cadre du contrat de concession SEA, un passif appelé « Passif liés à des immobilisations de concession hors champs IFRIC 12 » a été comptabilisé pour un montant de 2 219 M€ au 31 décembre 2024 contre 2 267 M€ au 31 décembre 2023. Il représente la quote-part de l'investissement financé par le concessionnaire. Il est amorti sur la durée de la concession, augmentée de la durée de vie résiduelle des actifs concernés, soit 54 ans, pour un montant de 48 M€ en 2024.

4.4 RÉSULTAT DE CESSIONS D'ACTIFS

Les cessions immobilières et cessions d'actifs sont présentées dans le résultat opérationnel courant, du fait de leur caractère habituel, tant par leur occurrence que par leur montant.

Le résultat de cessions correspond à la différence entre le prix de vente (net des frais directement attribuables à l'opération) et la valeur nette comptable de l'immobilisations et les éventuels coûts de libération des terrains cédés.

Au 31 décembre 2024, les résultats de cession d'actifs se détaillent de la façon suivante :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Cession d'actifs incorporels	-0	-0	-0
Cession d'actifs corporels	40	28	12
Cession d'actifs financiers	-0	0	-0
Résultat de cession d'actifs	40	28	12

4.5 TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Le groupe SNCF Réseau apprécie à chaque arrêté comptable s'il existe un indice montrant qu'un actif a pu perdre ou reprendre de la valeur. Lorsqu'il existe un indice de variation de valeur, un test de dépréciation est effectué. Pour réaliser ce test, les actifs sont regroupés en Unités Génératrices de Trésorerie (UGT), l'UGT étant le plus petit groupe d'actifs identifiables dont l'utilisation génère des entrées de trésorerie indépendantes. Une UGT représente une ou des entités juridiques ou est définie en fonction de la destination des actifs utilisés. Le groupe SNCF Réseau a distingué trois UGT : une UGT Infrastructure, une UGT Patrimoine, et une UGT Gares & Connexions. Le test de valeur consiste à comparer la valeur nette comptable de référence des actifs du périmètre de l'UGT à leur valeur recouvrable, laquelle est la valeur la plus élevée entre la juste valeur nette des coûts de sortie et la valeur d'utilité.

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

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

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

UGT INFRASTRUCTURE

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

Matériel roulant, Outillages. Elle comprend également une partie des familles Terrains et Bâtiments.

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

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

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

UGT PATRIMOINE (VALORISATION DES IMMEUBLES DE PLACEMENT)

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

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

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

- de leur situation dans une zone géographique,
- d'une valeur de marché au m², prenant en compte l'usage probable du terrain après cession.

UGT GARES & CONNEXIONS

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

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

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

4.5.1 Éléments de contexte

Conformément aux préconisations de la norme IAS 36, SNCF Réseau met en œuvre un test de valeur de ses actifs immobilisés.

Au moins une fois par an pour les écarts d'acquisition (goodwill) et les actifs incorporels à durée de vie indéterminée ;

Dès l'existence d'un indice montrant qu'un actif ait pu perdre de la valeur, pour les autres valeurs d'actifs immobilisés.

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

Pour la clôture des comptes 2023, la finalisation et l'approbation des nouveaux plans stratégiques 2023-2032 de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, constituent des éléments de contexte qui conduisent à tester la valeur des actifs des UGT d'Infrastructure et UGT Gares & Connexions.

4.5.2 UGT Infrastructure

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

Dans le cadre de l'arrêté des comptes semestriels 2018, de nouveaux indices de perte de valeur avaient été identifiés en lien essentiellement avec les décisions de l'État d'une nouvelle indexation des péages selon l'indice des prix à la consommation pour TGV et Fret, ainsi qu'un effort d'investissement supplémentaire pour la modernisation du réseau. Le nouveau test de valeur réalisé, sur la base de la nouvelle trajectoire financière du plan stratégique Groupe 2018-2027 présentée lors du Conseil d'administration de SNCF Réseau le 25 juillet 2018, avait conduit à une dépréciation complémentaire de 3,4 Milliards. Depuis cette dernière dépréciation, la valeur recouvrable issue des différents tests réalisés a toujours été proche de la valeur comptable.

En 2023, un nouveau plan stratégique pour la période 2023-2032 a été validé par le conseil d'administration de la SA SNCF Réseau le 28 septembre 2023. Ce plan prend en compte le nouveau contexte économique (augmentation de l'inflation et des coûts de certaines matières premières).

Ce plan stratégique n'intègre pas dans son « socle » les investissements complémentaires annoncés par la Première Ministre Elisabeth Borne en février 2023 (« nouvelle donne ferroviaire ») et portant sur une montée en charge jusqu'en 2032 des dépenses de régénération, de modernisation, des grands projets et des services express métropolitains. L'hypothèse retenue est que ces investissements complémentaires seront financés en totalité par un apport externe à SNCF Réseau, ils ont donc été formalisés dans des « briques complémentaires », neutres en CFL par construction.

Au 31 décembre 2023, le test de valeur des actifs reposait sur la trajectoire financière issue de ce nouveau plan stratégique 2023-2032. Ce test a conduit à confirmer la valeur recouvrable des actifs inscrits au bilan.

Cette trajectoire reprend en effet les grands objectifs du contrat de performance signé en 2022 avec l'Etat, notamment un cash-flow libre à l'équilibre en 2024 et un ratio dette/marge opérationnelle inférieur à 6 à partir de 2026.

Mise à jour au 31 décembre 2024 :

Dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2024, la société a procédé à une nouvelle analyse afin d'apprécier l'existence ou non de potentiels indices de perte / reprise de valeur sur l'UGT Infrastructure.

Les résultats de l'année 2024 ne remettent pas en cause la trajectoire long terme prévue dans le plan stratégique 2023-2032, avec le maintien des grands équilibres économiques sous-tendant la valorisation réalisée lors du dernier test de valeur. En particulier, la trajectoire d'amélioration du cash-flow libre est respectée. Ces résultats confirment le redressement de l'EBITDA, le retour à l'équilibre des cash-flows libre et la maîtrise de la dette de SNCF Réseau

Les travaux menés dans le cadre du budget 2025 approuvé en décembre 2024 et la préparation de la mise à jour du contrat de performance ont toutefois amené le groupe à mettre en œuvre un test de valeur au 31 décembre 2024.

Il a été acté que l'actualisation du contrat de performance sur la période 2023-2032 prendrait la forme d'un avenant au contrat, qui intégrerait les éléments suivants :

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

Dans ce contexte, le test de valeur à fin 2024 repose sur une trajectoire financière issue (i) du plan stratégique 2023-2032 qui est la dernière validée par le conseil d'administration de septembre 2023, ainsi que (ii) du budget 2025. Cependant, afin de préparer la revoyure du contrat de performance, une actualisation de cette trajectoire financière a été travaillée en 2024 et a fait l'objet d'échanges avec le Groupe et l'Etat. Du fait de la crise politique survenue en France à l'été 2024, elle n'a pu être validée par les instances de gouvernance en 2024. Les travaux devraient reprendre au 1er trimestre 2025 pour une validation en fin d'année.

L'actualisation de la trajectoire financière intègre les impacts de la crise inflationniste sur l'augmentation des coûts constatés en 2023 et 2024 notamment sur la masse salariale, augmentation qui se répercute sur les années ultérieures. A partir de 2025, SNCF Réseau a pour forte ambition de revenir à des trajectoires de coûts maîtrisés. La trajectoire des circulations se rapproche progressivement de la trajectoire du plan stratégique.

Les grandes hypothèses de cette trajectoire financière sont les suivantes :

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

d'autres financements externes destinés à soutenir l'accélération de la régénération et modernisation du réseau.

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

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

- S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 ; l'actualisation des données connues (WACC, inflation), et l'application d'une décote sur les flux futurs correspondant au caractère incertain de ces projections lointaines ne font pas varier la valeur normative calculée historiquement dans les cash-flows.

- Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux compris dans une fourchette de 5,3% à 6%.
- L'utilisation d'un taux de WACC proche du taux plancher issu du rapport d'évaluation de l'expert externe (5,4%) est éclairée par les éléments de contexte suivants :
 - o Une actualisation de la trajectoire financière du plan stratégique approuvé par le groupe fin 2023 ;
 - o La prise en compte de la hausse des investissements de régénération et modernisation pour atteindre progressivement une enveloppe de 4,5 Milliards€, niveau qui permet de préserver le réseau structurant selon un audit indépendant.
- La valeur terminale, qui représente 90% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un taux de croissance à long terme de 1,8%.

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

Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours. La valeur recouvrable issue du test réalisé au 31 décembre 2024 est proche de cette valeur nette comptable.

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

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

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

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

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

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

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

4.5.3 UGT Gares & Connexions

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

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

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

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

Mise à jour au 31 décembre 2024

En 2024, SNCF Gares & Connexions n'a pas constaté d'indices de variation de valeur. En effet, les résultats à fin 2024, en amélioration par rapport au budget, et les prévisions budgétaires pour 2025 ne remettent pas en cause la trajectoire prévisionnelle

du test réalisé fin 2023. Les dernières prévisions d'inflation – telle que reflétées par la trajectoire prévisionnelle de l'indice des prix à la consommation harmonisé hors énergie et alimentation publiée par la Banque de France le 16 décembre 2024 – sont très proches de celles retenues dans le test à fin 2023. Par ailleurs, les paramètres macroéconomiques (taux d'actualisation et taux d'inflation à long-terme) sont demeurés inchangés par rapport à ceux pris en compte dans le test à fin 2023.

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

4.6 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Stocks et en-cours	-66	-40
Créances d'exploitation	84	-376
Dettes d'exploitation	-157	526
Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés	-139	110

4.6.1 Stocks et en-cours

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

Les stocks sont valorisés selon la méthode du coût unitaire moyen pondéré. Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur rotation, nature, ancienneté et durée de vie.

Au 31 décembre 2024, les stocks se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Brut	31/12/2024		31/12/2023	
		Dépréciation	Net	Net	Variation
Matières premières	548	-101	447	429	18
Produits finis	105	-	105	76	29
En-cours de production	8	-	8	23	-15
Stocks et en-cours	661	-101	560	528	32

en millions d'euros	31/12/2023	Dotation	Reprise	Reclassement	31/12/2024
Matières premières et fournitures - dépréciation	67	49	15	-	101
Dépréciations de stocks	67	49	15	-	101

4.6.2 Créances d'exploitation et autres comptes débiteurs

Lors de leur émission, les créances sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des créances dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif.

Par ailleurs, une dépréciation est constituée lorsqu'un risque de non recouvrement apparaît (importants retards de paiement, litiges, contentieux, procédures collectives...). Cette dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non recouvrement déterminée sur la base de données historiques.

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2024			31/12/2023	
	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variation
Clients et comptes rattachés	1 719	-35	1 684	1 757	-73
Créances sur l'Etat et les collectivités	706		706	1 081	-375
Autres créances d'exploitation	357	-12	345	302	43
<i>Dont Fournisseurs avoirs à recevoir et avances</i>	<i>107</i>		<i>107</i>	<i>65</i>	<i>42</i>
Montant net des créances d'exploitation	2 782	-47	2 735	3 140	-405

Les créances clients et comptes rattachés se composent essentiellement des créances sur péages pour 931 M€ au 31 décembre 2024.

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

Les dépréciations des créances clients et des autres créances d'exploitation ont varié comme suit sur 2024 et 2023 :

en millions d'euros	31/12/2023	Dotation	Reprise	Variation de périmètre	31/12/2024
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-33	-22	21	-	-35
Autres créances d'exploitation - dépréciation	1	-15	-11	-	-25
Total	-32	-38	10	-	-59

en millions d'euros	31/12/2022	Dotation	Reprise	Variation de périmètre	31/12/2023
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-42	-13	22	-	-33
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-2	-0	4	-	1
Total	-44	-13	25	-	-32

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

en millions d'euros	Non échus	Dépréciés	Echus non dépréciés				Total
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
31/12/2024	1 595	32	67	8	7	9	1 719
31/12/2023	1 418	20	282	15	23	33	1 791

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

4.6.3 Subventions à recevoir

Pour les projets subventionnés, lorsque la part appelée des fonds est inférieure au pourcentage d'avancement du projet à la date de clôture des comptes,

une subvention à recevoir est comptabilisée, conformément aux conventions de financement signées.

Les subventions à recevoir se décomposent ainsi :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Subventions à encaisser	180	323
Subventions à appeler	1 553	1 501
Provisions pour dépréciation (IR)	-3	-3
Subventions à recevoir	1 730	1 821

Les subventions à encaisser se détaillent de la façon suivante (en valeur brute) :

en millions d'euros	Non échus	Dépréciés	Echus non dépréciés				Total
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Au 31 décembre 2024	75	16	2	39	29	20	180
Au 31 décembre 2023	125	3	61	16	15	103	323

Les subventions échues non dépréciées à plus de 12 mois au 31 décembre 2024 concernent pour 14 M€ la SA Réseau et 6 M€ pour la SA Gares et Connexions.

4.6.4 Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs

Les dettes d'exploitation sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des dettes dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif.

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	3 163	3 680	-517
<i>dont dettes sur acquisitions d'immobilisations</i>	510	1 044	-534
Avances et acomptes reçus sur commande	456	420	35
<i>dont avances reçues sur cession d'immobilisations</i>	8	7	1
Dettes sociales	838	768	70
Dettes sur l'Etat et les collectivités	674	803	-129
Autres dettes d'exploitation	96	88	8
Subvention d'exploitation appelée d'avance	225	275	-51
Total des dettes d'exploitation	6 351	6 838	-487

4.7 PROVISIONS

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

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

:

en millions d'euros	01/01/2024	Variation de périmètre	Dotations	Reprise utilisée	Reprise non utilisée	Autres variations	31/12/2024	dont courant	dont non courant
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	30	-	9	-2	-6	0	30	0	30
Risques environnementaux	135	-	3	-13	-13	9	121	-	121
Litiges et risques contractuels	69	-	77	-19	-45	-	82	9	73
Coûts de restructuration	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	10	-	2	-1	-4	-0	6	5	1
Total provisions	244	-	92	-37	-68	9	240	14	226

4.7.1 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

Les provisions pour risques fiscaux sont constituées des risques fiscaux portant sur les impôts et taxes. Les positions fiscales incertaines liées aux impôts sur le résultat sont, quant à elles, comptabilisées en dettes

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

Les provisions sont actualisées lorsque l'effet de la valeur temps de l'argent est jugé significatif. Le taux d'actualisation utilisé est déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à l'échéance estimée de la provision. La référence retenue est Bloomberg AA pour la zone Euro.

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

d'exploitation selon la norme IAS12 Impôts sur le résultat.

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

4.7.2 Provisions à caractère environnemental

Ces provisions couvrent les charges liées à la protection de l'environnement, à la remise en état des sites et au démantèlement du matériel. Elle comprend notamment :

- une provision pour risque liée à l'élimination des traverses créosotées et des appareils contenant du polychlorobiphényle: l'obligation de destruction des traverses créosotées du réseau dans des installations classées résulte d'un engagement pris par SNCF Réseau . L'obligation à ce titre a été reconnue intégralement au passif et actualisée en fonction de la programmation des déposes des traverses en bois.

- une provision pour dépollution des sites : elle repose sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêté des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours.

- une provision pour risque au titre de la responsabilité juridique du Groupe relative à l'amiante et au désamiantage : une obligation de désamiantage du matériel roulant démantelé pèse sur le groupe SNCF Réseau, ainsi que dans certains cas une obligation de désamiantage des bâtiments. Au titre du matériel contenant de l'amiante, cette obligation est actuelle dès la détection de l'amiante. Au titre du matériel contenant de l'amiante, cette obligation est actuelle dès la détection de l'amiante. Toute révision à la hausse de la provision pour démantèlement est comptabilisée en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan pour les matériels non totalement amortis et en résultat pour les matériels arrivés à la fin de leur durée d'utilité. Une perte de valeur est constatée lorsque la nouvelle valeur comptable de l'actif dépasse sa valeur recouvrable. Le coût de démantèlement est amorti sur la durée restante d'utilisation du bien. En cas de diminution de la sortie probable de ressources estimée, la provision est reprise en contrepartie de l'actif correspondant et en résultat pour la partie excédant la valeur nette comptable de cet actif. La provision s'éteint progressivement en résultat au fur et à mesure de la réalisation des travaux de démantèlement.

Les coûts environnementaux provisionnés concernent principalement le traitement des traverses créosotées, le désamiantage des bâtiments et du matériel roulant ainsi que des coûts liés à la dépollution des sols.

4.7.3 Provisions pour litiges et risques contractuels

La provision pour litiges et risques contractuels comprend notamment les risques liés à des contentieux juridiques et à des dénouements de contrats, ainsi que les risques contractuels. SNCF Réseau est impliqué dans plusieurs procédures juridiques et contentieuses non résolues dans le cadre de ses activités courantes. Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru et de sa probabilité de réalisation.

Les reprises non utilisées proviennent principalement de l'extinction des risques liés à des litiges existants ou de l'ajustement de leur évaluation.

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

– Accident Eckwersheim LGV

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

Une provision au titre de la franchise « responsabilité civile » est constatée dans les comptes depuis l'accident. Les personnes morales SNCF et SNCF Réseau ont été mises en examen pour homicides et blessures involontaires.

SNCF Réseau a été condamnée à la prise en charge, solidairement avec les autres condamnés (SNCF Voyageurs et Systra) de l'indemnisation des victimes.

– Tunnel des Montets

Le 20 février 2012, SNCF Réseau (ex RFF) a confié au groupement SPIE Batignolles TPCI, SOTRABAS, CEGELEC CENTRE EST, SPIE Batignolles ENERGIE FONTELEC et BG INGENIEURS CONSEILS un marché de conception réalisation pour la rénovation du Tunnel des Montets. Lors de l'exécution de ce marché, le concepteur a émis des réclamations liées au décompte de travaux pour donner suite aux travaux engagés dans le cadre de la rénovation du tunnel. Malgré des échanges en vue de solder par un protocole le dit marché, le groupement a engagé un contentieux et déposé le 23 octobre 2015, une requête introductive d'instance pour arrêter le solde du marché. Suite à la décision du tribunal du 28 juin 2023, il a été décidé d'annuler cet arrêt en réglant l'affaire au fond et de faire droit à leur appel puis de mettre à la charge de SNCF Réseau une somme de 6 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative. Par un mémoire, enregistré le 28 septembre 2023, les sociétés Spie Batignolles Génie Civil et autres déclarent se désister purement et simplement de leur pourvoi. La provision a été intégralement reprise.

– LGV Bretagne Pays-de-Loire

La mise en service de la ligne LGV BPL a généré un contentieux de réclamations indemnitaires pour dommages de travaux publics. Des demandes préalables d'indemnisation majoritairement en Sarthe et Ile et Vilaine et des demandes d'expertise en Mayenne, ont été notifiées au titre des nuisances, principalement sonores générées par l'existence et l'exploitation de la ligne. En octobre 2023, SNCF Réseau a reçu 48 demandes indemnitaires préalables. Le montant des provisions s'élève à 18 M€. A la suite de la décision de la CAA de renvoi de Nantes, la responsabilité de SNCF Réseau a été écartée. La provision a été reprise en totalité en 2024.

– Formation pour les conducteurs sur des engins ferroviaires (CREQ)

Certaines organisations syndicales réclament depuis très longtemps la création « d'un grand métier conduite » dans lequel les ADC (agents de conduite) de SNCF voyageurs et de FRET et les CREQ (Conducteur équipement) de SNCF Réseau seraient rassemblés. Ceci aurait pour conséquence un alignement du « statut » des CREQ sur celui des ADC, ce que n'a jamais souhaité l'entreprise, estimant que ces deux fonctions ne sont pas du tout identiques. Ce faisant, les CREQ s'estiment victimes d'une différence de traitement injustifiée par rapport aux ADC. Une provision a hauteur de 12 M€ a été prise sur 2024.

– Grèves 2018 – 2023

SNCF Réseau a fait l'objet d'assignations en réparation du préjudice subi du fait des mouvements sociaux du printemps et de l'été 2018 provoqués par la réforme du secteur ferroviaire, de la part d'entreprises de fret ferroviaire (T3M), et de la part d'entreprises non ferroviaires (SAEME – Evian).

D'autre part, un ensemble de 11 entreprises ferroviaires (LINEAS, EUROPORTE France, T3M, MILLET RAIL, REGIORAIL France, FROIDCOMBI, CFL CARGO, CAPTRAIN, COMBIRAIL et DB CARGO) entend obtenir du gestionnaire d'infrastructure l'indemnisation des sillons-jours supprimés en raison de plusieurs mouvements sociaux dont elles tiennent SNCF Réseau pour responsable. A titre principal, les demandes visent l'indemnisation des conséquences nées des grèves provoquées par le projet de loi de réforme des retraites qui s'est déroulé entre 2022 et 2023, dont l'ampleur à la fois en termes de

durée et de mobilisation a singulièrement affecté le trafic des convois ferroviaires.

Cette action en justice fait suite aux réclamations commerciales adressées au gestionnaire d'infrastructure puis rejetées par ce dernier au motif que lesdits mouvements revêtaient pour les entreprises ferroviaires comme pour lui, toutes les caractéristiques d'un évènement relevant de la force majeure.

- Résiliation du contrat de concession Gare du Nord

À la suite de la notification par SNCF Gares & Connexions en tant qu'Autorité Concédante le 21 septembre 2021 de la résiliation pour faute du contrat de concession, des travaux d'analyse ont été menés pour estimer l'indemnité de déchéance du concessionnaire d'une part, et le préjudice subi par l'Autorité Concédante d'autre part. Ces travaux ont conduit l'Autorité Concédante à notifier le Concessionnaire le 21 décembre 2021 en lui présentant le décompte de résiliation provisoire.

En parallèle, le Concessionnaire en date du 24 décembre 2021 a notifié l'Autorité Concédante d'une Demande Indemnitaires Préalable, laquelle a été reprise dans le dépôt d'un recours indemnitaire le 6 janvier 2022 devant le tribunal administratif de Paris. Concernant le recours indemnitaire déposé par SNCF G&Co, un mémoire en défense a été déposé par Gare Du Nord le 24 juin 2022 sollicitant le rejet de la demande, cette affaire a

été renvoyée à une date ultérieure. La position de la direction demeure inchangée au 31 décembre 2023 puisque malgré les échanges de mémoires, la situation n'a pas évolué depuis le 31 décembre 2022 et qu'aucune date d'audience n'a été fixée à ce stade.

Concernant les deux recours indemnitaires, une injonction de conclure avait été signifiée aux deux parties, la clôture d'instruction était prévue au 31 janvier 2024 à la suite des dépôts de nouveaux mémoires. Le tribunal a proposé une médiation pour le recours indemnitaire de G&C envers Gare du Nord 2024 qui a été refusé par la partie adverse. Les mémoires récapitulatifs déposés fin juillet, n'ont pas apporté d'éléments significatifs sur le fond.

La cour d'Appel a donné raison à SNCF Gares & Connexions lors de son audience du 13 février 2024, à la suite de cette décision la partie adverse a déposé un pourvoi en cassation relatif au paiement indemnitaire qu'il a dû verser à Gares et Connexions.

Sur ces bases, la position de la direction au regard des deux recours indemnitaires est inchangée au 31 décembre 2024.

Le reste des provisions concerne des litiges et risques contractuels de montant individuellement non significatif.

5 CAPITAUX ET FINANCEMENT

5.1 CAPITAUX PROPRES

Au 31 décembre 2024, le capital de SNCF Réseau est d'un montant de 1 718 M€.

5.2 GESTION DE LA TRESORERIE ET DU FINANCEMENT

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

En cette période de crise, le financement de SNCF Réseau et de ses filiales reste assuré par le Groupe. Au 31 décembre 2024, le Groupe dispose d'une trésorerie disponible de 107 M€.

En application de la norme IFRS 9, le Groupe continue à évaluer l'impact de la crise sur les éventuels retards de paiement. En l'absence de défaillance majeure, aucun risque de crédit complémentaire n'a été identifié au 31 décembre 2024.

5.3 ENDETTEMENT FINANCIER NET

5.3.1 Présentation de l'endettement financier net

La dette nette en normes IFRS de SNCF Réseau ou EFN se définit par la somme des emprunts courants et non courants,

- Augmentée :

- o Des dépôts de garantie reçus relatifs à des opérations de couverture de la dette,
- o De la juste valeur des dérivés passifs de couverture de la dette ou de trading («Juste valeur négative des dérivés passifs»),
- o Des dettes issues des contrats de partenariat public privé («Passifs PPP»),
- o Des dépôts de garantie reçus des contrats de location.

- Diminuée :

- o Des dépôts de garantie versés relatifs à des opérations de couverture de la dette,
- o De la juste valeur des dérivés actifs de couverture de la dette ou de trading («Juste valeur positive des dérivés»),
- o Des actifs financiers au coût amorti et à la juste valeur par résultat,
- o Des créances financières issues des conventions de financement des contrats de partenariat public et privé, ou liées au financement des grands projets d'investissement ferroviaire («Actifs PPP»),
- o De la trésorerie et des équivalents de trésorerie.
- o Des dépôts de garantie versés des contrats de location.

La dette nette IFRS exclut les éléments suivants :

- Les titres de participation du Groupe dans le capital des sociétés non consolidées,
- Les actifs et passifs de retraite qui relèvent de la norme IAS 19
- Les dettes issues des contrats de location sous IFRS 16.

Les instruments actifs ou passifs financiers sont classés en courant ou non courant selon l'échéance finale.

Les actifs ou passifs financiers dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de clôture sont classés en courant.

La dette nette en valeur comptable IFRS s'élève à 20,8 Mds € contre 20,3 Mds € au 31 décembre 2023, soit une augmentation de 0,5 Mds€.

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

31/12/2024

Qualification comptable

Juste valeur de la classe

en millions d'euros	Courant	Non courant	Total	Dettes nettes IFRS	A la juste valeur par capitaux propres	Au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Prêts, créances et placements	500	298	797	797	-	797	-	-	797	-	797	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	1 374	28 107	29 481	29 481	-	29 481	-	-	24 710	-	24 710	-
Dérivés actifs	29	658	687	687	-	-	4	683	687	-	687	-
Créances PPP	192	1 553	1 744	1 744	-	1 744	-	-	1 744	-	1 744	-
Actifs financiers	2 094	30 616	32 710	32 709	-	32 023	4	683	27 939	-	27 939	-
Valeurs mobilières de placement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponibilités	107	-	107	107	-	-	107	-	107	107	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	107	-	107	107	-	-	107	-	107	107	-	-
Emprunts obligataires	2 015	33 003	35 018	35 018	-	35 018	-	-	35 887	-	35 887	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	21	441	463	463	-	463	-	-	1 019	-	1 019	-
Emprunts SNCF	163	8 696	8 859	8 859	-	8 859	-	-	8 746	-	8 746	-
Autres emprunts	27	359	385	385	-	385	-	-	385	-	385	-
Emprunts, dont	2 227	42 499	44 726	44 726	-	44 726	-	-	46 038	-	46 038	-
Emprunts non couverts	2 094	35 835	37 929	37 929	-	37 929	-	-	38 261	-	38 261	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	116	5 479	5 595	5 595	-	5 595	-	-	5 631	-	5 631	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	-	1 015	1 015	1 015	-	1 015	-	-	979	-	979	-
Dérivés passifs	10	1 144	1 154	1 154	-	-	4	1 151	1 154	-	1 154	-
Trésorerie passive	772	-	772	772	-	772	-	-	771	771	-	-
Dettes de trésorerie non couvertes	134	-	134	134	-	134	-	-	134	128	6	-
Dettes PPP	279	1 477	1 756	1 756	-	1 756	-	-	1 756	-	1 756	-
Passifs financiers	3 421	50 183	53 604	53 604	-	47 386	4	1 151	49 853	899	48 954	-
Subvention financière	-	5 063	5 063	5 063	-	5 063	-	-	5 063	-	5 063	-
Dettes nettes IFRS	1 220	19 568	-	20 787	-	15 364	-107	467	21 807	792	21 015	-

31/12/2023

Qualification comptable

Juste valeur de la classe

en millions d'euros	Courant	Non courant	Total	Dettes nettes IFRS	A la juste valeur par capitaux propres	Au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Prêts, créances et placements	420	514	934	934	-	934	-	-	934	-	934	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	2 981	29 859	32 841	32 841	-	32 841	-	-	28 509	-	28 509	-
Dérivés actifs	136	723	859	859	-	-	5	854	859	-	859	-
Créances PPP	268	1 621	1 889	1 889	-	1 889	-	-	1 889	-	1 889	-
Actifs financiers	3 805	32 718	36 523	36 522	-	35 664	5	854	32 191	-	32 191	-
Valeurs mobilières de placement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponibilités	84	-	84	84	-	-	84	-	84	84	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	84	-	84	84	-	-	84	-	84	84	-	-
Emprunts obligataires	4 539	34 551	39 090	39 090	-	39 090	-	-	39 555	-	39 555	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	23	465	488	488	-	488	-	-	1 048	-	1 048	-
Emprunts SNCF	170	7 287	7 457	7 457	-	7 457	-	-	7 386	-	7 386	-
Autres emprunts	24	368	392	392	-	392	-	-	374	-	374	-
Emprunts, dont	4 757	42 671	47 427	47 427	-	47 427	-	-	48 449	-	48 449	-
Emprunts non couverts	4 744	36 032	40 776	40 776	-	40 776	-	-	40 736	-	40 736	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	-	5 461	5 461	5 461	-	5 461	-	-	5 461	-	5 461	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	-	1 013	1 013	1 013	-	1 013	-	-	1 013	-	1 013	-
Dérivés passifs	127	1 069	1 195	1 195	-	-	5	1 190	1 195	-	1 195	-
Trésorerie passive	551	-	551	551	-	551	-	-	551	551	-	-
Dettes de trésorerie non couvertes	213	-	213	213	-	213	-	-	213	207	6	-
Dettes PPP	279	1 678	1 956	1 956	-	1 956	-	-	1 956	-	1 956	-
Passifs financiers	5 925	51 007	56 933	56 933	-	50 147	5	1 190	52 364	757	54 606	-
Subvention financière	-	5 591	5 591	5 591	-	5 591	-	-	5 591	-	5 591	-
Dettes nettes IFRS	2 037	18 290	-	20 327	-	14 484	-84	336	20 089	674	19 416	-

La juste valeur des dérivés est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Le niveau de la hiérarchie de juste valeur est indiqué par catégorie, trois différents niveaux étant prévus par la norme IFRS 13 :

- Niveau 1 : juste valeur évaluée à partir de cours cotés par référence au cours de bourse à la date de clôture pour les instruments financiers cotés.
- Niveau 2 : juste valeur évaluée à partir de données observables directement ou indirectement sur le marché mais qui ne sont pas des cours cotés. Il est utilisé pour les instruments financiers non cotés pour lesquels il existe des instruments cotés similaires en nature et maturité et par référence au cours de bourse de ces instruments.
- Niveau 3 : juste valeur déterminée à partir de techniques de valorisation non basées sur des données observables de marché. Il est utilisé pour les autres instruments non cotés. La juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que l'actif net réévalué, les flux de trésorerie actualisés ou les modèles d'évaluation retenus pour les options.

5.3.2 Actifs et Passifs financiers

La norme IFRS 9 a défini les modèles de classification et d'évaluation des actifs financiers selon un modèle comprenant uniquement trois catégories comptables :

- Actifs évalués au coût amorti,
- Actifs évalués à la juste valeur en contrepartie des autres éléments du résultat global (OCI),
- Actifs évalués à la juste valeur par résultat.

La classification dans chacune de ces catégories d'actifs dépend de l'analyse de deux critères :

- Les caractéristiques intrinsèques de l'instrument financier, c'est-à-dire les caractéristiques de ses flux de trésorerie contractuels (critères SPPI – Solely Payments of Principal and Interests),
- Le modèle de gestion mis en œuvre.

Les dispositions d'IAS 39 relatives au classement des passifs financiers n'ont pas été modifiées, les deux catégories de passifs subsistent :

- Passifs financiers évalués au coût amorti,
- Passifs évalués à la juste valeur par résultat.

5.3.2.1 Actifs financiers

Les créances issues de l'activité opérationnelle sont présentées en paragraphe 4.5

5.3.2.1.1 Actifs au coût amorti

Les prêts, créances et titres de dette sont comptabilisés à leur coût amorti au bilan dès lors qu'ils ne génèrent que des flux de trésorerie représentatifs du remboursement du capital et de ses intérêts (SPPI), et qu'ils sont détenus dans le seul objectif de collecter ces mêmes flux de trésorerie.

Concernant BPL et CNM, SNCF Réseau reçoit des subventions et rembourse les dettes financières associées (mêmes montants que les subventions) depuis 2017, date d'achèvement des

projets. Concernant GSM-R, le projet n'étant pas financé à 100%, le montant de la subvention à recevoir est inférieur à la dette financière associée.

Les subventions à recevoir sont d'un montant de 875 M€ pour BPL et 875 M€ pour CNM au 31/12/2024.

5.3.2.1.2 Actifs à la juste valeur par OCI

Aucun actif n'est classé dans cette catégorie tant en 2023 qu'en 2024.

5.3.2.1.3 Actifs évalués à la juste valeur par le résultat

Selon IFRS 9, un actif financier doit être évalué au coût amorti si les deux conditions suivantes sont réunies :

'- La détention de l'actif financier s'inscrit dans un modèle économique dont l'objectif est de détenir des actifs financiers afin de percevoir les flux de trésorerie contractuels,

'- Les conditions contractuelles de l'actif financier donnent lieu, à des dates spécifiées, à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant dû (critère SPPI). Lors de leur comptabilisation initiale, ces actifs sont évalués au coût amorti en appliquant la méthode dite du taux d'intérêt effectif.

Chez SNCF Réseau, la catégorie « Actifs au coût amorti » comprend principalement des créances rattachées à des participations, des avances en compte courant consenties à des entités associées ou non consolidées, et des dépôts de garantie provenant des contrats de location.

Elle comprend également des avances accordées aux financeurs du projet EOLE, une catégorie d'actifs de trésorerie correspondant aux versements d'appel de marge sur les contrats de couverture ainsi que des TCN qui sont détenus selon un modèle de collecte sans revente respectant le critère SPPI.

Compte tenu de leur durée résiduelle à la clôture, le groupe considère que la valeur nominale des titres de créances négociables constitue une approximation raisonnable de leur coût amorti.

Les actifs liés aux PPP, correspondant à des décalages de paiements contractuels vis-à-vis des financeurs au titre de subventions à appeler sur les projets PPP, entrent également dans cette catégorie. Ces subventions à recevoir de l'État et des collectivités territoriales permettent à SNCF Réseau de rembourser ses dettes vis-à-vis d'Eiffage, Oc'Via et Synerail pour respectivement BPL, CNM et GSM-R.

Les actifs de transaction correspondent à des instruments dérivés non qualifiés de couverture. Les montants des instruments dérivés non qualifiés de couverture sont présentés dans le tableau en 5.2.1.2.2.

La situation des instruments dérivés de couverture et la gestion des risques qu'ils couvrent sont présentées dans le chapitre 5.3.

Compte tenu de leur durée résiduelle, de leur caractère facilement convertible en un montant de trésorerie connu et soumis à un risque négligeable de changement de valeur, les placements en SICAV et Fonds Communs de Placement monétaires sont présentés en Trésorerie et Equivalents de trésorerie.

Pour l'année 2024, le montant de Trésorerie et Equivalents de trésorerie s'élève à :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables (*)	-	-	-
Disponibilités	107	84	23
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière	107	84	23
Concours bancaires courants	772	551	221
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie	-664	-467	-197

(*) y compris dépôts et billets de trésorerie

5.3.2.2 Passifs financiers

Les passifs financiers chez SNCF Réseau comprennent :

- Les emprunts à long terme (emprunts obligataires, emprunts auprès d'établissement de crédit et autres emprunts),
- Les dettes à court terme, BT et ECP (Billets de trésorerie et European Commercial Papers),
- Les dérivés (dérivés de couverture de la dette, achats à terme de devises, dérivés de transaction).

Ces passifs sont distingués dans deux catégories selon leur évaluation :

- Les passifs évalués au coût amorti,
- Les passifs évalués à la juste valeur par résultat.

5.3.2.2.1 Passifs financiers évalués au coût amorti

Les emprunts à long terme et les dettes à court terme sont comptabilisés au coût amorti, calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les passifs liés aux PPP entrent également dans cette catégorie.

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

L'option d'enregistrement de dettes à la juste valeur par le biais du compte de résultat est utilisée lorsque les dettes en cause comportent un dérivé incorporé modifiant de manière significative les flux de trésorerie qui seraient autrement exigés par le contrat ou lorsque le Groupe est dans l'incapacité d'évaluer séparément le dérivé incorporé.

Depuis le 01/01/2020, SNCF SA maison mère du nouveau groupe public unifié, en assure le pilotage stratégique et financier, dans le respect des règles d'indépendance applicable

aux gestionnaires d'infrastructure. Dans ce cadre, SNCF SA centralise les activités de financement et de trésorerie du groupe.

SNCF Réseau n'a plus recours directement aux marchés internationaux de capitaux mais conserve dans son portefeuille jusqu'à leur échéance les émissions obligataires, les instruments financiers, les emprunts contractuels auprès d'établissements de crédit et/ou de collectivité locales qu'il a contracté avant le 1^{er} janvier 2020.

Dettes qualifiées de dette d'Etat :

Dans un communiqué de presse publié le 06 septembre 2018, l'INSEE a indiqué qu'elle avait décidé, en accord avec EUROSTAT, de reclasser SNCF Réseau en administration publique à compter de l'année 2016, en considérant désormais, que cet opérateur est un organisme divers d'administration centrale (ODAC).

De ce fait, le déficit d'exploitation de SNCF Réseau a été intégré à celui de l'Etat français et l'intégralité de sa dette est, depuis 2016, intégrée au calcul de la dette publique.

Cette requalification n'entraîne pas de modification des comptes SNCF Réseau. La gestion opérationnelle de la dette demeure assurée par SNCF Réseau, sans changement par rapport aux pratiques actuelles.

En application de l'article 2111-17-1 de la loi ferroviaire, SNCF Réseau publie chaque année le montant de la dette reclassée dans la dette des administrations publiques ainsi que les perspectives d'évolution associées.

Passifs liés aux PPP :

Les montants de remboursement réalisés au titre des passifs liés aux PPP sont de 102 M€ pour BPL et 96 M€ pour CNM au 31/12/2024.

5.3.2.2.1.1 Emprunts à long terme

Certains emprunts à long terme font l'objet :

- D'une couverture de juste valeur (Fair Value Hedge) permettant de se protéger contre une exposition à la variation de leur juste valeur (par exemple couverture d'un emprunt à taux fixe par un dérivé échangeant du taux fixe contre du taux variable). La valeur comptable de l'emprunt est ainsi ajustée de la variation de sa juste valeur imputable au risque couvert, en contrepartie du résultat.
- D'une couverture de flux de trésorerie (Cashflow Hedge) permettant de se prémunir contre la variabilité des flux de trésorerie futurs (par exemple couverture d'une dette en devise à taux variable par un dérivé échangeant du taux variable en devise contre du taux fixe en Euro). Dans ce cas, l'emprunt ne fait l'objet d'aucune évaluation supplémentaire que celle appliquée si elle était non couverte. Les emprunts libellés en monnaies étrangères, couverts par des Cross Currency Swaps dès leur origine, sont convertis en Euro au cours de couverture à la date de transaction. Ils sont ensuite réévalués au cours spot de clôture par le biais du résultat.

5.3.2.2.1.1.1 Stock des emprunts obligataires

31/12/2024

en millions	Nominal en devises	Devise	Echéance	Taux	Valeur IFRS en euros
Emprunts obligataires					35 018
EMTN RFF AUD 3,724% 26-04-2027	90	AUD	26/04/2027	3,724%	54
EMTN CAD 4,70% 01-06-2035	277	CAD	01/06/2035	4,700%	204
EMTN RFF 2% 12-11-2026 CHF	150	CHF	12/11/2026	2,000%	160
EMTN RFF 2,239% CHF 27-07-2029	100	CHF	27/07/2029	2,240%	117
EMTN RFF CHF 2,625% 10-03-2031	125	CHF	10/03/2031	2,625%	154
EMTN RFF CHF 3,25% 30-06-2032	250	CHF	30/06/2032	3,250%	281
EMTN RFF CHF 2% 24-11-2034	100	CHF	24/11/2034	2,000%	106
EMTN RFF CHF 2,625% 11-03-37	130	CHF	11/03/2037	2,625%	175
EMTN RFF 2,625% 29-12-2025	1 500	EUR	29/12/2025	2,625%	1 515
EMTN RFF 4,25% 07-10-2026	3 600	EUR	07/10/2026	4,250%	3 683
EMTN SNCFR 1,125 % 19-05-2027	650	EUR	19/05/2027	1,125%	654
EMTN RFF 3,125% EUR 25-10-2028	2 075	EUR	25/10/2028	3,125%	2 127
EMTN RFF EUR 0,875% 22-01-2029	850	EUR	22/01/2029	0,875%	862
EMTN RFF EURIB 3M+0,33% 27-07-2029 EUR	43	EUR	27/07/2029	0,330%	43
EMTN RFF EUR3M+0,41% 25-01-2030	75	EUR	25/01/2030	0,410%	75
EMTN RFF 4,18% 01-04-2030 EUR	50	EUR	01/04/2030	4,180%	51
EMTN RFF 1,125% 25-05-2030 EUR	1 950	EUR	25/05/2030	1,125%	1 965
EMTN RFF ZERO COUPON 10-02-2031	50	EUR	10/02/2031	1,000%	90
EMTN RFF 1% 09-11-2031	900	EUR	09/11/2031	1,000%	894
EMTN RFF EUR3M + 0,74 26-12-31	40	EUR	26/12/2031	4,548%	40
EMTN RFF CMS20Y+0,70% CAP/ FLOOR 23-04-2032	100	EUR	23/04/2032	0,700%	102
EMTN RFF 4,548% 24-05-2032	50	EUR	24/05/2032	4,548%	59
EMTN RFF CMS10Y+1,22% CAP/FLOOR 07-06-2032	100	EUR	07/06/2032	1,220%	102
EMTN RFF 5% 10-10-2033	3 650	EUR	10/10/2033	5,000%	3 988
EMTN RFF 3,25% PUIS CMS10Y C/F EUR - 09-12-33	120	EUR	09/12/2033	3,250%	120
EMTN RFF EUR 4,255% 16-03-2034	150	EUR	16/03/2034	4,255%	155
EMTN RFF EUR 1,875% 30-03-2034	1 000	EUR	30/03/2034	1,875%	1 011
EMTN 2,5750% PUIS CMS20Y C/F EUR 04-06-2034	56	EUR	04/06/2034	2,575%	57
EMTN RFF 2,195% EUR 22-10-2035	60	EUR	22/10/2035	2,195%	60
EMTN SNCF RESEAU 0,75% 25-05-2036	1 500	EUR	25/05/2036	0,750%	1 486
EMTN RFF ZERO COUPON 01-07-2036	50	EUR	01/07/2036	0,010%	87
EMTN RFF 1,1% 27-10-2036	45	EUR	27/10/2036	1,100%	45
EMTN SNCFR 1,50 % 29-05-2037	1 450	EUR	29/05/2037	1,500%	1 445
EMTN RFF CMS20Y+0,235% 25-02-2041	50	EUR	25/02/2041	0,235%	51
EMTN RFF CMS10Y+0,65% CAP/FLOOR 28-10-2041	200	EUR	28/10/2041	0,650%	201
EMTN RFF CMS10Y +1,14% CAP/FLOOR 13-02-2042	200	EUR	13/02/2042	1,140%	207
EMTN RFF 3,30% 18-12-2042 EUR	1 825	EUR	18/12/2042	3,300%	1 912
EMTN RFF 2,00% PUIS CMS10Y C/F 19-09-44	100	EUR	19/09/2044	2,000%	101
EMTN RFF EUR 3,221% 25-04-2045	93	EUR	25/04/2045	3,221%	94
EMTN RFF EUR 3,234% 25-04-2047	93	EUR	25/04/2047	3,234%	94
EMTN RFF IPCH+0,35% 25-07-2047	400	EUR	25/07/2047	0,350%	470
EMTN RFF IPCH+0,542% 25-07-2047	57	EUR	25/07/2047	0,542%	67
EMTN RFF 2,25% 20-12-2047	1 350	EUR	20/12/2047	2,250%	1 460
EMTN SNCF RESEAU EUR 2,029% 22-01-2048	65	EUR	22/01/2048	2,029%	66
EMTN SNCF RESEAU EUR 2 % 05-02-2048	1 225	EUR	05/02/2048	2,000%	1 264
EMTN RFF IPCH+2,384% 17-03-2048	350	EUR	17/03/2048	2,380%	483
EMTN RFF 3,54% 01-02-53	50	EUR	01/02/2053	3,540%	51
EMTN RFF 4,055% 23-06-2060	50	EUR	23/06/2060	4,060%	51
EMTN RFF 4,08% 16-01-2062 EUR	50	EUR	16/01/2062	4,080%	51
EMTN RFF 4,125% 22-03-2062 EUR	1 250	EUR	22/03/2062	4,125%	1 529
EMTN RFF 3,38% 04-06-2063 EUR	200	EUR	04/06/2063	3,380%	218
EMTN RFF EUR 3,50% 12-02-2064	50	EUR	12/02/2064	3,500%	51

31/12/2024

en millions	Nominal en devises	Devise	Echéance	Taux	Valeur IFRS en euros
EMTN RFF EUR 3,50% 01-04-2064	50	EUR	01/04/2064	3,500%	51
EMTN SNCFR 1,475% 30-03-2065	50	EUR	30/03/2065	1,475%	51
EMTN SNCFR RESEAU EUR 2,303% 11-07-2067	50	EUR	11/07/2067	2,303%	51
EMTN SNCFR 2,777 % 29-07-2115 EUR	65	EUR	29/07/2115	2,777%	72
EMTN SNCFR RESEAU 1,425% 14-08-2119	100	EUR	14/08/2119	1,425%	100
EMTN - RFF 5,25% 07-12-2028 £	650	GBP	07/12/2028	5,250%	781
EMTN - RFF 5,35% 12-07-2029	326	GBP	12/07/2029	5,350%	458
EMTN - RFF RPI UK 22-07-2030 £	50	GBP	22/07/2030	0,000%	132
EMTN - RFF 5,25% 31-01-2035 £	475	GBP	31/01/2035	5,250%	612
EMTN - RFF Zcpn 14-04-2038 £	364	GBP	14/04/2038	0,000%	254
EMTN RFF 5% 11-03-2052 £	550	GBP	11/03/2052	5,000%	684
EMTN RFF 4,83% 25-03-2060 £	550	GBP	25/03/2060	4,830%	694
EMTN RFF HKD 2,77% 13-10-2025	937	HKD	13/02/2025	2,770%	119
EMTN RFF 1,91% 27-04-2027 JPY	6 000	JPY	27/04/2027	1,910%	38
EMTN DUAL CUR JP/US 26-11-2027	3 500	JPY	26/11/2027	2,411%	23
EMTN DUAL CUR JP/US 20-12-2027	3 500	JPY	20/12/2027	2,390%	23
EMTN SNCFR RESEAU ZC 0% 19-05-2047	10 841	JPY	19/05/2047	0,000%	66
EMTN RFF 5% 30-03-2032 NOK	500	NOK	30/03/2032	5,000%	43
EMTN RFF SEK 2,83% 28-04-2047	500	SEK	28/04/2047	2,830%	44
EMTN SNCFR RESEAU SEK 2,49% 12-06-2047	510	SEK	12/06/2047	2,490%	45
EMTN SNCFR RESEAU SEK 2,425% 22-06-2047	440	SEK	22/06/2047	2,455%	40
EMTN SNCFR RESEAU SEK 2,455% 22-06-2047	440	SEK	22/06/2047	2,455%	40
EMTN SNCFR RESEAU SEK 2,581% 30-10-2047	400	SEK	30/10/2047	2,581%	36
EMTN RFF 4,20% 19-05-2044 USD	120	USD	19/05/2044	4,200%	115
EMTN SNCFR RESEAU 2,622% 24-09-2049 USD	60	USD	24/09/2049	2,620%	58

5.3.2.2.1.2 Emprunts issus de la SNCF

Lors de la création de RFF au 1er janvier 1997, une dette de 20,5 Mds€ vis-à-vis de la SNCF a été transférée et inscrite au passif du bilan. Depuis la mise en œuvre au 1er juillet 2015 de la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire, cette dette est inscrite au passif du bilan de SNCF Réseau.

Le montant en coût amorti de la dette long terme vis-à-vis de SNCF se décompose comme suit :

31/12/2024					31/12/2023				
en millions	Nominal en devises	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros	en millions	Nominal en devises	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros
Emprunts SNCF					Emprunts SNCF				
				7 698					6 342
Fixe	7 698	EUR	2030	7 698	Fixe	6 341	EUR	2030	6 341
Variable	0	EUR	2029	-	Variable	1	EUR	2027	1

5.3.2.2.1.3 Emprunts aux établissements de crédit et autres emprunts

31/12/2024

en millions	Nominal	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros
Emprunts aux établissements de crédit, dont				451
Emprunt BEI 2007	75	EUR	18/07/2033	76
Emprunt BEI 2016-1	200	EUR	04/06/2038	202
Emprunt BEI 2016-2	150	EUR	22/10/2038	150
EMLT EUR3M+0.75% 31-03-2026	133	EUR	31/03/2026	24
Autres emprunts, dont				10
Emprunt auprès de la région IDF, dettes PPP et autres	10	EUR	2030	10

31/12/2023

en millions	Nominal	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros
Emprunts aux établissements de crédit				471
Emprunt BEI 2007	75	EUR	18/07/2033	76
Emprunt BEI 2016-1	200	EUR	04/06/2038	202
Emprunt BEI 2016-2	150	EUR	22/10/2038	150
EMLT EUR3M+0.75% 31-03-2026	133	EUR	31/03/2026	43
Autres emprunts, dont				13
Emprunt auprès de la région IDF, dettes PPP et autres	17	EUR	2029	13
Dépôts et cautionnements				

5.3.2.2.1.2 Dettes de trésorerie et trésorerie passive

Les dettes à court terme en devise sont enregistrées pour leur montant converti en Euro à la date de transaction, et réévaluées au cours spot de clôture par le biais du résultat. Elles font l'objet d'une couverture économique par des achats à terme en devise.

Les dettes de trésorerie sont constituées de :

- Dettes court terme à plus de 3 mois et moins d'un an libellées en Euros : 0,086 M€ au 31/12/2024 vs 0 M€ au 31/12/2023
- Cash collatéraux passifs couvrant des instruments financiers dérivés actifs (127,84 M€ au 31/12/2024 vs 207 M€ au 31/12/2023).

La trésorerie passive (771,527 M€ au 31/12/2024 contre 551 M€ au 31/12/2023) est principalement constituée de comptes courants et de concours bancaires.

5.3.2.2.2 Passifs financiers évalués à la juste valeur par résultat

Cette catégorie se compose :
 - Des instruments dérivés passifs contractés par le groupe pour gérer ses risques de taux et de change
 - Des instruments dérivés passifs non qualifiés de couverture
 Le portefeuille de dérivés de SNCF Réseau est composé d'instruments dérivés de couverture de la dette, et dans une moindre mesure d'instruments dérivés de transaction. Les principaux dérivés utilisés sont des contrats d'échange de taux d'intérêts, des

contrats de change à terme et des contrats d'échange de devises. Les dérivés sont initialement comptabilisés à leur juste valeur à la date à laquelle le contrat est conclu et réévalués par la suite à leur juste valeur à la clôture.

Les variations de valeur enregistrées en résultat sur les dérivés de couverture de juste valeur (Fair Value Hedge) se compensent avec celles des emprunts couverts en FVH, à l'inefficacité près de la couverture. Les variations de valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie (Cashflow Hedge) sont comptabilisées en capitaux propres pour la part efficace de la couverture et en résultat pour la part inefficace. Les montants différés en capitaux propres sont rapportés en résultat lorsque les flux de trésorerie prévus couverts affectent ce dernier. La variation de valeur des dérivés non qualifiés de couverture est comptabilisée en résultat de la période au sein du résultat financier.

La situation des instruments dérivés de couverture et la gestion des risques qu'ils couvrent sont présentées dans le chapitre 5.3. Les montants des instruments dérivés non qualifiés de couverture sont présentés dans le tableau ci-dessous :

en millions	31/12/2024				31/12/2023			
	Juste valeur en euros		Montant notional en devises		Juste valeur en euros		Montant notional en devises	
	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif
Instruments dérivés de change	-	-	-	-	-	-	-	-
Instruments dérivés de taux (euros)	1	3	20	80	4	1	80	20
Dérivés incorporés (euros)	3	1	50	-	1	4	-	-
Total des dérivés non qualifiés de couverture	4	4	-	-	5	5	-	-

5.4 SITUATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES LIES

Le Groupe désigne certains dérivés comme instruments de couverture du risque de change et du risque de taux d'intérêt, dans des couvertures de juste valeur ou des couvertures de flux de trésorerie. Ainsi, le groupe documente au moment de la mise en place de la couverture :

- La relation économique entre l'élément de couverture et l'élément couvert (dérivé et emprunt couvert)
- Son objectif en matière de gestion des risques
- Et sa stratégie de couverture à l'origine de chaque relation de couverture.

IFRS 9 permet d'exclure de la relation de couverture :

- La composante « Foreign Currency Basis Spread » relative aux instruments de type Cross Currency dont la variation de juste valeur peut sur option être comptabilisée en OCI
- La composante « report /déport » d'un contrat à terme dont la variation de juste valeur peut sur option être comptabilisée en OCI

Conformément à l'option offerte par la norme, SNCF Réseau exclut ces éléments et les comptabilise en OCI afin de limiter l'inefficacité de la couverture et la volatilité en résultat.

Les éléments comptabilisés en OCI seront « recyclés » en résultat sur la durée de la couverture selon la méthode Time Related.

Le groupe utilise aussi la possibilité de couvrir une exposition agrégée (emprunt déjà couvert par un dérivé) par un second dérivé dans une seconde relation de couverture pour toute relation respectant toutes les conditions requises par IFRS 9 à compter du 01 Janvier 2018.

Par convention, les dettes faisant partie d'une exposition agrégée sont présentées dans les tableaux correspondant à la deuxième qualification de couverture dont elles font l'objet.

5.4.1 Politique globale de gestion des risques

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

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

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

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

SNCF Réseau, du fait de son activité financière est exposé aux risques suivants :

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

5.4.2 Gestion du risque de taux d'intérêt

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

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

Le niveau historiquement bas des taux d'intérêt actuels et la volonté de préserver les équilibres économiques à moyen et long terme, ont conduit le Conseil d'Administration de SNCF SA à opter pour une structure cible de l'endettement brut long terme de SNCF SA et de ses filiales à 90% à taux fixe minimum. Un intervalle limité de +/-3 points autour de cette cible reste cependant autorisé.

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

La part à taux fixe de l'endettement financier long terme brut déduction faite des créances CDP des deux plus gros contributeurs du Groupe (SNCF SA et SNCF Réseau) au 31 décembre 2023 est de 91,20 % (reste stable par rapport au 31 décembre 2022). Le respect de cette répartition est contrôlé quotidiennement.

La part à taux fixe de l'endettement financier long terme brut déduction faite des créances CDP de SNCF Réseau au 31 décembre 2024 est de 90,80% comparée à 91,20% au 31 décembre 2023.

5.4.2.1 Structure de la dette avant et après couverture

La ventilation par taux des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés, se présente comme suit :

Structure de la dette en millions d'euros	Avant couverture		Après couverture	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Taux fixe	42 440	45 081	42 404	45 039
Taux variable	1 120	1 230	1 291	1 394
Taux inflation	1 151	1 115	1 019	995
Total des emprunts LT	44 712	47 426	44 714	47 428
Dette CT	6	6	-	-
Total des emprunts	44 718	47 432	44 714	47 428

5.4.2.2 Sensibilité des instruments face aux risques de taux

La sensibilité du résultat au risque de variation des taux d'intérêt est liée :

- A l'endettement net à taux variable après prise en compte des couvertures
- Aux dettes en juste valeur sur option
- Aux instruments dérivés non qualifiés de couverture au sens de la norme IFRS 9
- Aux instruments dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie.

La sensibilité des réserves recyclables (capitaux propres) au risque de variation des taux d'intérêt est liée aux dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie.

L'analyse de sensibilité sur les flux de trésorerie pour les instruments à taux variable a été déterminée en tenant compte

de l'ensemble des flux variables des instruments non dérivés et des instruments dérivés. Les instruments dérivés non qualifiés comptablement de couverture et les dérivés incorporés séparés des dettes entraînent une certaine volatilité du résultat financier.

La variation de valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie génère une certaine volatilité des capitaux propres.

L'analyse est réalisée en supposant que le montant de dettes et d'instruments financiers au bilan au 31 décembre reste constant sur une année.

Au regard des taux de marché relativement faibles durant l'année 2023, SNCF Réseau réalise ses analyses de sensibilité sur une base de variation de taux de +/- 50 points de base.

Une variation de +/- 50 points de base des taux d'intérêt euros à la date de clôture aurait eu pour conséquence une hausse (diminution) des capitaux propres et du résultat à hauteur des montants indiqués ci-après. Pour les besoins de cette analyse, toutes les autres variables, en particulier les cours de change, sont supposées rester constantes. Une analyse similaire, sur cette même base, est présentée au titre de 2023.

en millions d'euros	31/12/2024				31/12/2023			
	Résultat		Capitaux propres		Résultat		Capitaux propres	
	Impact après variation des taux d'intérêt de				Impact après variation des taux d'intérêt de			
Type d'instrument	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb
Instruments financiers à taux variable (après prise en compte des couvertures)	1	-1	-0	0	2	-2	0	-
Endettement net à taux variable (après prise en compte des couvertures de juste valeur)	1	-1	-0	0	2	-2	0	-
Dettes en juste valeur sur option	-	-	-	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	2	-2	-	-	2	-2	-	-
Dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie	13	-15	327	-362	26	-30	340	-378
Total impact	16	-18	327	-362	29	-33	340	-378

5.4.3 Gestion du risque de change

La gestion du risque de change du Groupe SNCF s'effectue au niveau de SNCF SA. En dehors des filiales qui opèrent dans leur propre pays, l'endettement net du Groupe en devises autre que l'euro est géré en fonction de la limite de risque admissible définie, pour le Groupe par le cadre général des risques. Il utilise pour cela des contrats d'échange de devises, généralement mis en place dès l'émission des emprunts. Le Groupe considère que compte tenu du faible pourcentage représenté par les dettes en devises non couvertes, son résultat n'est pas sensible au risque de change.

5.4.3.1 Expositions nettes en devise

SNCF Réseau a dans son portefeuille des emprunts en devises qui ont fait à l'initiation l'objet d'une couverture de change. Les flux en devises (principal et intérêts) sont ainsi couverts par des dérivés de change afin de transformer cette dette en euros. Par ailleurs, les prêts à moyen ou long terme octroyés à SNCF Réseau par SNCF SA depuis le 01/01/2020 sont libellés en euros.

SNCF Réseau n'est donc pas exposé au risque de change.

en millions de devise	Expositions nettes en devise								
	AUD	CAD	CHF	GBP	HKD	JPY	NOK	SEK	USD
31/12/2024									
Dettes libellées en devise	90	277	855	2 814	937	23 185	500	2 290	180
Dérivés de change	90	277	855	2 814	937	23 185	500	2 290	180
Exposition nette en devise	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31/12/2023									
Dettes libellées en devise	90	277	855	2 814	937	23 181	500	2 290	180
Dérivés de change	90	277	855	2 814	937	23 181	500	2 290	180
Exposition nette en devise	-	-	-	-	-	-	-	-	-

5.4.3.2 Structure de la dette avant et après couverture de change

SNCF Réseau n'a plus recours au marché des capitaux mais conserve jusqu'à leur échéance son stock d'emprunts en devises et les contrats d'échange de devises adossés.

La ventilation par devises des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés (de couverture et de transaction), se présente comme suit :

Structure de la dette en millions d'euros	Avant couverture		Après couverture	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Euro	39 194	42 018	44 731	47 426
Livre sterling	3 615	3 478	-	-
Dollar américain	173	163	-	-
Yen	150	159	-	-
Franc suisse	994	985	-	-
Couronne norvégienne	43	47	-	-
Couronne suédoise	202	209	-	-
Dollar canadien	204	201	-	-
Dollar de Hong Kong	119	111	-	-
Dollar australien	54	56	-	-
Autres	-	-	-	-
Total des emprunts	44 748	47 426	44 731	47 426

5.4.4 Gestion du risque de liquidité

5.4.4.1 Politique de gestion de la liquidité

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

S'appuyant sur une gestion proactive de sa liquidité, de la qualité de sa signature et de sa présence renouvelée sur les marchés internationaux de capitaux, SNCF SA bénéficie d'un accès diversifié aux ressources financières qu'elles soient à court terme, ou à long terme.

SNCF SA dispose pour assurer sa liquidité de :

- un programme de Neu-CP d'un plafond de 3 Mds€,
- un programme d'Euro Commercial Paper d'un plafond de 5 Mds€
- un programme EMTN un plafond de 15 Mds€
- une facilité de crédit renouvelable (Revolving Credit Facility - RCF) d'un montant de 3,5 Mds€, entièrement disponible, contractée auprès des 20 banques partenaires du Groupe.

5.4.4.2 Échéancier des emprunts et dettes financières

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Moins d'un an	2 684	3 855
1 à 5 ans	9 511	10 707
5 à 10 ans	15 611	15 796
10 à 20 ans	7 374	8 492
20 ans et plus	8 270	8 437
Emprunts et dettes financières hors impact de juste valeur	43 450	47 287
Impact de la juste valeur (option "juste valeur")	-	-
Impact de la juste valeur (comptabilité de couverture)	76	-77
Emprunts et dettes financières	43 526	47 211
Juste valeur des dérivés actifs et passifs non courants	486	345
Juste valeur des dérivés actifs et passifs courants	-19	-9
Emprunts et dettes financières (y compris dérivés actifs et passifs)	43 993	47 547

5.4.4.3 Échéancier des flux de trésorerie contractuels

	31/12/2024										31/12/2023					
en millions d'euros	Total	Moins de 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus	Total	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Emprunts obligataires	-51 769	-3 265	-5 409	-2 433	-4 510	-4 595	-16 947	-15 791	-6 995	-8 771	-54 130	-6 351	-12 684	-12 547	-10 906	-11 643
Capital	-36 686	-1 616	-3 759	-783	-2 859	-2 946	-10 348	-9 173	-6 891	-8 659	-38 986	-3 998	-9 130	-9 360	-7 685	-8 813
Flux d'intérêts	-15 083	-1 649	-1 649	-1 650	-1 650	-1 649	-6 599	-6 619	-104	-112	-15 145	-2 353	-3 554	-3 188	-3 221	-2 829
Emprunts auprès des établissements de crédit	-522	-27	-135	-7	-7	-7	-155	28	-368	-	-410	-40	-19	21	-373	-
Capital	-439	-19	-128	-	-	-	-128	58	-350	-	-297	-19	14	58	-350	-
Flux d'intérêts	-83	-8	-7	-7	-7	-7	-26	-30	-18	-	-113	-21	-33	-37	-23	-
Emprunts SNCF	-7 669	-115	-67	-114	-96	-148	-423	-7 012	-103	-16	-7 672	-205	-338	-6 974	-74	-80
Capital	-7 462	-86	-41	-91	-76	-130	-336	-6 954	-77	-9	-7 479	-129	-289	-6 941	-49	-71
Flux d'intérêts	-207	-29	-26	-23	-20	-18	-87	-58	-26	-7	-192	-76	-49	-33	-25	-9
Autres emprunts	-317	-2	-2	-2	-2	-1	-6	-309	-0	-	-334	-3	-7	-324	-0	-
Capital	-317	-2	-2	-2	-2	-1	-6	-309	-0	-	-334	-3	-7	-324	-0	-
Flux d'intérêts	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous total emprunts	-134	-134									-213	-213				
Dettes de trésorerie	-134	-134									-213	-213				
Capital	-134	-134									-213	-213				
Flux d'intérêts	-0	-0									-0	-0				
Dettes financières brutes	-60 411	-3 543	-5 612	-2 555	-4 613	-4 750	-17 531	-23 084	-7 466	-8 787	-62 759	-6 812	-13 048	-19 824	-11 353	-11 722
Actifs financiers	29 866	470	3 059	1 067	2 640	1 507	8 274	8 624	6 251	6 247	31 488	495	8 530	8 875	7 116	6 473
Flux d'intérêt sur dérivés de couverture - JV négative	-127	-10	-13	-15	-14	-10	-52	-78	-14	27	-64	-6	-35	-36	-1	14
Flux d'intérêt sur dérivés de transaction - JV négative	-25	-1	-1	-1	-1	-1	-6	-7	-9	-0	2	-	-	0	2	-0
Flux d'intérêt sur dérivés de couverture - JV positive	782	30	27	26	27	27	107	154	224	267	691	19	73	119	219	261
Flux d'intérêt sur dérivés de transaction - JV positive	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-0	-9	-1	-3	-4	-1	0
Instruments financiers dérivés	632	19	13	10	12	16	49	69	202	294	620	11	35	79	219	276
Appels de marge passifs	-128	-128									-207	-207				
Appels de marge actifs	498	498									420	420				
Dettes PPP	-2 383	-204	-198	-198	-198	-198	-792	-990	-403	-	-2 680	-308	-792	-990	-601	-
Capital	-1 751	-198	-182	-172	-163	-155	-672	-660	-221	-	-1 951	-297	-672	-660	-322	-
Flux d'intérêts	-632	-6	-16	-26	-35	-43	-120	-330	-182	-	-729	-11	-120	-330	-279	-
Subvention à recevoir - PPP	2 383	204	198	198	198	198	792	990	403	-	2 625	250	792	990	601	-
Capital	1 751	198	182	172	163	155	672	660	221	-	1 896	242	672	660	322	-
Flux d'intérêts	632	6	16	26	35	43	120	330	182	-	729	8	120	330	279	-
Dettes et créances PPP	-0	-	-	-	-	-0	-0	-	-	-	-55	-58	-0	-	-	-

Pour les passifs financiers, les flux de trésorerie contractuels sont non actualisés, correspondant aux montants à rembourser y compris les intérêts dont la part variable est basée sur le fixing du 31 décembre de chaque arrêté.

5.4.5 Gestion du risque de crédit et de contrepartie

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

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

Dans le cadre de l'application de l'amendement à la norme IFRS 7 « Informations à fournir : compensation des actifs financiers et des passifs financiers », sont présentés dans les tableaux ci-dessous, la juste valeur des instruments dérivés de change et de taux utilisés par SNCF Réseau, souscrits dans le cadre de conventions-cadres comprenant une clause de compensation globale exécutoire.

La colonne « Cash collatéral couvrant » correspond aux encours des contrats de collatéralisation sur les instruments financiers dérivés mais qui ne satisfont pas les critères de compensation établis par IAS 32 « Instruments financiers : présentation ».

31/12/2024	Montants bruts (a)	Montants compensés au bilan (b)	Montants nets présentés au bilan (c=a-b)	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7 (f=c-d-e)
				Cash collatéral couvrant (d)	Instruments dérivés (e)	
en millions d'euros						
Instruments financiers dérivés actifs	687	-	687	128	546	13
Instruments financiers dérivés passifs	1 154	-	1 154	498	546	110

31/12/2023	Montants bruts (a)	Montants compensés au bilan (b)	Montants nets présentés au bilan (c=a-b)	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7 (f=c-d-e)
				Cash collatéral couvrant (d)	Instruments dérivés (e)	
en millions d'euros						
Instruments financiers dérivés actifs	859	-	859	34	539	285
Instruments financiers dérivés passifs	1 195	-	1 195	212	539	444

5.4.6 Synthèse des impacts des opérations de couverture

5.4.6.1 Informations relatives aux couvertures de juste valeur (Fair Value Hedge)

Les couvertures de juste valeur peuvent couvrir soit le risque de taux, soit le risque de change ou simultanément les risques de taux et de change. Le tableau ci-dessous synthétise les impacts liés à la comptabilité de couverture sur les éléments couverts et les instruments de couverture.

31/12/2024	Valeur comptable des dérivés		Variation de JV du dérivé pour le calcul de l'inefficacité	Valeur comptable de l'élément couvert		Ajustement de couverture de JV inclus dans la valeur comptable de la dette		Variation de JV de l'élément couvert	Inefficacité de la couverture	Réserves liées aux coûts de la couverture	
	Actif	Passif		Actif	Passif	Couverture en vie	Couverture arrêtées			En cumulé	De la période
en millions d'euros											
Couverture de Juste Valeur (FVH)											
Risque de change	225	58	6	-	871	-164	67	-6	0	7	-5
Cross Currency Swaps*	225	58	6					-6	0	7	-5
Achats et ventes de devises	0	-0	-					-	-	-	-
Risque de taux	12	-0	-2	304	144	-2		1	-1	-	-
Swaps de taux	12	-0	-2					1	-1	-	-
	-	-									
* dont part taux des CCS	0	0							0		

L'inefficacité présentée en risque de change correspond intégralement à la part taux des Cross Currency Swaps.

31/12/2023	Valeur comptable des dérivés		Variation de JV du dérivé pour le calcul de l'inefficacité	Valeur comptable de l'élément couvert		Ajustement de couverture de JV inclus dans la valeur comptable de la dette		Variation de JV de l'élément couvert	Inefficacité de la couverture	Réserves liées aux coûts de la couverture	
	Actif	Passif		Actif	Passif	Couverture en vie	Couverture arrêtées			En cumulé	De la période
en millions d'euros											
Couverture de Juste Valeur (FVH)											
Risque de change	223	58	46	-	863	-158	67	-53	-8	12	10
Cross Currency Swaps*	223	58	46					53	-8	12	10
Achats et ventes de devises	-	-	-					-	-	-	-
Risque de taux	15	1	-5	510	150	-2		-3	-8	-	-
Swaps de taux	15	1	-5					-3	-8	-	-
	-	-	-					-	-		
* dont part taux des CCS	-	-									

5.4.6.2 Informations relatives aux couvertures de flux de trésorerie (Cashflow Hedge)

Les couvertures de flux de trésorerie peuvent couvrir soit le risque de taux, soit le risque de change ou simultanément les risques de taux et de change. Le tableau ci-dessous synthétise les impacts liés à la comptabilité de couverture sur les éléments couverts et les éléments de couverture.

31/12/2024	Valeur comptable des dérivés		Variation de JV du dérivé pour le calcul de l'inefficacité	Soldes des réserves de couverture		Réserves recyclées en résultat		Réserves liées aux coûts de la couverture		Valeur comptable de l'élément couvert		Variation de JV de l'élément couvert	Inefficacité de la couverture
	Actif	Passif		Sur couverture en vie	Sur couverture arrêtées	Car l'élément couvert a influé sur le résultat	Car l'élément couvert ne se réalise plus	En cumulé	De la période	Actif	Passif		
en millions d'euros													
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)													
Risque de change	435	932	-226	-759	-	-	-	94	80	-	4 569	193	-32
Cross Currency Swaps*	435	932	-226	-759				94	80			193	-32
Achats et ventes de devises	-	-	-	-				-	-			-	-
Risque de taux	7	159	-8	293 779	-294 005	-1	-6	-	-	-	1 134	8	-0
Swaps de taux	7	159	-8	293 779	-294 005			-	-			8	-0
	-	-	-	-				-	-				
* dont part taux des CCS	119	294											-32

L'inefficacité présentée en risque de change correspond intégralement à la part taux des cross currency swaps.

5.4.6.3 Montants, échéance et degré d'incertitude des flux

31/12/2024

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux reçus	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Juste Valeur (FVH)						
Risque de change	858	-	186	228	444	-
Cross Currency Swaps	858	-	186	228	444	-
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	205	-	155	50	-	-
Swaps de taux	205	-	155	50	-	-
Total	1 064	-	341	278	444	-

31/12/2023

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux reçus	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Juste Valeur (FVH)						
Risque de change	869	-	83	341	444	-
Cross Currency Swaps	869	-	83	341	444	-
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	205	-	155	50	-	-
Swaps de taux	205	-	155	50	-	-
Total	1 074	-	239	391	444	-

31/12/2024

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux donnés	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Juste Valeur (FVH)						
Risque de change	791	-	190	193	408	-
Cross Currency Swaps	791	-	190	193	408	-
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	205	-	155	50	-	-
Swaps de taux	205	-	155	50	-	-
Total	996	-	346	243	408	-

31/12/2023

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux donnés	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Juste Valeur (FVH)						
Risque de change	791	-	115	269	408	-
Cross Currency Swaps	791	-	115	269	408	-
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	205	-	155	50	-	-
Swaps de taux	205	-	155	50	-	-
Total	996	-	270	319	408	-

31/12/2024

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux reçus	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)						
Risque de change	4 553	116	1 390	379	1 021	1 647
Cross Currency Swaps	4 553	116	1 390	379	1 021	1 647
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	1 818	-	80	601	1 137	-
Swaps de taux	1 818	-	80	601	1 137	-
Total	6 370	116	1 470	980	2 157	1 647

31/12/2023

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux reçus	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)						
Risque de change	4 418	-	1 074	649	996	1 700
Cross Currency Swaps	4 418	-	1 074	649	996	1 700
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	1 893	-	80	545	1 068	200
Swaps de taux	1 893	-	80	545	1 068	200
Total	-	-	-	-	-	-

31/12/2024

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux donnés	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)						
Risque de change	5 105	112	1 666	284	1 188	1 855
Cross Currency Swaps	5 105	112	1 666	284	1 188	1 855
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	1 819	-	80	601	1 138	-
Swaps de taux	1 774	-	80	646	1 048	-
Total	6 924	112	1 746	885	2 326	1 855

31/12/2023

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux donnés	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)						
Risque de change	5 120	-	1 319	670	1 188	1 942
Cross Currency Swaps	5 120	-	1 319	670	1 188	1 942
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	1 893	-	80	545	1 068	200
Swaps de taux	1 893	-	80	545	1 068	200
Total	7 013	-	1 399	1 215	2 256	2 142

5.5 COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET

Le coût de l'endettement financier net contient :

- Les intérêts payés sur les emprunts courants et non courants,
- Les intérêts perçus sur les créances octroyées et la trésorerie disponible,
- Le résultat de change des dettes et de la trésorerie,
- Le résultat de juste valeur et couverture,
- Les résultats sur instruments financiers non qualifiés de couverture,
- la part inefficace des instruments financiers de couverture,

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

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Résultat sur passifs au coût amorti	-1665	-1812	147
Résultat sur actifs au coût amorti	1329	1543	-214
Résultat sur opérations de couverture	-15	-36	21
Résultat sur autres instruments à la JV par résultat	0	0	0
Résultat de change	0	0	0
Coût de l'endettement financier net	-351	-305	-46
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives	-6	-3	-3
Autres charges financières	-6	-9	3
Autres produits financiers	0	0	0
Coût de l'endettement financier net et autres	-363	-317	-47

Analyse du résultat sur opérations de couverture :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Résultat des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur dont :	3	51	-48
Intérêts de la période sur les swaps de couverture de juste valeur	-2	9	-11
Variation de juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur	5	42	-37
Amortissements du report/déport des dérivés de change	0	-	0
Variation de juste valeur des passifs et actifs couverts en juste valeur	8	-48	56
Résultat sur couverture de juste valeur	11	3	8
Intérêts de la période sur les swaps de couverture de flux de trésorerie	28	0	28
Recyclage en résultat des montants différés en capitaux propres	-43	-19	-24
Inefficacité des couvertures	-11	-16	5
Résultat sur couverture de flux de trésorerie	-26	-34	8

Analyse du résultat des autres instruments financiers évalués à la juste valeur :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Résultat des dérivés non qualifiés de couverture dont :	0	0	0
Intérêts nets perçus ou versés sur les swaps non qualifiés de couverture	-1	-1	0
Variation de juste valeur des dérivés non qualifiés de couverture	1	1	0
Résultat sur actifs à la juste valeur par résultat	0	0	0

5.6 RAPPROCHEMENT AVEC LES FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

Le tableau ci-après fait le lien entre les postes de dettes au bilan et les flux de trésorerie liés aux activités de financement :

Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Variations "non cash"

en millions d'euros	31/12/2023	Émissions d'emprunts / prêts	Rembour- sements d'emprunts / prêts	Encaissements / décaissements sur créances et dettes PPP	Variation des dettes et actifs de trésorerie	Variations de juste valeur	Autres	31/12/2024
Passifs	-56 382	-1 502	4 211	105	79	557	120	-52 832
Dettes long terme	-47 427	-1 502	4 211	-	0	7	5	-44 726
Dérivés passifs	-1 195	-	-	-	-	-73	114	-1 154
Dettes court terme et collatéraux passifs	-213	-	-	-	79	-	0	-134
Dettes PPP	-1 956	-	-	105	-	96	-	-1 756
Subvention financière	-5 591	-	-	-	-	528	-	-5 063
Actifs	36 008	-	-2 723	-45	79	-811	-98	32 410
Placements court terme et collatéraux actifs	420	-	-	-	79	-	-	498
Dérivés actifs	859	-	-	-	-	-74	-98	687
Créance sur la Caisse de la dette publique	32 841	-	-2 723	-	-	-637	-	29 481
Créances PPP	1 889	-	-	-45	-	-99	-	1 744
Total des passifs et actifs liés aux activités de financement (1)	-20 374	-1 502	1 488	60	157	-254	21	-20 422
Passifs	-551	-	-	-	-218	-	-0	-772
Trésorerie passive	-551	-	-	-	-218	-	-0	-772
Actifs	598	-	-221	-	16	1	3	406
Prêts, créances et placements	514	-	-221	-	-0	1	0	299
Valeurs mobilières de placement	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponibilités	84	-	-	-	16	-	3	107
Total des autres passifs et actifs financiers (2)	47	-	-221	-	-202	1	3	-365
dont autres actifs financiers	514	-	-221	-	-0	1	0	299
dont trésorerie et équivalents de trésorerie	-467	-	-	-	-202	-	2	-664
TOTAL DETTE NETTE (1)+(2)	-20 327	-1 502	1 266	60	-45	-252	24	-20 787

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

en millions d'euros	31/12/2023	Cash-Flow libre	Variation non cash	31/12/2024
Passifs liés aux activités de financement	-56 382	2 893	658	-52 832
Actifs liés aux activités de financement	36 008	-2 689	-909	32 410
Autres actifs financiers	514	-216	2	299
Trésorerie et Equivalents de trésorerie	-467	-201	4	-664
Dette nette IFRS- Variation Cash	-20 327	-214	-244	-20 787
Décomposition selon éléments du TFT				
Dont Flux tréso liées aux activités opérationnelles		2 443		
Dont Flux tréso liées aux activités investissement		-1 972		
Retraité des variations des prêts et avances accordés (Eole)*		-216		
Frais financiers décaissés		-350		
Remboursements et intérêts nets sur obligations locatives		-94		
Opérations sur capital		-		
Cash-Flow Libre - variation cash		-189		
BFR Financier **		-		
Incidence variation de périmètre		-5		
Variation opération sur capital		-		
Cash-Flow Libre Groupe SNCF Réseau		-132		

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

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

		Flux de trésorerie liés aux activités de financement				Variations "non cash"			
en millions d'euros	31/12/2022	Émissions d'emprunts / prêts	Remboursements d'emprunts / prêts	Encaissements / décaissements sur créances et dettes PPP	Variation des dettes et actifs de trésorerie	Variations de juste valeur	Autres	31/12/2023	
Passifs	-59 439	-1 753	3 767	84	-19	1 125	-148	-56 382	
Dettes long terme	-49 460	-1 753	3 767	-	-0	17	2	-47 427	
Dérivés passifs	-1 375	-	-	-	-	329	-149	-1 195	
Dettes court terme et collatérales passifs	-193	-	-	-	-19	-	-1	-213	
Dettes PPP	-2 126	-	-	84	-	85	-	-1 956	
Subvention financière	-6 285	-	-	-	-	694	-	-5 591	
Actifs	39 253	-	-2 145	-80	-190	-993	164	36 008	
Placements court terme et collatéraux actifs	610	-	-	-	-190	-	-	420	
Dérivés actifs	838	-	-	-	-	-143	164	859	
Créance sur la Caisse de la dette publique	35 746	-	-2 145	-	-	-760	-	32 841	
Créances PPP	2 059	-	-	-80	-	-90	-	1 889	
Total des passifs et actifs liés aux activités de financement (1)	-20 186	-1 753	1 622	4	-209	132	16	-20 374	
Passifs	-662	-	-	-	-789	-	900	-551	
Trésorerie passive	-662	-	-	-	-789	-	900	-551	
Actifs	826	-	-152	-	816	8	-901	598	
Prêts, créances et placements	709	-	-152	-	-50	8	-1	-	
Valeurs mobilières de placement	20	-	-	-	-20	-	-	84	
Disponibilités	98	-	-	-	886	-	-	84	
Total des autres passifs et actifs financiers (2)	164	-	-152	-	27	8	-1	47	
dont autres actifs financiers	709	-	-152	-	-50	8	-1	514	
dont trésorerie et équivalents de trésorerie	-545	-	-	-	77	-	-	-467	
TOTAL DETTE NETTE (1)+(2)	-20 022	-1 753	1 470	4	-182	140	15	-20 327	
Rapprochement entre la variation de la dette nette IFRS et le Cash-Flow Libre									
en millions d'euros	31/12/2022	Cash-Flow libre	Variation non cash	31/12/2023					
Passifs liés aux activités de financement	-59 439	2 080	977	-56 382					
Actifs liés aux activités de financement	39 253	-2 416	-829	36 008					
Autres actifs financiers	709	-202	7	514					
Trésorerie et Equivalents de trésorerie	-545	77	-0	-467					
Dettes nettes IFRS - Variation Cash	-20 022	-461	155	-20 327					
Décomposition selon éléments du TFT									
Dont Flux trésorerie liées aux activités opérationnelles		2 141							
Dont Flux trésorerie liées aux activités investissement		-1 869							
Retraité des variations des prêts et avances accordés (Eole)*		-201							
Frais financiers décaissés		-323							
Remboursements et intérêts nets sur obligations locatives		-93							
Opérations sur capital		-							
Cash-Flow Libre - variation cash		-345							
BFR Financier **		-							
Incidence variation de périmètre		-							
Variation opération sur capital		-							
Cash-Flow Libre Groupe SNCF Réseau		-253							

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

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

6 AVANTAGES DU PERSONNEL

6.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL

La loi du 04 août 2014 portant réforme ferroviaire au 1er juillet 2015 avait garanti aux agents transférés de SNCF Mobilités l'intégralité des droits acquis au titre des avantages du personnel dont ils bénéficiaient. Les régimes d'avantages du personnel de l'employeur historique sont donc restés en vigueur au sein du groupe Réseau.

Depuis le 1er janvier 2016, les avantages octroyés aux agents transférés de SNCF Mobilités ont été progressivement étendus aux agents de l'ex. Réseau Ferré de France (RFF). Cette convergence qui a concerné environ 1 500 agents n'a pas eu d'impacts matériels sur l'évolution globale des engagements.

Les négociations relatives à la création d'une Convention Collective Nationale (CCN) pour l'ensemble de la branche ferroviaire ont débuté en décembre 2013.

Imposées par la Loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, ces négociations portent sur les thématiques obligatoires d'une convention collective de branche en droit français.

Ainsi, cinq accords de branche, concernant chacun un futur volet de la CCN, ont été négociés et conclus :

- L'accord du 23 avril 2015 relatif au champ d'application de la CCN ;
- L'accord du 31 mai 2016 relatif aux dispositions générales de la CCN ;
- L'accord du 31 mai 2016 relatif au contrat de travail et à l'organisation du travail dans la branche ferroviaire. ;
- L'accord du 6 juin 2017 relatif à la formation professionnelle dans la branche ferroviaire ;
- L'accord du 6 décembre 2021 relatif aux classifications et aux rémunérations dans la branche ferroviaire.

L'ensemble de ces accords ont été étendus par arrêté ministériel, et sont donc pleinement applicables à l'ensemble des entreprises de la branche ferroviaire. Par exception, il est à noter que le volet "organisation du travail" de la CCN, prévu par l'accord du 31 mai 2016, est applicable depuis le 1er janvier 2017 non-seulement aux entreprises de la branche, mais également aux salariés des entreprises titulaires d'un certificat ou d'un agrément de sécurité affectés aux activités ferroviaires, quelle que soit l'activité principale de leurs entreprises.

Les négociations sur les autres volets de la future CCN de la branche ferroviaire se poursuivent. Les volets restant à traiter sont les suivants :

- Les garanties collectives des salariés de la branche (prévoyance) ;
- Le droit syndical.

Par ailleurs, la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 "pour un nouveau pacte ferroviaire" avait défini le calendrier et les modalités d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires nationaux de voyageurs et avait confié à la branche la négociation des garanties sociales, autres que celles déjà prévues par la loi, attachées aux salariés transférés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, dit « sac à dos social ».

L'accord relatif aux garanties sociales signé le 6 décembre 2021, aujourd'hui étendu, définit ainsi, au-delà des règles déjà prévues par la loi (garanties de l'emploi et de rémunération, affiliation au régime spécial de retraite), les règles de transfert des garanties sociales dont les salariés bénéficiaient, telles que le maintien dans leur logement locatif, l'accès à la médecine de soins SNCF, la continuité des facilités de circulation, le devenir de leur compte-épargne temps, etc., chez leur nouvel employeur.

6.1.1 Avantages du personnel à court terme

Il s'agit des avantages du personnel (autres que les indemnités de cessation d'emploi) payés intégralement dans les douze mois suivant la fin de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants.

6.1.2 Avantages du personnel postérieurs à l'emploi

Il s'agit des avantages du personnel (autres que les indemnités de fin de cession d'emploi) acquis pendant la période d'activité des salariés, mais payés après la fin de cette période d'emploi comme les pensions et autres prestations de retraite, l'assurance-vie postérieure à l'emploi, l'assistance médicale postérieure à l'emploi.

La création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF le 30 juin 2007, a eu pour conséquence de dégager SNCF de ses engagements de retraite et de prévoyance, l'Entreprise se trouvant désormais engagée vis-à-vis de son personnel par un régime à cotisations définies.

Les régimes à prestations définies relatifs aux avantages du personnel postérieurs à l'emploi comprennent notamment les indemnités de fin de carrière ou indemnités de départ en retraite, et d'autres avantages décrits ci-après.

6.1.2.1 Rentes pour accidents du travail, de trajets et maladies professionnelles (ATT-MP) des agents du cadre permanent

Le service des rentes Accidents du Travail (AT) est auto-assuré pour le personnel actif et retraité des sociétés SNCF Réseau, et SNCF Gares et Connexions, indépendamment du régime général en vigueur.

Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté. Elles constituent des avantages à long terme lorsqu'elles sont versées aux actifs sur leurs périodes d'activité et des avantages postérieurs à l'emploi lorsqu'elles sont versées sur la période de retraite. La provision intègre la réversibilité des rentes d'accidents du travail, en principe non réversibles, sauf lorsque le décès du salarié actif ou du pensionné est imputable à la maladie ou à l'accident professionnel. Dans ce cas, le conjoint survivant bénéficie d'une rente d'ayant-droit.

6.1.2.2 Action sociale

Diverses actions sont mises en œuvre au titre de l'action sociale des sociétés SNCF Réseau et Gares et Connexions : accès aux infrastructures, consultations d'assistantes sociales... Ces actions profitent à l'ensemble des agents actifs (avantages à court terme) et essentiellement aux agents retraités relevant du régime spécial statutaire et à leurs veuves (avantages postérieurs à l'emploi). Une provision à due concurrence au titre de l'avantage octroyé aux retraités est donc constituée.

6.1.2.3 Régime différentiel de prévoyance des cadres supérieurs du cadre permanent

Le régime de prévoyance complémentaire concerne les cadres supérieurs statutaires de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions. Le régime différentiel verse à ses affiliés et à leurs ayants-droits les prestations en nature des assurances maladie et maternité, les allocations prévues en cas de décès de l'agent, du pensionné, du conjoint ou de l'enfant, et des prestations spécifiques (allocations de fin de carrière, allocations d'hébergement, allocations spéciales de secours aux conjoints).

6.1.2.4 Cessations anticipées d'activité et temps partiels de fin de carrière

Les formules de cessations anticipées d'activité (CAA) et de temps partiels de fin de carrière (TPFC) résultent de l'accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière du 22 avril 2024, qui se substitue à l'accord de juin 2008 relatif à la cessation progressive d'activité (CPA).

L'accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière offre à tout salarié contractuel ou statutaire de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions la possibilité de bénéficier d'une formule de cessation anticipée d'activité ou d'un temps partiel de fin de carrière, dès lors qu'il liquide son droit à pension de retraite à l'issue du dispositif.

Le régime de CAA et TPFC constitue un avantage du personnel postérieur à l'emploi et fait l'objet d'une provision. Le calcul de la provision repose sur plusieurs hypothèses structurantes, telles que l'âge de départ à la retraite, la durée d'exposition à des postes à pénibilité avérée, les prévisions d'adhésion aux différentes formules de CAA ou de TPFC.

La provision relative à la CPA, devenue caduque du fait du nouvel accord du 22 avril 2024, a été reprise en quasi-intégralité. La CPA qui constituait un avantage à long terme, proposait une formule de temps de travail permettant une cessation dégressive ou complète d'activité avant le départ à la retraite.

6.1.2.5 Indemnités de départ en retraite des agents contractuels

Cette provision couvre le versement des indemnités de départs en retraite des agents contractuels, en application du régime de droit commun, sur la base de l'ancienneté du salarié dans l'Entreprise.

6.1.2.6 Facilités de circulation

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

Les facilités de circulation octroyées au personnel actif sur leur période d'activité ainsi qu'à leurs ayants-droits, en contrepartie des services rendus, sont qualifiés d'avantages à court terme et constituent des charges de l'exercice au cours duquel le service est rendu.

En revanche, les facilités de circulation octroyées au personnel actif pour la période postérieure à leur emploi, ainsi qu'aux retraités et à leurs ayants-droits, constituent des avantages postérieurs à l'emploi.

L'obligation relative aux facilités de circulation est estimée sur la base du coût moyen marginal du dispositif. Ce dernier étant toujours resté inférieur au prix moyen acquitté par les bénéficiaires lors de la réservation, aucun passif n'était reconnu avant le 31 décembre 2022.

La convention entre l'ACOSS (Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale) et l'UTP (Union des Transports Publics) signée en août 2022, a modifié ce coût marginal, induisant une augmentation des cotisations sociales dues au titre des facilités de circulation, celles-ci étant calculées sur la base de nouvelles assiettes constituées du nouveau barème forfaitaire de valorisation des avantages en nature FC.

Le nouveau dispositif de gestion des facilités de circulation prévu par la Convention collective nationale de la branche ferroviaire a par ailleurs instauré le principe du versement de contributions financières établies selon ledit barème forfaitaire, à compter de 2025, à une caisse de compensation ad hoc, afin de réallouer les sommes collectées aux opérateurs de transport. Ce versement est néanmoins intervenu dès 2024 du fait de la facturation des facilités de circulations par SNCF Voyageurs.

Les facilités de circulation octroyés au titre des avantages postérieurs à l'emploi font l'objet d'une provision.

6.1.3 Avantages du personnel à long terme

Il s'agit des avantages, autres que les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de fin de contrat de travail que l'entreprise ne s'attend pas à régler intégralement dans les douze mois suivant la fin de l'exercice au cours duquel les salariés ont rendu les services correspondants. Ces avantages couvrent les dispositifs suivants.

6.1.3.1 Cessations progressives d'activité

L'accord relatif à la Cessation Progressive d'Activité (CPA) visant à aménager le temps de travail des salariés en fin de carrière est devenu caduc du fait de la signature le 22 avril 2024 de l'accord relatif aux cessations anticipées d'activité (CAA) et temps partiels de fin de carrière (TPFC).

La provision CAA a été reprise dans sa quasi-intégralité. Seule subsiste une part de provision au titre des agents qui sont en cessation progressive d'activité à la date de la clôture.

L'accord CPA de 2008 offrait la possibilité d'une cessation dégressive ou complète d'activité pour le personnel des sociétés SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions. L'octroi des avantages combinait des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel.

6.1.3.2 Rentes accident du travail et maladie professionnelle (AT-MP) des agents du cadre permanent pour leur période d'activité

Cf. Note 6.1.2.1.

6.1.3.3 Médailles d'honneur du travail

La médaille d'honneur est destinée à récompenser les services rendus dans leur emploi par les agents. La médaille d'argent peut être décernée à tout agent quel que soit son âge, en activité ou non, comptant au moins 25 années de service. Dans les mêmes conditions, la médaille de vermeil peut être décernée à tout agent comptant au moins 35 années de services et la médaille d'or à tout agent comptant au moins 38 années de service (ou 20, 30 et 33 ans pour les agents de conduite). Les agents en activité de service auxquels est décernée la médaille d'honneur bénéficient d'une allocation et d'un congé supplémentaire avec solde. La provision est calculée en valorisant le coût de cette allocation et des 2 jours de congés supplémentaires obtenus. Les montants des différentes allocations sont fixés par décret et ne changent pas, sauf en cas de publication de nouveaux montants.

6.1.3.4 Comptes épargne temps de fin d'activité

Suite à la publication de la loi 2005-296 du 31 mars 2005 portant sur la réforme de l'organisation du temps de travail dans l'Entreprise et du décret du 3 septembre 2008 sur l'application de la loi du 8 février 2008 pour le pouvoir d'achat, l'EPIC SNCF Mobilités avait signé, le 6 juin 2008, un accord collectif prévoyant la création d'un compte épargne temps permettant d'épargner des jours de congés, à utiliser soit en complément des jours de congés de l'année (avantage à court terme), soit en fin de carrière, ou dans le cadre d'une cessation progressive d'activité (avantages à long terme). Cet accord bénéficie au personnel de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions.

6.1.3.5 Accord en faveur des anciens apprentis

La provision concerne l'accord collectif du 28 octobre 2016 négocié au niveau du groupe public ferroviaire relatif à l'évolution des majorations salariales des anciens apprentis et élèves et à la mise en place d'un dispositif de participation financière de l'entreprise au rachat des trimestres de retraite non validés de ses anciens apprentis, au titre de périodes d'apprentissage effectuées avant le 30 juin 2008.

6.1.4 Indemnités de cessation d'emploi

Il s'agit des avantages du personnel payables à la suite de la décision de l'entité de résilier le contrat de travail du membre du personnel avant l'âge normal de départ en retraite ; ou la décision du membre du personnel de partir volontairement en échange de ces indemnités.

Les indemnités de cessation d'emploi comprennent les dispositifs ci-après.

6.1.4.1 Départs volontaires des agents statutaires

Ce dispositif permet à des agents du cadre permanent et relevant de certains établissements identifiés comme étant en excédent d'effectifs, de bénéficier d'une indemnité forfaitaire de départ et

des allocations d'aide de retour à l'emploi en contrepartie de leur départ de l'Entreprise.

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

6.1.4.2 Allocations de retour à l'emploi

L'assurance chômage du personnel de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions est gérée en auto-assurance. La provision pour allocations de retour à l'emploi permet de couvrir les prestations versées par Pôle Emploi aux ex salariés, s'ils sont démissionnaires, licenciés par mesure disciplinaire, voire réformés pour les agents statutaires. La provision couvre également les prestations susceptibles d'être versées aux apprentis et alternants à l'issue de leur contrat de travail

6.2 ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES

6.2.1 Décomposition du passif

Les principaux régimes d'avantages du personnel du Groupe donnent lieu à la comptabilisation des passifs suivants :

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Retraite et autres avantages assimilés	415	421
Prévoyance CS	17	18
Action Sociale	69	71
Rentes Accidents du travail	382	382
Cessation anticipée d'activité (CAA) & Temps partiel fin de carrière (TPFC)	259	-
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi	1 142	891
Rentes Accidents du travail	14	15
Médailles du travail et autres avantages assimilés	49	58
Cessation progressive d'activité (CPA)	3	116
Compte épargne temps (CET)	235	208
Passif au titre des autres avantages à long terme	301	397
Passif total	1 443	1 288
- dont non courant	1 346	1 228
- dont courant	96	60

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2024 sont les suivantes :

6.2.2 Variation du passif

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Total passif à l'ouverture	1 288	1 162
Coût des services rendus	54	76
Coût des services passés	132	0
Effet des liquidations du régime	-	-
Intérêt financier net	38	40
Ecart actuariels générés sur la période	10	76
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-79	-63
Variation de périmètre	-0	-2
Effet de change	-	-
Autres	-	-1
Total passif à la clôture	1 443	1 288

L'augmentation des avantages du personnel de 155 M€ résulte essentiellement de la constatation de la provision pour CAA et TPFC pour un montant de 259 M€ et de la reprise concomitante de la provision pour CPA pour un montant de 116 M€.

La perte actuarielle nette de 10 M€ constatée en 2024, comprend une charge nette actuarielle de 18 M€ imputée en résultat financier (vs une charge nette actuarielle de 73 M€ en 2023) au titre des avantages à long-terme et un gain actuariel reconnu en réserves non recyclables de 7 M€ (vs une perte actuarielle reconnue 3 M€ en 2023) au titre des avantages postérieurs à l'emploi.

En 2023, l'augmentation des avantages du personnel résultait notamment de la constatation d'une perte actuarielle nette 76 M€, liée aux effets contrastés des éléments ci-après :

- Le changement d'estimation de la provision Comptes Epargne Temps. Depuis sa mise en place, la provision était évaluée de façon simplifiée sur la base des jours épargnés. Compte tenu de l'expérience et des observations réalisées, l'évaluation au 31 décembre 2023 a pu être réalisée conformément à la méthode actuarielle dite des unités de crédit projetées, celle-ci intègre donc les comportements (épargne, monétisation) de façon prédictive. Le changement d'estimation s'est traduit par une augmentation de la provision en contrepartie d'un écart actuariel de -28 M€ imputé en résultat financier ;
- La diminution du taux d'actualisation qui passait de 3,61% au 31 décembre 2022 à 3,40% au 31 décembre 2023 et du taux d'inflation qui passait de 2,20% au 31 décembre 2022 à 2,10% au 31 décembre 2023 ;
- L'évolution des autres hypothèses, notamment le taux d'augmentation des salaires ;
- Et les écarts d'expérience relatifs aux effectifs et aux barèmes des salaires.

31/12/2024

En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	CPA CET CAA TPFC	Médailles du travail et autres avantages	31/12/2024
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	421	18	71	396	324	58	1 288
Coût des services rendus	10	0	1	10	24	8	54
Cotisation des salariés	-						-
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	-	-	-	-	247	-	247
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-	-	-	-	-116	-	-116
Effet des liquidations	-	-	-	-	-	-	-
Coût financier	14	1	2	13	7	1	38
Ecart actuariels générés sur la période	-11	-1	-2	5	20	-2	10
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-19	-1	-3	-29	-11	-16	-79
Effet des variations de périmètre	-0	0	-0	-	-	0	-0
Effet de change	-						-
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	415	17	69	396	497	49	1 443
Dont valeur actualisée des obligations non financées	415	17	69	396	497	49	1 443

En 2023, les avantages de retraites et autres avantages assimilés comprennent la provision relative aux facilités de circulation de 395 M€ (dont 365 M€ au titre des contributions financières et 30 M€ au titre des charges sociales).

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs du régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2023 sont les suivantes :

31/12/2023	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	31/12/2023
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	399	18	69	399		219	1 162
Coût des services rendus	9	0	1	11		47	76
Cotisation des salariés	-						-
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	0	-	-	-		-	0
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-	-	-	-		-	-
Effet des liquidations	-	-	-	-		-	-
Coût financier	14	1	2	14		8	40
Ecart actuariels générés sur la période	-0	-1	2	2		69	76
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-1	-1	-4	-28		-18	-63
Effet des variations de périmètre	-0	-0	-0	-1		-1	-2
Effet de change	-						-
Autres	-1	-	-	-		-	-1
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	421	18	71	396		324	1 288
Dont valeur actualisée des obligations non financées	421	18	71	396		324	1 288

6.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL

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

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

Dans les autres cas, les engagements font l'objet d'évaluations actuarielles et de provisions inscrites au bilan au fur et à mesure de l'accumulation des droits à prestation par les salariés. La dette actuarielle (ou valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies) est déterminée selon la méthode actuarielle dite des unités de crédits projetés qui stipule que

chaque période de service donne lieu à constatation d'une unité de droit à prestation et évalue séparément chacune de ces unités pour obtenir l'obligation finale. Ces calculs intègrent des hypothèses de taux d'actualisation, de mortalité, de rotation du personnel et de projection des salaires futurs.

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

La charge nette est constatée :

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

dette, diminué le cas échéant du rendement implicite des actifs du régime et de l'intérêt sur l'effet de plafonnement de l'actif) ainsi que les écarts actuariels générés au titre des autres avantages à long terme.

6.3.1 Charge nette au titre des régimes à prestations définies

Au total, la charge enregistrée en résultat au titre des régimes à prestations définies se décompose comme suit :

31/12/2024								
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	CPA CET CAA TPFC	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL	
Coût des services rendus	10	0	1	10	24	8	54	
Coût des services passés générés sur l'exercice	-	-	-	-	132	-	132	
Dont effet des modifications de régime	-	-	-	-	247	-	247	
<i>Dont effet des réductions de régime</i>	-	-	-	-	-116	-	-116	
Effet des liquidations sur l'obligation	-	-	-	-	-	-	-	
Autres	-	-	-	-	-	-	-	
Résultat opérationnel courant	10	0	1	10	156	8	185	
Intérêt financier net du régime	14	1	2	13	7	1	38	
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme	-	-	-	-1	20	-2	17	
Autres	-	-	-	-	-	-	-	
Résultat financier	14	1	2	12	27	-1	55	
Total	24	1	3	23	183	6	241	

31/12/2023	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
En millions d'euros							
Coût des services rendus	9	0	1	11	47	9	76
Coût des services passés générés sur l'exercice	0	-	-	-	-	-	0
Dont effet des modifications de régime	0	-	-	-	-	-	0
Dont effet des réductions de régime	-	-	-	-	-	-	-
Effet des liquidations sur l'obligation	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-1	-	-	-	-	-	-1
Résultat opérationnel courant	8	0	1	11	47	9	75
Intérêt financier net du régime	14	1	2	14	8	1	40
Ecart actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme				-0	69	4	73
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Résultat financier	14	1	2	14	77	5	113
Total	23	1	3	24	124	13	188

6.3.2 Charge nette au titre des régimes à cotisations définies

La charge comptabilisée au titre des régimes à cotisations définies est comprise dans les charges de personnel et s'élève à 0,6 Mds€ sur 2024 (et à 0,6 Mds€ sur 2023). Elle concerne essentiellement le régime spécial de retraite du personnel au statut de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF en 2007.

6.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS

6.4.1 Principales hypothèses actuarielles retenues

Les provisions pour engagements de personnel sont calculées sur une base actuarielle, en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Les paramètres utilisés pour la modélisation des principaux avantages du personnel sont les suivants :

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation appliqué pour actualiser les obligations au titre des principaux avantages postérieurs à l'emploi a été déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à celle des engagements.

Table de mortalité

Les engagements Action sociale et Prévoyance CS de SNCF Réseau sont évalués sur la base d'une table de mortalité prospective par sexe spécifique à la population cheminote (base régime spécial de retraite). Cette table construite par la Caisse de Prévoyance Retraite (CPR) a été validée par un actuaire certificateur.

Une table intégrant un coefficient de dégradation a été extrapolée pour les régimes des Rentes ATT/MP. Sur la base de la table certifiée CPR, les tables de mortalité des autres régimes ont été modifiées.

Ces tables de mortalité répondent, entre autres, à la précision apportée par la norme révisée selon laquelle la mortalité doit

refléter celle des bénéficiaires du régime pendant et après la période d'activité.

Taux d'adhésion au régime CAA et TPFC

Le montant de l'engagement au titre de l'accord de cessation anticipée d'activité et de temps partiel de fin de carrière est calculé sur la base d'hypothèses d'adhésion aux différentes formules, en fonction des catégories de personnel. Ces hypothèses sont les suivantes :

- 40% des statutaires et 30% des contractuels du fait de leur expérience sur des postes à pénibilité avérée, éligibles à la CAA avec pénibilité ;
- 15% des statutaires et 12% des contractuels non suffisamment exposés sur des postes à pénibilité avérée, éligibles à la CAA pour tous ;
- 5% des salariés éligibles au TPFC.

Une variation à la hausse ou à la baisse de ces hypothèses d'adhésion de 100 points de base aurait un effet de l'ordre de +/- 10 M€ sur la valeur de l'engagement.

Concernant le montant de l'engagement au titre de l'accord de cessation progressive d'activité, celui-ci était calculé sur la base d'une hypothèse d'adhésion unique de 0,00% % pour SNCF Réseau (vs 21,08% en 2023) et 0,00% pour SNCF Gares & Connexions (vs 13,10% en 2023)

Hypothèses retenues pour les principaux régimes de SNCF Réseau

Les principales hypothèses actuarielles utilisées pour l'évaluation des engagements au titre des régimes de SNCF Réseau sont détaillées ci-après :

	31/12/2024	31/12/2023
Taux d'actualisation	3,49%	3,40%
Taux d'inflation	2,00%	2,10%
Taux de revalorisation des prestations		
Prévoyance	2,40%	2,40%
Action sociale	2,00%	2,10%
Rentes Accidents du travail	2,00%	2,10%
Cessation progressive d'activité	3,50%	3,50%
IDR et médailles du travail	3,50%	3,50%
Table de mortalité		
Prévoyance et action sociale	CPRH 2070 / CPRF	CPRH 2070 / CPRF
Rente AT actifs et retraités	CPR AT 2070 / CPRF	CPR AT 2070 / CPRF
Rente AT veuves	/ CPRF	/ CPRF
Cessation progressive d'activité	CPR80%H /20%F / CPRF	CPR80%H /20%F / CPRF
IDR et médailles du travail	CPR80%H /20%F / CPRF	CPR80%H /20%F / CPRF
Taux d'adhésion au régime CPA - Réseau		21,08%
Taux d'adhésion au régime CPA - Gares et Connexions		13,10%
Taux d'adhésion au régime CAA - avec Pénibilité	40%(CP) / 30% (CDI)	
Taux d'adhésion au régime CAA - sans Pénibilité	15%(CP) / 12% (CDI)	
Taux d'adhésion au régime TPFC	5,00%	

6.4.2 Analyse par nature des écarts actuariels

La comptabilisation des écarts actuariels diffère selon la qualification du régime :

- Concernant les régimes à prestations définies au titre des avantages postérieurs à l'emploi, les écarts actuariels sont constatés en réserves non recyclables (capitaux propres). Ils ne sont jamais recyclés en résultat, mais peuvent être reclassés en Autres réserves non distribuées, en cas de sortie du périmètre de l'entité concernée.
- Concernant les régimes d'avantages à long terme, les écarts actuariels sont comptabilisés immédiatement dans le résultat financier de la période.

Variation et décomposition des écarts actuariels

31/12/2024										
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL Post-emploi	Rentes AT long-terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL Long-terme	
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	-366	0	19	65	-281					
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	-2	1	1	-16	-16	1	2	2	5	
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif (1)	-	-	-	-	-	-	-	-1	-1	
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	13	-0	1	10	24	0	-22	1	-21	
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	11	1	2	-6	7	1	-20	2	-17	
Effet de change	-				-					
Autres	-0				-0					
Gains (pertes) actuariels à la clôture	-355	1	21	59	-274					-
<i>Total ajustements liés à l'expérience</i>	<i>-2</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>-16</i>	<i>-16</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>2</i>	<i>5</i>	
<i>Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles</i>	<i>13</i>	<i>-0</i>	<i>1</i>	<i>10</i>	<i>24</i>	<i>0</i>	<i>-22</i>	<i>-0</i>	<i>-22</i>	

31/12/2023	Retraites et assimilés		Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL Post-emploi	Rentes AT long-terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL Long-terme
En millions d'euros										
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	-367	-0	22	67	-279					
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	16	0	-1	3	19	0	-6	-1	-7	
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif (1)	-8	1	-	-	-7	-	-	-1	-1	
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	-8	-0	-1	-5	-14	-0	-63	-2	-66	
Ecart actuariel généré sur l'exercice au titre de l'obligation	0	1	-2	-2	-3	0	-69	-4	-73	
Effet de change	-				-					
Autres	-				-					
Gains (pertes) actuariels à la clôture	-366	0	19	65	-281				-	
Total ajustements liés à l'expérience	16	0	-1	3	19	0	-6	-1	-7	
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	-16	0	-1	-5	-21	-0	-63	-3	-67	

Analyse de sensibilité de l'engagement aux principales hypothèses actuarielles

Les montants présentés ci-après correspondent à la variation à la baisse (gain actuariel) ou à la hausse (perte actuarielle) des engagements tels que comptabilisés au 31 décembre 2024.

31/12/2024	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	CPA CET CAA TPFC	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
En millions d'euros (Gains) pertes actuariels							
Sensibilité au taux d'actualisation							
Variation de + 0,25pt	-15	-0	-2	-11	-11	-1	-41
Variation de - 0,25pt	16	1	3	11	12	1	43
Sensibilité au taux d'inflation							
Variation de + 0,25pt		1	3	12			15
Variation de - 0,25pt		-0	-2	-11			-14
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CAA							
Variation de + 1pt					9		9
Variation de - 1pt					-10		-10

31/12/2023

En millions d'euros (Gains) pertes actuariels	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Sensibilité au taux d'actualisation							
Variation de + 0,25pt	-14	-1	-2	-10	-9	-1	-37
Variation de - 0,25pt	17	1	3	13	9	1	43
Sensibilité au taux d'inflation							
Variation de + 0,25pt		1	3	13			16
Variation de - 0,25pt		-1	-2	-10			-13
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA							
Variation de + 1pt					6		6
Variation de - 1pt					-6		-6

7 ELEMENTS DU RESULTAT

L'EBITDA est constituée :

- du chiffre d'affaires et des produits annexes diminués des charges directement rattachables à l'activité. Ces dernières comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais du personnel, les impôts et taxes, les cessions d'actifs liées à l'activité (immobilisations corporelles rentrant dans le cycle opérationnel, cédés dans le cadre d'opérations de renouvellement des outils de production, matériels de transport principalement) et divers autres éléments,
- augmenté des variations de provisions sur actifs circulants directement rattachées à l'activité.

L'EBITDA se distingue du résultat opérationnel courant qui intègre la plupart des éléments n'ayant pas d'incidence en trésorerie (amortissements, provisions...), et divers autres éléments non rattachables directement à un autre poste du compte de résultat. Ainsi, les dotations aux provisions liées aux avantages au personnel (hors coûts financiers), les dotations aux provisions pour risques et charges tout comme les reprises de provision utilisées ou non sont constatées en-dessous de l'EBITDA sur la ligne « Variation nette des provisions ». L'EBITDA est ainsi affecté lorsque la charge ou la perte ayant fait l'objet de la provision se réalise effectivement.

7.1 PRODUITS DES ACTIVITES ORDINAIRES

Le chiffre d'affaires est constitué essentiellement des prestations de services générées par l'activité ferroviaire. Ainsi, les revenus des péages qui constituent l'essentiel du chiffre d'affaires sont reconnus en comptabilité au moment de la circulation effective des trains.

A ces redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire s'ajoutent les compensations tarifaires versées par l'Etat pour assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret, en complément des redevances versées par les entreprises de fret. Elles sont comptabilisées en chiffre d'affaires car analysées comme des compléments de tarifs. Les autres produits se composent essentiellement de prestation d'entretien et de maintenance. Les charges directement rattachables à l'exploitation comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais de personnel, les impôts et taxes, et divers autres éléments.

Ventilation des produits ordinaires par catégories :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire dont :			
Redevance d'accès	2 451	2 271	180
Redevance de marché	3 053	2 745	309
Redevance circulation	1 076	840	236
Redevances complémentaires d'électricité et de transport d'électricité	282	514	-232
Compensations FRET	176	135	41
Autres redevances	55	58	-3
Prestations d'entretien et de maintenance	284	275	9
Revenus tirés de la gestion des gares	1 099	997	102
Locations immobilières et produits du patrimoine	477	458	19
Autre chiffre d'affaires	581	586	-5
Total Chiffre d'affaires par principales lignes de services	9 533	8 879	654
Clients du secteur public (Etats et collectivités territoriales)	2 373	2 239	134
Clients particuliers	-	-	-
Clients entreprises ferroviaires du secteur privé et public	7 160	6 640	520
Total Chiffre d'affaires par type de clients	9 533	8 879	654
Transfert immédiat	7 918	7 265	652
Transfert en continu sur de courtes durées (moins d'un an)	1 025	1 049	-24
Transfert en continu sur de longues durées (plus d'un an)	590	564	26
Total Chiffre d'affaires selon la méthode de reconnaissance	9 533	8 879	654

Les autres chiffres d'affaires comprennent notamment :

- La refacturation de travaux, d'études et de matières pour le compte de tiers, par les SA SNCF Réseau et Gares & Connexions principalement au sein du GPU.

- Les prestations de diverses natures réalisées par les autres filiales du Groupe principalement au sein du Groupe Gares & Connexions.

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

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

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

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

Différents dispositifs commerciaux indemnitaires et incitatifs prévoient des pénalités pour SNCF Réseau ou les entreprises ferroviaires et candidats autorisés en cas de dysfonctionnements ou de fonctionnement non optimal. Ces pénalités ou indemnités

viennent minorer ou augmenter le chiffre d'affaires lors de la survenance de leur fait générateur.

L'utilisation du réseau conduit les entreprises ferroviaires à utiliser différentes installations de services telles que les stations-services, les installations de triage, les voies de services, les cours de marchandises ou les chantiers de transport combinés.

Les produits liés à ces prestations annexes sont comptabilisés au moment de l'utilisation de l'installation de service.

Les revenus locatifs sont perçus en continu sur la durée de la location. (IFRS 15 § 35 a)

SNCF Réseau est également sollicité pour réaliser des études et travaux. Les produits sont alors reconnus à l'avancement conformément à IFRS 15 § 35 c, dès lors que ces prestations spécifiques donnent lieu à un droit exécutoire à paiement de la prestation à date

7.2 TABLEAU DE VARIATION DES ACTIFS ET PASSIFS SUR CONTRAT

en millions d'euros	31/12/2023	Ajustement/Activation		31/12/2024
			Diminution	
Factures à établir - CA sans droit immédiat à facturation (a)	95	118	-132	81
Autres actifs sur contrats	-	-	-	-
Actifs sur contrats	95	118	-132	81
Avances et acomptes reçus sur contrats clients	142	0	-78	64
Produits constatés d'avance au titre des contrats clients (b)	598	102	-68	631
Autres passifs sur contrats (c)	0	829	-829	0
Passifs sur contrats	740	930	-975	696

a : Concerne les produits à recevoir au titre des FAE liées aux contrats clients : différence entre le CA facturé et le CA à reconnaître selon l'avancement des coûts ou la prestation réalisée.

b : Sont concernés les PCA liés aux contrats clients à l'avancement, les PCA relatifs aux redevances de gestion du réseau ferroviaire et PCA sur autres contrats clients.

c : Sont notamment concernés les avoirs à émettre sur les contrats clients au titre d'une contrepartie variable mise en jeu

7.3 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

Les achats et autres charges externes se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Transport électricité et Moyen de traction	-536	-542	6
Entretien et maintenance	-363	-439	76
Honoraires et prestations informatiques	-738	-387	-351
Patrimoine	-424	-527	103
Autres achats et charges externes	-1 259	-1 499	240
Achats et charges externes	-3 320	-3 394	74

7.4 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Les charges de personnels comprennent principalement les salaires, les cotisations sociales, la participation des salariés et les dépenses au titre des autres avantages du personnel à l'exclusion des variations de provisions liées aux avantages du personnel.

Au 31 décembre 2024, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Salaires	-3 258	-3 052	-206
Personnel refacturé détaché et intérimaire	-21	-19	-1
Charges de personnel nettes	-3 279	-3 072	-207
Autres avantages du personnel	0	-10	0
Effectifs moyens payés	63 216	62 967	249

7.5 IMPÔTS ET TAXES

Les impôts et taxes pris en compte dans l'EBITDA comprennent principalement les taxes assises sur les salaires et la Contribution Économique Territoriale (CET).

La CET comprend deux composantes : la Contribution Foncière des Entreprises (CFE), assise sur les seules valeurs locatives des biens passibles d'une taxe foncière, et la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE), assise sur la valeur ajoutée des entreprises

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Contribution Economique Territoriale (CET)	-52	-51	-1
Taxes foncières	-56	-54	-2
Taxes assises sur salaires	-149	-135	-14
<i>dont Taxe Apprentissage</i>	-19	-17	-2
<i>dont Formation Professionnelle</i>	-29	-23	-6
<i>dont Effort à la Construction</i>	-14	-26	12
<i>dont Versement Transport</i>	-58	-51	-7
<i>dont Autres Taxes</i>	-29	-18	-11
Autres Impôts et taxes (dont C3S)	-38	-30	-7
Total Impôts et Taxes	-295	-271	-24

8 INFORMATION SECTORIELLE

8.1 DÉTERMINATION DES SECTEURS PRÉSENTÉS

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

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

- SNCF Réseau : activité d'exploitation, d'entretien et de développement de l'infrastructure ferroviaire nationale. Il correspond à l'entité juridique : SA SNCF Réseau.
- Groupe Gares & Connexions : activité d'exploitation, d'entretien et de développement des gares. Ce secteur regroupe les entités juridiques : SA Gares & Connexions, ainsi que ses filiales AREP groupe (architecture et aménagement urbain) et groupe Retail & Connexions (valorisation commerciale en gares).

8.2 INDICATEURS SECTORIELS

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

- Le chiffre d'affaires externe, après élimination de toutes les transactions avec les autres secteurs du groupe.
- L'EBITDA
- Les investissements bruts comptabilisés (tous financements confondus)
- Les investissements décaissés nets de subventions encaissées
- La dette nette

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

8.3 INFORMATION PAR SECTEUR

31/12/2024

en millions d'euros	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Autres	Eliminations intra-métier	Total
Chiffre d'affaires externe	7 611	1 882	40		9 533
Chiffre d'affaires interne	324	122	154	-600	-
Chiffre d'affaires	7 935	2 004	194	-600	9 533
EBITDA	2 114	466	14	-20	2 574
Investissements bruts comptabilisés	-5 518	-992	-22		-6 531
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	-2 419	182	-21		-2 258
Dette nette	19 531	1 219	37		20 787

31/12/2023

en millions d'euros	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Autres	Eliminations intra-métier	Total
Chiffre d'affaires externe	7 102	1 746	31		8 879
Chiffre d'affaires interne	419	110	133	-662	-
Chiffre d'affaires	7 521	1 856	164	-662	8 879
EBITDA	1 762	370	11	-20	2 123
Investissements bruts comptabilisés	-5 522	-1 113	-12		-6 647
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	-1 777	-437	-12		-2 226
Dette nette	19 249	1 064	14		20 327

9 IMPÔTS SUR LES RESULTATS

Les impôts sur les résultats englobent l'ensemble des impôts déterminés sur la base d'un résultat net comptable. La CVAE n'est pas considérée comme un impôt sur le résultat. Les crédits d'impôts recherche et compétitivité emploi sont comptabilisés en minoration des charges correspondantes.

La ligne « impôt sur le résultat » du compte de résultat comprend :

- L'impôt exigible sur les sociétés et les différentes contributions additionnelles qui s'y rattachent.
- Les crédits d'impôt mécénat et étrangers.
- Le cas échéant, l'impact des redressements fiscaux au titre d'un impôt sur le résultat.
- Les impôts différés.

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

Conformément à IAS12, les impôts courants et différés sont comptabilisés au compte de résultat de la période ou directement en "autres éléments du résultat global" lorsqu'ils sont générés par une transaction comptabilisée directement dans cette rubrique. Les impôts différés concernés font l'objet d'une ligne spécifique dans l'état du résultat global consolidé.

Impôts différés

Le Groupe comptabilise, par entité fiscale, des impôts différés pour l'ensemble des différences temporelles entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé. Les impôts différés sont calculés selon la méthode du report variable, en appliquant le dernier taux d'impôt voté à la date de clôture et applicable à la période de reversement des différences temporelles. Les impôts différés ont été évalués aux taux de 25,83% en fonction de l'année au cours de laquelle ils se déboucleront. Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables, ainsi que les crédits d'impôts, ne sont comptabilisés que lorsque leur récupération est jugée probable. SNCF réseau limite la reconnaissance des ses impôts différés actifs au montant prévisionnel d'IS qu'elle prévoit d'acquitter sur un horizon de 20 ans glissants. Cet horizon de temps s'explique par l'environnement économique de SNCF Réseau : activité de monopole de la gestion de RFN, cycle d'activité long (durée moyenne d'amortissement des actifs supérieure à 30 ans) s'appuyant notamment sur des contrats de performance signés avec l'Etat sur une durée individuelle de 10 ans. Les impôts différés ne sont pas actualisés et classés en actifs et passifs non courants, conformément à la norme IAS12 et IAS1.

Impôts sur le résultat exigibles

Les impôts sur le résultat autres que les impôts différés correspondent à l'impôt exigible provisionné au titre de l'exercice, ainsi que les différentes contributions additionnelles qui s'y rattachent. Ils trouvent leur contrepartie en dettes et créances d'exploitation au bilan.

9.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
(Charges) / produit d'impôt exigible	-43	-52	9
(Charges) / produit d'impôt différé	16	-5	20
Total	-28	-56	29

9.2 PREUVE D'IMPÔT

La réconciliation entre la charges (ou produit) d'impôt théorique et la charge (ou produit) d'impôt effectivement comptabilisée est présentée dans le tableau suivant :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Résultat net de l'exercice	241	29
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	4	-1
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	-	-
Impôt sur les résultats	-28	-56
Résultat des activités ordinaires avant impôt et avant quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	264	86
Taux d'IS applicable en France	25,82%	25,83%
Impôt théorique	-68	-22
Différences permanentes	15	-15
Bases Impôts non activées	24	-20
Crédits d'impôts	2	2
Autres	-1	-1
Impôt sur les résultats	-28	-56
Taux d'impôt effectif	N#A	N#A

9.3 IMPÔTS DIFFÉRÉS

SNCF Réseau a calculé une créance nette d'IDA pour un montant de 6,5 Mds€ au 31 décembre 2024. Avant examen de sa part recouvrable, ce montant est constitué :

- des déficits reportables pour 4,1 Mds €,
- des différences temporaires pour 2,7 Mds €,
- des retraitements IFRS pour -0,3 Md €.

La créance d'IDA a été maintenue au montant de 2,8 Mds € correspondant au montant recouvrable à l'horizon des 20 prochaines années, soit jusqu'au 31/12/2044 inclus pour la créance arrêtée au 31 décembre 2024

10 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

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

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

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

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

10.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC UNIFIE

10.1.1 Relations avec SA SNCF Voyageurs

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

Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Créances d'exploitation	917	870
Dettes d'exploitation	1 022	918

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

Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Péages	4 112	3 719
Charges d'exploitation	-637	-611

10.1.2 Relations avec SA SNCF Fret

Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Créances d'exploitation	22	20
Dettes d'exploitation	24	20

Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Péages	49	43
Charges d'exploitation	-14	-12

10.1.3 Relations avec SA SNCF Holding

SA SNCF Holding assure le pilotage stratégique du groupe public ferroviaire ainsi que des fonctions mutualisées exercées

10.3 REMUNERATION DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS

Les principaux dirigeants du Groupe SNCF Réseau sont constitués des membres du comité de direction. Les rémunérations brutes imposables de ces dirigeants sont essentiellement des avantages à court terme.

au bénéfice de toutes les SA du groupe ferroviaire, au titre des directions d'animation, des directions d'appui et des directions des centres de services partagés du groupe. Ces fonctions mutualisées comprennent notamment :

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

Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Créances d'exploitation	222	262
Dettes d'exploitation	231	188

Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Produits d'exploitation	135	128
Charges d'exploitation	-784	-913

10.2 RELATIONS AVEC L'ÉTAT

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

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

L'Etat verse également à SNCF Réseau des subventions de compensation fret ainsi que des subventions de financement des projets d'investissement.

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

Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Subventions appelées à encaisser	28	75

Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Redevances d'accès*	2 451	2 271
Compensations FRET	176	135

*dont redevances TER : 1825 M€, redevances TET : 444 M€ et IDF Mobilités : 182 M€.

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Avantages à court terme	4	3
Avantages postérieurs à l'emploi		
Indemnités de fin de contrat		
Rémunération des principaux dirigeants	4	3

11 ENGAGEMENTS HORS BILAN

Engagements donnés en millions d'euros	31/12/2024		
	Variations	Ouverture	Clôture
Engagements liés au financement	1	7	12
Engagements liés aux activités opérationnelles	-475	9 904	9 430
Engagements d'achat d'immobilisations	-439	9 085	8 646
Promesses de ventes - biens immobiliers	-42	71	29
Garanties financières données à des tiers	4	747	751
Engagements d'achats de matières premières	3	-	3
Engagements liés au périmètre consolidé		133	133
Garanties d'actif et de passif données	-	133	133
Autres engagements donnés	-	-	-
Contrats de location signés dont la date de mise à disposition du bien est postérieure à la clôture	-	-	-
Total engagements donnés	-474	10 044	9 574

Engagements reçus en millions d'euros	31/12/2024		
	Variations	Ouverture	Clôture
Engagements liés au financement	-223	1 087	865
Engagements liés aux activités opérationnelles	1 277	10 415	11 692
Subventions d'investissements à recevoir	698	6 767	7 464
Promesses de ventes - biens immobiliers	-36	69	33
Location simple mobilier	-	-	-
Location simple immobilier	663	3 055	3 718
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation	-0	1	1
Garanties financières reçues de tiers	-48	524	476
Engagements liés au périmètre consolidé	-	-	-
Total engagements reçus	1 054	11 502	12 557

11.1 GARANTIES FINANCIÈRES DONNÉES À DES TIERS

Les garanties financières données à des tiers pour un montant de 751 M€ se composent au 31 décembre 2024 principalement de la garantie émise en 2011 au titre de la LGV SEA à hauteur de 687 M€ et de la garantie financière accordée à CDG Express pour 47 M€.

11.2 ENGAGEMENTS D'ACHAT D'IMMOBILISATIONS

Les engagements donnés par SNCF Réseau au titre des travaux à réaliser correspondent au montant de l'engagement pris dans les conventions de financement signées, minoré des coûts déjà engagés et, à défaut de convention de financement, ce qui est principalement le cas des opérations de régénération, au montant des commandes fermes ou des marchés passés auprès de fournisseurs de travaux.

Dans le cas où les conventions de financement lient un engagement de construction et un engagement d'exploitation, l'ensemble de l'engagement est présenté au titre des travaux à réaliser. Symétriquement, l'engagement reçu au titre de la subvention à recevoir est présenté pour son montant total.

11.3 ENGAGEMENTS REÇUS LIÉS AU FINANCEMENT

Ces engagements concernent la convention de trésorerie à court terme conclue entre SNCF SA et SNCF RESEAU.

SNCF RESEAU s'est engagé auprès de SNCF SA à ne pas dépasser un solde débiteur de 1,5 Mds€ (avenant 2022).

Le montant déclaré correspond au montant restant à tirer à cette date.

11.4 GARANTIES FINANCIÈRES RECUES

Les garanties financières reçues se décomposent principalement de garanties financières pour 350 M€ et de Garanties financières de Gares & Connexions pour 126 M€

11.5 LOCATION SIMPLE IMMOBILIÈRE

Cet engagement reçu correspond principalement aux contrats concessionnaires relatifs à la gestion des commerces en Gares.

11.6 ENGAGEMENTS LIÉS AU PÉRIMÈTRE CONSOLIDÉ

Cet engagement correspond à l'engagement donné par SNCF Réseau au GI CDG EXPRESS d'apporter en fonds propres un montant de 133 M€ lors de la mise en service prévisionnelle de la ligne CDG Express. Cet engagement irrévocable a été formalisé dans la convention d'apport en date du 11 février 2019.

12 PERIMETRE DE CONSOLIDATION PERIMETRE DE CONSOLIDATION

12.1 ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS

La participation dans la société LFP (Linea Figueras-Perpignan) que SNCF Réseau détient conjointement avec ADIF n'est pas consolidée dans la mesure où SNCF Réseau n'a, avec ADIF, qu'un rôle de cogestionnaire transitoire sans impact possible sur ses capitaux propres.

Les intérêts dans des partenariats et entreprises associées non consolidées ainsi que les intérêts dans des entités structurées non consolidées présentent un caractère non significatif.

12.2 PRINCIPALES ENTITES DU PERIMETRE

Méthodes de consolidation (M):

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

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

Sociétés	Méthode d'intégration	% Contrôle N	% d'Intérêts N	% Contrôle N-1	% d'Intérêts N-1
SNCF Réseau	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
SNCF Gares & Connexions	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Sféris	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Altamétris	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Réseau Immobilier	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Terralpha	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
CDG Express	Co-Entreprise – Mise en équivalence	33%	33%	33%	33%
Leyfa	Intégration Globale	100%	74%	100%	74%
Véométris	Non consolidée	100%	100%	100%	100%
EFAC	Co-Entreprise – Mise en équivalence	50%	50%	50%	50%
EFPC	Co-Entreprise – Mise en équivalence	50%	50%	50%	50%
Europool BV	Co-Entreprise – Mise en équivalence	50%	50%	50%	50%
Eurailscout France	Intégration Globale	100%	51%	51%	51%
Gare de Lyon Daumesnil	Influence Notable – Mise en équivalence	8%	8%	8%	8%
Toulouse tri postal	Influence Notable – Mise en équivalence	70%	70%	70%	70%
Hébert	Influence Notable – Mise en équivalence	47%	47%	47%	47%
Bordeaux Gattebourse	Influence Notable – Mise en équivalence	100%	100%	100%	100%
Bordeaux Amédée Sud	Influence Notable – Mise en équivalence	87%	87%	87%	87%
Bordeaux Amédée Gare	Influence Notable – Mise en équivalence	19%	19%	19%	19%
Toulouse Raynal Sernam	Influence Notable – Mise en équivalence	21%	21%	21%	21%
Paris rue Charolais	Influence Notable – Mise en équivalence	9%	9%	9%	9%
Paris rue de l'évangile	Influence Notable – Mise en équivalence	47%	47%	47%	47%
Toulouse chemin du raisin	Influence Notable – Mise en équivalence	78%	78%	78%	78%
AREP	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Retail & Connexions	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
AREP Doha LLC	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
AREP Vietnam	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
AREP Pékin	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Valga	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Lagardère & Connexions	Co-Entreprise – Mise en équivalence	100%	100%	100%	100%
AREP Architectes	Co-Entreprise – Mise en équivalence	25%	25%	25%	25%
Société d'aménagement mezzanine Paris Nord	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Hubs & Connexions	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Hubs & Connexions PM	Intégration Globale	100%	100%	100%	100%
Gare du nord 2024	Non consolidée	34%	34%	34%	34%

13 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

En application de l'article 222-8 du règlement de l'Autorité des marchés financiers, le tableau ci-dessous présente les honoraires versés par SNCF Réseau, ses filiales intégrées globalement et ses activités conjointes à chacun des contrôleurs

légaux chargés de contrôler les comptes annuels et consolidés du SNCF Réseau.

Les commissaires aux comptes titulaires de SNCF Réseau sont PwC et Ernst & Young, pour les exercices clos à compter du 1^{er} janvier 2015.

Le tableau ci-dessous présente le détail des honoraires par cabinet :

en millions d'euros	Ernst & Young		PWC	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Commissariat aux comptes (consolidés et individuels) dont :	0,5	0,3	0,5	0,6
- SNCF Réseau (société mère)	0,3	0,3	0,4	0,3
- Gares & Connexions (autres filiales)	0,2	0,0	0,2	0,4
Services Autres que la Certification des Comptes	0,1	0,1	0,1	0,1
- SNCF Réseau (société mère)	0,1	0,1	0,1	0,1
- Gares & Connexions (autres filiales)	0,0	0,0		
Autres prestations (CSRD)	0,2		0,2	
Total	0,6	0,4	0,8	0,8

SNCF Réseau
Société anonyme à Conseil d'administration au capital social de 621 773 700 euros
Siège Social : 15/17 rue Jean-Philippe Rameau – 93 200 SAINT-DENIS
RCS BOBIGNY 412 280 737
(la « **Société** »)

**PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE ANNUELLE
EN DATE DU 19 MAI 2025**

L'an deux mille vingt-cinq,
Le 19 mai,
A 9h30 heures,

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

L'Assemblée est présidée par Monsieur Matthieu CHABANEL, en sa qualité de président du Conseil d'Administration (le « **Président** »).

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

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

La feuille de présence, certifiée sincère et véritable par les membres du bureau, permet de constater que l'actionnaire présent possède la totalité des actions ayant droit de vote.

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

PricewaterhouseCoopers Audit, représenté par M. Jean-Paul COLLIGNON, Commissaire aux comptes titulaire régulièrement convoqué, est présent.

Ernst & Young, Audit représenté par Mme Valérie DESCLEVE, Commissaire aux comptes titulaire régulièrement convoqué, est présent.

Le représentant du Comité social et économique, Monsieur ACHOUB est absent et excusé.

Le Président a mis à la disposition de l'Associé Unique :

- la copie de la lettre de convocation adressée à l'Associé Unique,
- la copie de la lettre de convocation adressée aux Commissaires aux comptes et au représentant du Comité social et économique,
- la feuille de présence à l'Assemblée Générale,
- les comptes annuels arrêtés au 31 décembre 2024, comprenant le bilan, le compte de résultat et l'annexe,
- les comptes consolidés arrêtés au 31 décembre 2024,
- le rapport de gestion du Conseil d'Administration,
- les rapports des Commissaires aux comptes sur les comptes annuels,
- le document relatif à la prévention des entreprises en difficulté,

- le rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés,
- le rapport spécial des Commissaires aux comptes sur les conventions réglementées,
- le rapport des Commissaires aux comptes sur les documents et rapports dans le cadre de la prévention des entreprises en difficulté,
- le rapport complémentaire au comité d'audit des comptes et des risques établi par les Commissaires aux comptes,
- Le rapport de certification des Commissaires aux comptes sur les informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2024,
- l'attestation des Commissaires aux comptes sur les informations communiquées dans le cadre de l'article L. 225-115 5° du Code de commerce relatif au montant global des versements effectués en application des 1 à 5 de l'article 238 bis du Code général des impôts pour l'exercice clos le 31 décembre 2024,
- l'attestation des Commissaires aux comptes sur les informations communiquées dans le cadre de l'article L.225-115 4° du code de commerce relatif au montant global des rémunérations versées aux personnes les mieux rémunérées pour l'exercice clos le 31 décembre 2024
- le bilan social établi pour l'exercice 2024 et l'avis du CSE y afférent,
- le texte des projets de résolutions proposées par le Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale.

Le Président déclare que le rapport du Conseil d'administration, le texte des résolutions ainsi que certains documents et informations permettant à l'Associé Unique de se prononcer en toute connaissance de cause sur les décisions présentées à son approbation ont été mis à sa disposition au siège social quinze jours au moins avant la date de la présente Assemblée, le tout conformément aux dispositions des statuts.

Le Président rappelle que l'Assemblée est appelée à statuer sur l'ordre du jour suivant :

ORDRE DU JOUR

- *Approbation des comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2024 et quitus aux administrateurs,*
- *Approbation des comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2024,*
- *Affectation du résultat,*
- *Conventions visées aux articles L.225-38 et suivants du Code de commerce (conventions réglementées),*
- *Ratification de la cooptation de M. Thomas Espeillac en qualité d'administrateur,*
- *Constatation de la nomination d'un nouvel administrateur représentant des salariés,*
- *Nomination d'un nouvel administrateur, en remplacement de Mme Elisabeth AYRAULT,*
- *Pouvoirs.*

Le Président déclare ensuite la discussion ouverte et offre la parole à l'Associé Unique, représenté par Monsieur Jean-Claude LARRIEU, pour toute question qu'il pourrait avoir.

Le Président met successivement aux voix les décisions suivantes.

PREMIERE RESOLUTION

(Approbation des comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2024 et quitus aux administrateurs)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport de gestion du Conseil d'administration intégrant les informations en matière de durabilité conformément aux dispositions de l'article L.232-6-3 du Code de commerce, ainsi que du rapport des Commissaires aux comptes, approuve les comptes de SNCF RESEAU au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2024 tels qu'ils lui ont été présentés, ainsi que les opérations traduites dans ces comptes et résumées dans ces rapports.

Conformément aux dispositions de l'article 223 quater du Code général des impôts, l'assemblée générale prend acte de ce que les comptes de l'exercice écoulé prennent en charge des dépenses non déductibles du résultat fiscal, visées à l'article 39-4 du Code général des impôts, pour un montant global de 222 949,08 euros.

L'Assemblée générale donne aux administrateurs quitus entier et définitif de leur gestion sur l'exercice 2024.

Cette résolution est adoptée par l'Associé Unique.

DEUXIEME RESOLUTION

(Approbation des comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2024)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport de gestion du Conseil d'administration ainsi que du rapport des Commissaires aux comptes, approuve les comptes consolidés du Groupe SNCF Réseau au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2024 tels qu'ils lui ont été présentés, ainsi que les opérations traduites dans ces comptes et résumées dans ces rapports.

Cette résolution est adoptée par l'Associé Unique.

TROISIEME RESOLUTION

(Affectation du résultat)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport de gestion du Conseil d'administration et du rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes annuels et après avoir approuvé les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2024 de SNCF RESEAU, décide d'affecter le bénéfice de l'exercice s'élevant à 117 310 271,10 euros au report à nouveau.

L'Assemblée générale constate que le report à nouveau créditeur de 12 949 536 778,14 euros, après ces affectations, s'élève à 13 066 847 049,24 euros.

L'Assemblée générale constate qu'il n'a été distribué aucun dividende depuis l'exercice 2020, premier exercice de SNCF Réseau en tant que société anonyme.

Cette résolution est adoptée par l'Associé Unique.

QUATRIEME RESOLUTION

(Conventions visées aux articles L.225-38 et suivants du Code de commerce – conventions réglementées)

L'assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, après avoir pris connaissance du rapport spécial des commissaires aux comptes sur l'existence d'éventuelles conventions réglementées conclues par la société au cours de l'exercice 2024, prend acte des conclusions et constate qu'aucune convention visée par l'article L. 225-38 du Code de commerce n'a été identifiée.

Cette résolution est adoptée par l'Associé Unique.

CINQUIEME RESOLUTION

(Ratification de la cooptation de M. Thomas Espeillac en qualité d'administrateur)

L'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, ratifie la cooptation en tant qu'administrateur de M. Thomas Espeillac décidée par le Conseil d'administration lors de sa séance du 22 mai 2024, en remplacement de M. Laurent Pichard, démissionnaire, pour la durée restant à courir du mandat de son prédécesseur, soit jusqu'en 2026, à l'issue de l'assemblée générale ordinaire annuelle appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2025.

Cette résolution est adoptée par l'Associé Unique.

SIXIEME RESOLUTION

(Constatation de la nomination d'un nouvel administrateur représentant des salariés)

L'Assemblée générale prend acte de la démission de Mme Fanny Arav, à effet au 1^{er} janvier 2025, et de la nomination, en remplacement, à effet à la même date, de M. Benoit Thevenard Berger en qualité d'administrateur représentant des salariés. Son mandat prendra fin à l'issue de l'assemblée générale ordinaire annuelle appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2027.

Cette résolution est adoptée par l'Associé Unique.

SEPTIEME RESOLUTION

(Nomination d'un nouvel administrateur en remplacement de Mme Elisabeth AYRAULT)

L'Assemblée générale prend acte de la démission de Mme Elisabeth Ayrault de ses fonctions d'administratrice, à effet au 19 mai 2025.

Sur proposition de l'Etat, l'Assemblée générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité requises pour les assemblées générales ordinaires, décide de nommer, en remplacement, Madame Marie-Christine Aulagnon, en qualité d'administratrice, pour une durée de 4 ans, soit jusqu'en 2029 à l'issue de l'assemblée générale ordinaire annuelle appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2028.

Cette résolution est adoptée par l'Associé Unique.

HUITIEME RESOLUTION

(Pouvoirs)

L'Assemblée générale confère tous pouvoirs au porteur d'un original, d'une copie ou d'un extrait des présentes à l'effet d'effectuer toutes les formalités nécessaires.

Cette résolution est adoptée par l'Associé Unique.

* *
*

L'ordre du jour étant épuisé et personne ne demandant plus la parole, le Président de la Société déclare la séance levée.

De tout ce que dessus il a été dressé le présent procès-verbal qui, après lecture, a été signé par le Président et le Secrétaire.



Le Président

Monsieur Matthieu Chabanel



Le Secrétaire

Monsieur Julien Diez