

31 DÉCEMBRE 2016

# RAPPORT FINANCIER DU GROUPE SNCF RÉSEAU

O1 — ATTESTATION DES RESPONSABLES  
DU RAPPORT FINANCIER

PAGE 003

O2 — RAPPORT DE GESTION INTÉGRÉ  
COMPTES CONSOLIDÉS SNCF RÉSEAU

PAGE 004

O3 — COMPTES CONSOLIDÉS  
DU GROUPE SNCF RÉSEAU

PAGE 039

O4 — RAPPORT DE GESTION SOCIAL  
SNCF RÉSEAU

PAGE 099

O5 — COMPTES ANNUELS SNCF RÉSEAU

PAGE 112

O6 — RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES  
SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

PAGE 149

O7 — RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES  
SUR LES COMPTES SOCIAUX



## **ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER**

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes pour l'exercice clos au 31 décembre 2016 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport de gestion ci-joint présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes auxquels elles sont confrontées.

La Plaine Saint-Denis, le 24 février 2017

Le Président,

A handwritten signature in black ink, consisting of several horizontal strokes and a vertical line through the middle.

**Patrick JEANTET**

La Directrice Générale Adjointe  
Finances et Achats,

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized 'O' and 'F'.

**Odile FAGOT**

O2—  
RAPPORT DE  
GESTION INTÉGRÉ  
COMPTES  
CONSOLIDÉS  
SNCF RÉSEAU

<b>ÉDITORIAL DE PATRICK JEANTET</b>	<b>07</b>
<b>1 SNCF RÉSEAU EN 2016</b>	<b>10</b>
1.1 PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ	10
1.2 STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE	10
1.3 FAITS MARQUANTS	11
1.3.1 Nomination du Président Directeur Général de SNCF Réseau	11
1.3.2 Finalisation du cadre social d'entreprise et accord de branche	11
1.3.3 Mesures sur le financement du système ferroviaire	11
1.3.4 Test de valeur	12
1.3.5 Evènement postérieur à la clôture	12
1.4 CHIFFRES CLÉS FINANCIERS ET EXTRA-FINANCIERS	12
<b>2 RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE</b>	<b>13</b>
2.1 COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2016	13
2.1.1 Comparabilité des comptes	13
2.1.2 Le chiffre d'affaires	13
2.1.3 La marge opérationnelle et le résultat opérationnel courant	13
2.1.4 Résultat financier	13
2.2 ACTIVITÉ FONCIÈRE-IMMOBILIÈRE	14
2.3 INVESTISSEMENTS	14
2.3.1 Investissements de renouvellement et performance	15
2.3.2 Mise en conformité du réseau	15
2.3.3 Développement du réseau	16
2.4 ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT	16
2.4.1 Gestion des financements et des placements	16
2.4.2 Gestion des risques de marché	17
2.5 RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT	18
2.5.1 Concours publics relatifs aux investissements sur le réseau	18
2.5.2 Responsabilité fiscale	18
2.5.3 Requalification d'une partie de la dette de SNCF Réseau	18
2.6 INDICATEURS DU CONTRAT PLURIANNUEL DE PERFORMANCE	19
<b>3 GOUVERNANCE ET TYPOLOGIE DES RISQUES</b>	<b>20</b>
3.1 UNE GOUVERNANCE RESPONSABLE	20
3.1.1 Le conseil d'administration	20
3.1.2 Le président du conseil d'administration	20
3.1.3 La commission des marchés et des achats, et les comités spécialisés	21
3.1.4 Rémunération et part variable	22
3.1.5 La direction générale et l'organisation générale de l'entreprise	22
3.2 FACTEURS DE RISQUES	22
3.2.1 Risques financiers/de marché	22
3.2.2 Risques opérationnels	23
3.3 POLITIQUE D'ASSURANCE	23

<b>4 INFORMATIONS SOCIALES, SOCIÉTALES ET ENVIRONNEMENTALES</b>	<b>24</b>
4.1 POLITIQUE RSE & PRISE EN COMPTE DES PARTIES PRENANTES DANS LES DÉCISIONS	24
4.1.1 Ouverture aux parties prenantes	24
4.2 ENJEU SÉCURITÉ : ASSURER UN HAUT NIVEAU DE SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU, CONTRIBUANT À LA SÉCURITÉ DU SYSTÈME FERROVIAIRE	26
4.2.1 Assurer notre production en toute sécurité	26
4.2.2 Offrir un réseau sûr aux entreprises ferroviaires	27
4.2.3 Protéger les tiers des circulations ferroviaires	28
4.2.4 Sécuriser nos infrastructures face au changement climatique	29
4.3 ENJEU ENVIRONNEMENTAL : RÉDUIRE NOTRE EMPREINTE ECOLOGIQUE ET CONSOLIDER NOS ATOUTS ENVIRONNEMENTAUX	29
4.3.1 Optimiser les ressources et valoriser les matières dans le cadre de la démarche d'économie circulaire	29
4.3.2 Respecter les écosystèmes naturels en tant que bien commun	30
4.3.3 Réduire nos émissions de gaz à effet de serre et améliorer notre efficacité énergétique	30
4.3.4 Minimiser l'empreinte des activités sur l'eau, l'air et les sols, et maîtriser les rejets	31
4.3.5 Intégrer la performance environnementale dans les pratiques métiers	31
4.4 ENJEU SOCIAL : AMÉLIORER NOTRE PERFORMANCE SOCIALE	32
4.4.1 Mettre le management de proximité au cœur de la production	32
4.4.2 Développer l'employabilité	32
4.4.3 Valoriser l'accès des femmes à tous les emplois et lutter contre les discriminations	34
4.4.4 Garantir le bien-être au travail de chacun	35
4.5 ENJEU SOCIÉTAL : RENFORCER NOTRE IMPLICATION TERRITORIALE	36
4.5.1 Inscrire le dialogue territorial au cœur de nos pratiques	36
4.5.2 Contribuer activement au développement économique et social des territoires, à travers l'achat solidaire et les PME	36
4.5.3 Prévenir et réduire le bruit ferroviaire	36
4.6 MÉTHODOLOGIE DU REPORTING EXTRA FINANCIER	37
<b>5 ENJEUX ET PERSPECTIVES</b>	<b>37</b>

# ÉDITORIAL DE PATRICK JEANTET



**PATRICK JEANTET**  
**PRÉSIDENT DÉLÉGUÉ DU DIRECTOIRE SNCF**  
**ET PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL**  
**DE SNCF RÉSEAU**

Première année complète depuis la mise en œuvre de la réforme et la création de SNCF Réseau, 2016 aura été une année riche en événements. Je voudrais citer quelques belles réalisations.

Tout d'abord, en dépit d'un environnement complexe marqué par les inondations, les grèves et les attentats du 1<sup>er</sup> semestre, nous avons réalisé plus de 5 milliards d'euros de maintenance et de régénération du réseau. Cela représente plus de 1 500 chantiers, à travers toute la France, dont la moitié réalisés la nuit. Cette réussite nous la devons à l'engagement de l'ensemble de nos collaborateurs, mobilisés pour faire de notre réseau un réseau plus sûr et plus performant, offrant une meilleure qualité de service à nos clients.

Ainsi, les investissements pour la sécurité, priorité du Groupe Public Ferroviaire, ont été renforcés, par exemple à travers le programme Excellence Sécurité PRISME. Dans le cadre du programme VIGIRAIL, 463 aiguillages ont été renouvelés en 2016 après 405 en 2015 et 363 en 2014.

Par ailleurs, poursuivant son engagement de « sévèrisation » de ses règles de maintenance SNCF Réseau accélère le rythme de remplacement de certains composants et s'assure du respect de l'anticipation dans la correction de défauts (maintenance prédictive). Par exemple, nous avons traité le remplacement de 15300 coupons de rails sur l'année 2016 dont près de 4 000 en Île-de-France.

La zone dense d'Île-de-France est caractérisée par une concentration de trafics exceptionnelle. En 2016, près de 700M€ ont été consacrés au renouvellement du réseau francilien, en forte augmentation par rapport à 2015. SNCF Réseau a ainsi renouvelé 172 appareils de voie dans le cadre du programme Vigirail, contre 150 en 2015, et 214km de voies, contre 123km l'année dernière (+74 %). Les équipes d'Île-de-France ont également poursuivi la modernisation de plusieurs postes de signalisation dont la mise en service courant 2017 contribuera à améliorer la régularité des trains.

SNCF Réseau a également accru ses investissements pour le développement de la mobilité francilienne. Le prolongement de la ligne Eole vers l'ouest est entré en phase active avec la signature du marché NExTEO (futur système automatique d'espacement entre les trains, destiné au tronçon central du RER E) et l'accord sur un protocole de financement en cours de signature par l'ensemble des partenaires publics. L'entreprise a par ailleurs contribué avec Gares & Connexions à la mise en accessibilité de 12 gares. Malgré le fort accroissement des travaux et la poursuite du vieillissement du réseau francilien, SNCF Réseau s'attache à préserver au mieux la régularité des trains tout en maintenant un haut niveau de sécurité.

Dans les autres régions, après onze ans de travaux et un investissement de 435 millions d'euros, le bouchon ferroviaire de Bordeaux a été supprimé début mai 2016 avec la dernière phase de travaux qui permettront d'accueillir dès 2017, la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux. D'autres travaux notamment dans le cadre du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, ont contribué à la refonte des dessertes fret, Intercités et TER dans toute la région Nouvelle Aquitaine. De même le plan de fiabilisation de la maintenance sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais a été lancé.

Les lignes 7 à 9 et les capillaires fret ont également bénéficié de nos efforts : des lignes ont été réouvertes en 2016 comme Oloron-Bedous, Chartres-Voves ou Fécamp-Breauté, ainsi que la ligne du Bec d'Ambès pour le fret.

2016 est aussi une année importante en matière d'innovations et de modernisation de nos systèmes. La mutation industrielle de SNCF Réseau au service de la performance est portée par le développement des nouvelles technologies :

— nous avons étendu les périmètres de deux commandes centralisées du Réseau à Dijon et à Lyon, marquant le passage vers la télécommande des aiguillages au niveau régional et la programmation informatisée des itinéraires ;

— parmi les nombreux développements informatiques, je tiens à citer le projet SIPH – Système Industriel de Production Horaire – qui sera le premier SI d'envergure qui se basera sur le référentiel numérisé d'infrastructure unique GAIA, en cours de constitution pour tous les métiers de SNCF Réseau ;

— les développements et le déploiement d'un système de GMAO se poursuivent ;

— des engins visant à automatiser et moderniser la surveillance du réseau sont en cours de test, tel le train SURVEILLE (tournées de surveillance automatique);

— le digital au sein de nos métiers de maintenance: les agents de production ont reçu près de 14 000 tablettes et phablettes; des applications ont été déployées sur ces outils concernant notamment les tournées de surveillance des caténaires, des rails, des abords en ligne classique et le suivi des cœurs d'appareils de voie; chaque métier intègre progressivement de nouvelles fonctionnalités.

L'innovation ne se réduit pas à l'introduction de nouveaux objets technologiques, c'est aussi un processus de transformation en profondeur de nos métiers et de nos manières de faire.

La dynamique collective de SNCF Réseau au service d'une gestion performante du réseau repose sur ses collaborateurs. 2016 marque un niveau historique de recrutement pour accompagner l'ambition de ces enjeux partagés sur le long terme. Plus de 3 000 nouveaux collaborateurs ont été recrutés. SNCF Réseau augmente ainsi ses effectifs pour la troisième année consécutive pour les porter à 54 027 collaborateurs.

Pour ce qui concerne les trafics, au-delà des actualités conjoncturelles, les trafics voyageurs ont accusé, jusqu'à la fin de l'été, une diminution plus structurelle par rapport à l'an dernier. Cependant depuis septembre, cette baisse des circulations s'est estompée. S'agissant du fret, les trafics de l'année 2016 régressent globalement par rapport à ceux de l'an dernier, sauf pour quelques acteurs du marché.

Par ailleurs, neuf ans après la mise en service de la LGV Est, 106 km supplémentaires ont été mis en service le 3 juillet 2016. L'extension de la LGV Est accélère les liaisons entre l'Alsace et le cœur de l'Europe. Un gain de temps qui place Strasbourg, avec 16 allers-retours quotidiens, à moins de 2 heures de TGV de Paris (1h48 contre 2h20 auparavant).

En outre, l'année 2016 a été l'occasion de refonder la politique de financement de SNCF Réseau afin de tenir compte de l'évolution du marché et des attentes des investisseurs. L'entreprise a mis l'accent sur la diversification de ses financements, en termes géographiques et en terme de format, afin d'accroître la diversité de ses sources de financement, la profondeur du marché et ainsi la capacité de financement de l'entreprise.

Pour ce faire, nous avons notamment lancé en 2016 deux nouveaux programmes de financement:

— une émission publique inaugurale en devise étrangère (US Dollar) d'un montant d'un milliard USD et de maturité 3 ans – 57% de cette émission a été distribuée en Amérique du Nord, Asie et Moyen-Orient, trois zones dans lesquelles SNCF Réseau était peu ou pas présent jusqu'alors (10% du total des émissions de RFF / SNCF Réseau depuis 1997);

— une émission publique inaugurale d'obligations vertes (Green Bond) d'un montant de 900 millions d'Euro et de maturité 15 ans permettant de financer en priorité la modernisation du réseau structurant. Cette transaction inaugurale a été très positivement accueillie par le marché (livre d'ordres de 1,4 milliards d'euros) et a permis de se diversifier auprès d'Investisseurs Socialement Responsables (qui ont représenté 62% des acquéreurs). SNCF Réseau est ainsi devenu le 1<sup>er</sup> gestionnaire d'infrastructures ferroviaires au monde et la 1<sup>ère</sup> entreprise du secteur des transports en Europe à émettre un Green Bond.

Enfin 2016 est aussi une année extrêmement importante car le Conseil d'Administration a approuvé en fin d'année le contrat de performance qui, sur dix ans, donne les trajectoires d'investissements avec des moyens croissants en volume et sur la durée avec une ampleur sans précédent. Ce contrat donne à SNCF Réseau un nouvel élan pour une nouvelle étape, les moyens d'engager sa transformation industrielle et de remplir les missions que l'État lui confie avec la visibilité long terme nécessaire à un gestionnaire d'infrastructures et à ses partenaires. Cette marque de confiance de l'État nous engage et nous oblige. Nous avons les moyens de nous donner une vision ambitieuse: devenir le Gestionnaire d'Infrastructures ferroviaires de référence.

Pour conclure, nous ne devons jamais oublier que nous construisons pour durer. C'est la noblesse de notre mission et c'est notre définition du développement durable. Plus que jamais, le grand réseau de demain sera un grand réseau humain. C'est avec cette ambition que nous devons construire ce projet: aussi technologique et industrielle que soit notre activité, elle reste avant tout l'aventure quotidienne d'hommes et de femmes. Par leur engagement, leur dévouement, leurs savoir-faire, leurs efforts, leur culture du service public, ils font de notre réseau un réseau exemplaire résolument tourné vers l'avenir.



# SNCF RÉSEAU EN 2016: NOS INDICATEURS CLÉS



**6,4 Mds€**  
de chiffre d'affaires  
dont 3,5 Mds€ de prestations  
refacturées à SNCF Mobilités  
(péages)



**1,9 Mds€**  
de Marge opérationnelle



**42 Mds€**  
de dette financière\*



**2,8 Mds€**  
investis dans le renouvellement  
et la performance du réseau



**54 027**  
collaborateurs



Plus de **3 000**  
recrutements en 2016



**1 067 km**  
de voies renouvelées  
dont 214 km en Île-de-France



Plus de **1 500**  
chantiers de modernisation



**38**  
clients de SNCF Réseau



**471 Mtkm**  
de sillons attribués en 2016



**30 000 km**  
de lignes dont 2 100 à grande vitesse

\* Dette financière: dette financière nette en valeur de remboursement - hors ICNE (Intérêts Courus non Echus).

## 1 SNCF RÉSEAU EN 2016

### 1.1 PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2015, à la suite de la loi sur la réforme ferroviaire promulguée le 4 août 2014, au sein du groupe SNCF, SNCF Réseau regroupe en un seul établissement public les équipes de Réseau Ferré de France et celles de la branche Infrastructure de la SNCF (SNCF Infra et Direction de la Circulation Ferroviaire). En février, le Conseil d'administration de SNCF Réseau a fixé son siège au 15-17 rue Jean-Philippe Rameau à St Denis, ce qui a marqué une étape importante dans la construction du GI unifié avec le rapprochement physique d'équipes de RFF et de SNCF.

SNCF Réseau gère, maintient, développe et commercialise les services offerts par le Réseau Ferré National. Il est le garant de la sécurité et de la performance de près de 30 000 km de lignes, dont 2 100 de Lignes à Grande Vitesse. Il est le garant de l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients dans des conditions transparentes et non discriminatoires: 26 entreprises ferroviaires circulent sur le Réseau et 12 autres entreprises, appelées candidats (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

SNCF Réseau est organisé autour de 4 métiers et une direction générale Île-de-France:

# SNCF RÉSEAU

#### MAINTENANCE & TRAVAUX

Maintenance du réseau, sécurité opérationnelle

#### CIRCULATION

Gestion des circulations ferroviaires

#### INGÉNIERIE & PROJETS

Prestations d'ingénierie de maîtrise d'ouvrage déléguée, de maîtrise d'œuvre et de logistique chantier, en France et à l'étranger

#### ACCÈS AU RÉSEAU

Gestion de l'accès au réseau dans le respect des fonctions essentielles

La Direction générale Île-de-France regroupe les quatre métiers sous l'autorité d'un Directeur Général, afin de répondre aux spécificités de cette zone ferroviaire hyper dense.

Par ailleurs, onze directions territoriales, directement rattachées au Secrétariat Général, assurent sur leur territoire respectif la représentation institutionnelle de l'entreprise auprès des partenaires locaux, notamment les autorités organisatrices de transport, sous le pilotage des directeurs généraux adjoints.

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

Par ailleurs, ses trois filiales (SFERIS, Eurailscout BV et CDG Express Etudes) sont présentes sur les activités suivantes: prestation de travaux et d'accompagnement des chantiers en France, inspections et analyses embarquées des voies ferrées, et projet de liaison ferroviaire en France, entre la gare de l'Est à Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (participation conjointe avec Aéroport de Paris).

Enfin, sur décision des États français et espagnol, concédants de la ligne Perpignan Figueras, SNCF Réseau et ADIF ont été chargés de reprendre l'exploitation de la ligne à compter de décembre 2016, via la constitution d'une filiale commune, Linea Figueiras Perpignan SA. L'équilibre de son exploitation est garanti par les États. Le Conseil d'administration a voté une prise de participation dans la société commune à hauteur de 30 000 euros représentant 50% du capital.

### 1.2 STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE

La stratégie de l'entreprise s'inscrit dans le cadre d'Ambition Réseau 2020 « Construire ensemble un champion industriel, pour un réseau performant, innovant et toujours plus sûr ».

Le réseau ferroviaire national doit se transformer, pour accompagner un monde en pleine mutation. Il doit relever les défis de l'époque: la croissance démographique, le changement climatique, les révolutions technologiques, la complexité des flux, l'ouverture à la concurrence en Europe, le développement de l'export, l'Europe ferroviaire et les nouvelles aspirations sociétales...

Désireux de répondre au mieux aux attentes de ce monde nouveau, SNCF Réseau a co-construit une stratégie Réseau 2020 dont les 3 grands engagements sont:

- de renforcer les fondamentaux de l'excellence industrielle et sociale;
- engager une mutation au service de la performance industrielle et économique;
- et développer la coopération au sein de SNCF Réseau, du Groupe public et avec les parties prenantes.

## 1.3 FAITS MARQUANTS

### 1.3.1 Nomination du Président Directeur Général de SNCF Réseau

Le 18 février 2016, le Président du Conseil d'administration Jacques Rapoport a présenté sa démission. Il a continué d'exercer ses fonctions jusqu'à la nomination de son successeur, Patrick Jeantet le 25 mai 2016.

### 1.3.2 Finalisation du cadre social d'entreprise et accord de branche

Le nouveau régime de travail des salariés du Groupe Public Ferroviaire a été adopté.

Le décret dit socle pris par l'État après concertation avec les représentants des entreprises et les syndicats de la branche ferroviaire a été publié le 9 juin; il sera applicable à toutes les entreprises ferroviaires en France.

La convention collective de la branche ferroviaire a été signée par l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) et les organisations syndicales. L'accord d'entreprise SNCF a été signé par la direction du Groupe Public Ferroviaire et les organisations syndicales.

Le nouveau régime de travail entrera en vigueur au moment du passage au Service annuel 2017.

### 1.3.3 Mesures sur le financement du système ferroviaire

En application de la loi de réforme ferroviaire, des mesures de financement du système ferroviaire ont été prises pour :

- garantir un haut niveau de sécurité des personnes et des biens sur le réseau;
- améliorer la qualité de service proposée aux opérateurs de transport, notamment de fret;
- permettre le redressement financier de SNCF Réseau : accord sur une trajectoire financière qui doit permettre, dans un délai de dix ans à compter de l'entrée en vigueur du contrat pluriannuel de performance, d'assurer la couverture du coût complet du réseau et la maîtrise de l'évolution de la dette portée par SNCF Réseau.

Ces mesures se traduisent essentiellement par :

- la conclusion d'un contrat pluriannuel de performance (2017-2026) avec l'État;
- l'institution du principe de la règle d'or.

#### 1.3.3.1 Contrat pluriannuel de performance

Le Conseil d'Administration de SNCF Réseau a approuvé le 20 décembre 2016 le projet de contrat pluriannuel de performance 2017-2026. Il a été soumis pour avis simple à l'ARAFER avant signature conjointe avec l'État. Une consultation publique a été lancée en janvier 2017.

Ce contrat prévoit sur 10 ans la progression des budgets de modernisation du réseau structurant et donne ainsi à SNCF Réseau une visibilité long-terme sur les moyens mis à sa disposition :

- près de 34 Mds€ seront investis en faveur du renouvellement et de la mise en conformité du réseau structurant en dix ans :
  - 27,9 Mds€, financés par SNCF Réseau, seront consacrés au renouvellement du réseau structurant, avec un pic à 3 Mds€ par an (avant gain de productivité) à partir de 2020;
  - 4,5 Mds€ seront investis par l'État, les collectivités territoriales et SNCF Réseau dans les travaux de mise en conformité, tant pour la sécurité que pour l'accessibilité.

— 1,8 Mds€ seront consacrés aux investissements industriels et technologiques (engins, informatique et outils digitaux...), dont près de 300 M€ par an de 2017 à 2019, afin de permettre la productivité future;

— 12 Mds€ d'investissements dédiés à la modernisation du réseau structurant, aux lignes régionales et aux nœuds ferroviaires dans le cadre de contractualisations avec l'État et les collectivités territoriales, notamment les Contrats de Plan État-Région (CPER);

— au-delà de l'effort de l'État, la pérennisation du retour à l'équilibre de la trajectoire nécessite également des efforts de productivité de SNCF Réseau, avec 1,2 Mds€ d'économie cumulée à l'horizon 2026, à travers le déploiement du plan de performance. Un Tableau de suivi de cette performance (indicateurs industriels et financiers présentés au paragraphe 2.6) prévu au contrat permettra de s'assurer de l'atteinte des objectifs.

Pour réaliser cet engagement de performance, la direction de SNCF Réseau a engagé un plan de performance, qui a vocation à mettre en tension l'entreprise dans une logique de transformation de ses modes de fonctionnement. Ce plan a pour objectif d'atteindre :

— 0,5 Mds€ de productivité sur les dépenses d'investissement et les charges d'exploitation à fin 2021;

— une économie de 1,2 Mds€ à fin 2026 (par rapport à une trajectoire déterminée avant gain de productivité).

Évolutif, le plan est structuré autour de leviers innovants :

— augmentation de la productivité portée par la croissance du volume de régénération et la mise en œuvre de leviers d'efficacité industrielle (innovation technologique, réingénierie des processus, maximisation des plages travaux de nuit);

— gains de productivité réinvestis dans le réseau;

— décroissance programmée du volume d'entretien, conséquence des efforts sur la régénération du réseau d'ici à 2021 (soit près de 270 M€ en 2026);

— réduction des charges commerciales (progression de la qualité de service).

La gouvernance instaure un suivi rapproché du COMEX, notamment le Président :

— sur la base d'un reporting mensuel au démarrage, puis tous les deux mois;

— chaque membre du COMEX est doublement responsable pour chacun des leviers à titre collectif et individuel.

### 1.3.3.2 Gestion de la dette

Le gouvernement a estimé, dans le cadre du rapport sur la dette de SNCF Réseau, qu'il n'était pas opportun d'envisager à ce stade un dispositif de reprise de la charge de la dette historique du gestionnaire d'infrastructure : « Davantage que la question d'une reprise de dette, c'est la capacité à maîtriser l'évolution de cette dette, en réduisant les déficits annuels puis, à moyen terme, en retrouvant une situation excédentaire, qui constituera la clé de voûte du redressement financier du groupe ferroviaire. [...] La prochaine actualisation du contrat de performance, qui interviendra trois ans après sa signature, sera l'occasion de réexaminer les solutions mises en œuvre pour maîtriser et réduire l'endettement de SNCF Réseau au regard de l'atteinte des objectifs et du respect des orientations figurant au contrat ».

### 1.3.3.3 Règle d'or

Cette règle a pour objectif de contribuer à maîtriser l'endettement de SNCF Réseau en fixant un ratio (Dette financière nette / MOP) au-delà duquel SNCF Réseau ne peut plus participer au financement des investissements de développement du réseau ferroviaire, qui doit alors être assuré intégralement par les demandeurs (État, collectivités,...).

Le projet de décret d'application de ce dispositif a été adressé au Conseil d'État début janvier après prise en compte de l'avis de l'ARAFER. Le niveau plafond du ratio est fixé à 18 ; ce plafond était atteint dans les comptes 2015 (18,76). Sur la base des comptes présentés à fin 2016, le ratio s'établirait à 22,24.

### 1.3.4 Test de valeur

Pour rappel, un test de valeur avait été réalisé au moment de la clôture des comptes arrêtés au 31 décembre 2015 qui avait conduit à une dépréciation de 9,6 Mds€. Il était basé sur les discussions en cours avec l'État, préalables à la signature du contrat pluriannuel de performance prévu par la loi du 4 août 2014 et une trajectoire financière de SNCF Réseau prenant en compte les évolutions et hypothèses structurantes discutées avec l'État à cette date.

La finalisation du contrat de performance avec l'État et sa validation par le conseil d'administration de SNCF Réseau du 20/12/2016 a constitué un indice de variation de valeur et un nouveau test a été réalisé au 31/12/2016.

Les hypothèses clés du test de valeur demeurent le niveau des péages, des concours publics et de la maintenance du réseau existant.

Le résultat de ce test n'a pas conduit à modifier le montant de dépréciation comptabilisé au 31/12/2015.

### 1.3.5 Évènement postérieur à la clôture

Le conseil d'administration du 30 novembre 2016 a validé la création de la filiale ALTAMETRIS détenue à 100% par l'EPIC SNCF Réseau dont l'objet est la collecte, l'exploitation et la valorisation de données par vecteurs mobiles automatisés. Sa création est en cours et devrait intervenir début 2017.

## 1.4 CHIFFRES CLÉS<sup>1</sup> FINANCIERS ET EXTRA-FINANCIERS

Le compte de résultat 2015 de SNCF Réseau a été retraité pour tenir compte de la **nouvelle organisation, comme si la réforme avait été mise en œuvre dès le 1<sup>er</sup> janvier 2014**.

En millions d'euros	Pro forma	Pro forma	Évolution	
	Année 2016	Année 2015	En M€	En %
Chiffre d'affaires	6 441	6 526	-85	-1 %
Marge opérationnelle	1 889	2 028	-138	-7 %
Résultat opérationnel	1 016	-8 773	+9 789	+112 %
Résultat financier	-1 173	-1 225	+51	-4 %
Résultat net avant impôts	-157	-9 997	+9 840	-98 %
Investissements	5 244	6 224	-980	-16 %
Dette financière nette en fin de période valeur de remboursement - hors ICNE *	42 028	39 311	2 718	+6,9 %
Effectifs moyens en ETP **	54 027	53 695	+332	+0,6 %
	Année 2016 <sup>2</sup>	Année 2015	Écart	En %
Total des recrutements (nb) – hors filiales	3 086	2 259	+516	+23 %
Pourcentage de femmes dans l'effectif global (%)	12,1	12	-	-
Nombre d'évènements sécurité remarquables (ESR) **	129	178	-49	-28 %
Nombre pondéré de tués et blessés graves par million de km.train (ISC) ***	0,162	0,119	+0,043	+ 37 %
Taux de fréquence des accidents du travail avec arrêt hors trajet (%) ****	11,04	11,67	-	-
Emissions de gaz à effet de serre totales de SNCF Réseau (scope 1+2) (kt éqCO <sub>2</sub> ) *****	154	154		
Emissions de gaz à effet de serre évitées grâce au système ferroviaire (kt éq CO <sub>2</sub> ) *****	9 872	9 872		

\* Intérêts courus non échus

\*\* Indicateur clé de la sécurité ; données 2015 mise à jour, chiffre 2016 non consolidé

\*\*\* Pour 2016 : sur les 3 premiers trimestres

\*\*\*\* Pour 2016 : uniquement sur les 10 premiers mois du fait que ces chiffres sont obtenus avec un décalage de 2 mois

\*\*\*\*\* La publication du Bilan des Emissions de Gaz à Effet de Serre (BEGES) est réglementairement obligatoire tous les 3 ans (article 75 Loi Grenelle II)

1 - Voir aussi les données publiques de SNCF sur le site <http://data.sncf.com/>

2 - Ces indicateurs et leur illustration sont précisés dans la partie 4 : Informations sociales, sociétales et environnementales.

## 2 RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE

### 2.1 COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2016

En millions d'euros	Pro forma	Pro forma	Évolution	
	Année 2016	Année 2015	En M€	En%
Redevances d'infrastructure	5 778	5 844	-66	-1%
Compensation Fret	78	31	47	148%
Autres produits	585	651	-66	-10%
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>6 441</b>	<b>6 526</b>	<b>-85</b>	<b>-1%</b>
Achats et charges externes nets	-2 080	-1 936	-144	7%
Charges de personnel nettes	-2 256	-2 353	97	-4%
Impôts et taxes	-216	-210	-6	3%
<b>MARGE OPÉRATIONNELLE</b>	<b>1 889</b>	<b>2 028</b>	<b>-138</b>	<b>-7%</b>
Dotations aux amortissements	-850	-1 212	363	-30%
Variation des provisions et dépréciation d'immo.	-90	-62	-29	47%
Résultat de cessions d'actifs	66	72	-6	-8%
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>1 016</b>	<b>826</b>	<b>190</b>	<b>23%</b>
<b>Quote-part nette des entreprises MEE</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>-1</b>	<b>-53%</b>
<b>Perte de valeur</b>	<b>0</b>	<b>-9 600</b>	<b>9 600</b>	<b>-100%</b>
<b>RÉSULTAT OPÉRATIONNEL</b>	<b>1 016</b>	<b>-8 773</b>	<b>9 789</b>	<b>-112%</b>
<b>RÉSULTAT FINANCIER</b>	<b>-1 173</b>	<b>-1 225</b>	<b>51</b>	<b>-4%</b>
<b>RÉSULTAT AVANT IMPÔTS</b>	<b>-157</b>	<b>-9 997</b>	<b>9 840</b>	<b>-98%</b>

#### 2.1.1 Comparabilité des comptes

La mise en œuvre de la réforme ferroviaire au 1<sup>er</sup> juillet 2015 a nécessité une présentation pro forma du compte de résultat pour assurer la comparabilité de l'activité économique de l'entreprise entre 2015 et 2016.

En revanche, il n'a pas été fait de pro forma sur le bilan, les impacts étant moins significatifs.

#### 2.1.2 Le chiffre d'affaires

La baisse du chiffre d'affaires de -85 M€ (-1%) par rapport à 2015, traduit essentiellement la réduction significative des trafics (-20 millions de trains-km / -4%) conduisant à une diminution des redevances d'infrastructure de -66 M€ (-2%). Ce recul des trafics s'explique :

— d'abord par l'environnement conjoncturel difficile pénalisant l'activité à hauteur de -10,5 millions de tr-km, soit -2,1% (-12 millions de tr-km soit un manque à gagner de -75 M€, lors des mouvements sociaux et les intempéries de juin ainsi que les attentats en partie compensés par l'effet favorable de l'année bissextile) ;

— et également par la baisse générale sensible des trafics de -9,5 millions de trains-km (-31 M€) par rapport à 2015 sur le réseau existant, avec une légère reprise en fin d'année.

L'effet favorable de la hausse des barèmes (+0,4 % par rapport à 2015) et l'impact de la mise en service de la LGV Est (+21 M€) ont permis de limiter la baisse des redevances.

La hausse de la compensation fret (+47 M€ par rapport à un montant 2015 en fort retrait) efface cependant la baisse attendue des prestations auprès des tiers et des ventes de matières aux Partenaires Publics Privés (-48 M€).

Évolution des trafics en trains kilomètres :

Activités 2016/2015	Entreprises Ferroviaires	Évolution trafic trains-km	
		Trains-km bruts	Trains-km retraités*
<b>VOYAGEURS</b>			
	Grandes Lignes	-8,4%	-5,4%
	Transport A Grande Vitesse	-3,2%	-2,0%
	Transport Express Régional	-2,9%	-0,3%
	Transilien	-3,5%	-0,7%
<b>FRET</b>			
	Fret SNCF	-12,1%	-9,6%
	Fret Entreprises Ferroviaires Alternatives	+1,9%	+2,2%

\* Trains-km retraités : retraités des éléments conjoncturels (grèves, intempéries, attentats en Belgique, année bissextile)

#### 2.1.3 La marge opérationnelle et le résultat opérationnel courant

À 1 889 M€ au 31 décembre 2016 contre 2 028 M€ à fin 2015, la marge opérationnelle affiche un recul contenu à -7% (-138 M€).

Cette évolution résulte d'une part de la dégradation du chiffre d'affaires et traduit d'autre part la priorité donnée à la maintenance via un recours accru à la sous-traitance (-58 M€), à la mise en œuvre sur un «exercice plein» du mécanisme d'incitation réciproque initiée en mars 2015 avec les clients, qui induit une hausse de 16 M€ des charges commerciales, et enfin à l'augmentation des dépenses informatiques dans un contexte post-réforme, nécessitant la stabilisation des systèmes d'information (50 M€).

À contrario, une production plus importante sur les projets d'investissement (forte hausse des heures imputées sur les projets) a réduit le poids des charges de personnel nettes sur la marge opérationnelle (+125 M€).

Globalement, les gains de productivité sur le réseau structurant atteignent 1,2% en 2016 par rapport à 2015.

À -1 016 M€ au 31 décembre 2016, le résultat opérationnel courant s'améliore de +190 M€ par rapport à 2015. L'impact de la dépréciation des actifs de 2015 sur la dotation aux amortissements de la période (+363 M€ à fin décembre 2016) explique cette variation.

#### 2.1.4 Résultat financier

En millions d'euros	Pro forma	Pro forma	Évolution	
	Année 2016	Année 2015	En M€	En%
Coût de l'endettement financier net (Normes CRC)	-1 417	-1 413	-4	+0%
Autres produits et charges financiers	-7	-4	-3	+68%
Variation Juste Valeur des dettes et dérivés (IAS 39)	-11	-22	+11	-49%
Activation des frais d'emprunt (IAS 23)	+277	227	+50	+22%
Coût des avantages au personnel (IAS 19)	-15	-13	-2	+15%
<b>RÉSULTAT FINANCIER (Normes IFRS)</b>	<b>-1 173</b>	<b>-1 225</b>	<b>+52</b>	<b>-4%</b>

Le résultat financier s'établit à -1 173 M€, et s'améliore de + 52 M€ / -4% par rapport à 2015.

**En normes françaises**, le coût de l'endettement financier net en 2016 est stable par rapport à 2015. L'impact de l'augmentation de l'encours moyen de la dette financière nette en valeur de remboursement (+2,7 Mds€) est compensé par la baisse des taux d'intérêt sur la période (3,46% en moyenne en 2016 contre 3,71% en 2015).

**En normes IFRS, l'impact IAS 39** correspond notamment aux variations de juste valeur des dettes et des instruments financiers de couverture adossés à ces dettes. A fin 2016, l'impact est de -11 M€ contre -22 M€ à fin 2015. **L'impact IAS 23** correspond à l'activation des frais financiers. La progression de +50 M€ par rapport à fin 2015 s'explique par l'augmentation de l'encours des projets éligibles à IAS 23 (impact +57 M€), compensée en partie par la baisse des taux d'intérêt (impact -7 M€). **L'impact IAS 19** correspond au coût financier des avantages accordés au personnel. La variation de -3 M€ s'explique par la baisse en 2016 du taux d'actualisation sur les avantages à long terme (1,60% vs 1,75% à fin 2015).

## 2.2 ACTIVITÉ FONCIÈRE-IMMOBILIÈRE

### — La convention de gestion et de valorisation immobilière avec SNCF

En juillet 2016 SNCF et SNCF Réseau ont conclu la convention d'application de la convention de gestion et de valorisation immobilière qui organise les relations entre SNCF Réseau et SNCF Immobilier au niveau national et territorial.

### — Biens donnés en location

Pour l'ensemble de l'année 2016 les conventions d'occupation temporaire ont procuré des produits de 81,5 M€ comparables aux 89 M€ en 2015. L'année 2016 a été marquée par trois renégociations majeures: les deux contrats de publicité en gare et hors gare et le contrat de distribution automatique.

### — Cessions et participation à la politique de logements nationale

Les événements les plus significatifs de l'activité foncière et immobilière concernent l'Île-de-France. Sous la conduite de SNCF Immobilier, la partie non circulée de la Petite Ceinture parisienne sera redynamisée.

Différentes conventions d'occupation du domaine public et superpositions d'affectation pour les 13<sup>ème</sup>, 14<sup>ème</sup> et 15<sup>ème</sup> arrondissements, conventions de transfert de gestion pour le 16<sup>ème</sup> arrondissement, ont été finalisées et validées par le Conseil de Paris en avril 2016.

En novembre 2016, SNCF Réseau et SNCF Mobilités ont conclu un protocole opérationnel avec la Ville de Paris grâce auquel seront créés, sur des terrains ferroviaires, des nouveaux parcs, équipements publics et près de 9 000 logements dans le nord-est (5 sites) et le sud-est de la capitale (2 sites), soit un potentiel de développement de plus d'un million de m<sup>2</sup>. Le protocole, valable jusqu'en 2020, concerne sept sites pour un total de 50 hectares. Dans le cadre de cette opération, SNCF Réseau va céder des terrains à une société de promotion foncière à créer en partenariat avec SNCF Mobilités et sa filiale la SNEF.

INDICATEURS	2016	2015
Surfaces cédées dans l'année (hectares)	1 474	107
<i>Dont surfaces cédées pour la création de logements (hectares)</i>	22,5	15
Nombre de logements créés (nb)	2 132	950
<i>Dont nombre de logements sociaux créés (nb)</i>	1 099	600

### — Mise en valeur des lignes non circulées

SNCF Réseau est propriétaire d'environ 8 000km de linéaires sans trafic et sans perspectives de réouverture à court ou moyen terme. Il accompagne la valorisation de ce patrimoine sous forme d'exploitations ferroviaires touristiques ou de voies vertes notamment par des conventions de transfert de gestion. L'année 2016 a vu la signature de plusieurs de ces conventions, marquant la pleine appropriation de cette politique par les différents intervenants au sein du groupe SNCF.

INDICATEUR	2016	2015
Part des km de lignes fermées faisant l'objet de préservation de l'emprise (%)	63	59

## 2.3 INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	2016	2015	Variation	Variation (%)
Grands projets de développement	1 205	2 337	-1 132	-48%
<i>Dont part PPP</i>	957	2 072	-1 115	-54%
Projets régionaux de développement	546	619	-73	-12%
Mise en conformité du réseau	246	254	-8	-3%
Renouvellement et performance	2 785	2 665	+120	+4%
Fonciers et tiers	126	112	+14	+13%
<b>TOTAL INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES</b>	<b>4 908</b>	<b>5 987</b>	<b>-1 079</b>	<b>-18%</b>
Industriels	335	237	+98	+41%
<b>DÉPENSES TOTALES</b>	<b>5 244</b>	<b>6 224</b>	<b>-980</b>	<b>-16%</b>

Les investissements sont présentés en dépenses totales et correspondent:

— aux dépenses immobilisées en normes IFRS (hors IAS 23 frais financiers activés);

— et aux coûts de projets (en phase amont avant la phase AVP – avant-projet) non éligibles à une immobilisation et comptabilisées en charges d'exploitation (dossiers d'initialisation, études d'opportunité, études préliminaires).

Ci-dessous, le tableau de passage des comptes statutaires vers les comptes en dépenses totales:

En millions d'euros	2016	2015	Évolution
<b>TOTAL ACQUISITIONS D'IMMOBILISATION</b>	<b>5 120</b>	<b>5 771</b>	<b>-652</b>
IAS23 – Intérêts financiers activés	-345	-285	
Part SEA financée par des tiers	208	738	
Charges sur projets et Autres	262	-	
<b>DÉPENSES TOTALES</b>	<b>5 244</b>	<b>6 224</b>	<b>-980</b>

Le total des dépenses d'investissements avant financement représente 5 244 M€, en baisse de 980 M€ par rapport à 2015 (6 224 M€). Ce recul provient de la fin de la LGV Est Européenne Phase 2 et des phases finales de réalisation de certains grands projets de développement (Partenariats Public-Privé) et dans une moindre mesure, de la baisse des projets régionaux. En revanche, les investissements sur le réseau structurant sont en hausse en 2016.

Le 1<sup>er</sup> juillet 2016, SNCF Mobilités a transféré 36 stations-services, auparavant propriété de Transilien, à SNCF Réseau pour 68 M€; ces actifs font partie des investissements industriels, en augmentation +98 M€ (335 M€ en 2016 après 237 M€ en 2015).

### 2.3.1 Investissements de renouvellement et performance

Le programme de renouvellement de l'année 2016, témoin de la volonté de l'entreprise de poursuivre les efforts d'investissement entamés depuis 2008 pour la rénovation du réseau structurant le plus circulé.

À 2 785 M€, la production 2016 est en progression de +4% (+120 M€) par rapport à 2015. Cette hausse s'explique principalement par des évolutions contrastées notamment sur la voie, la signalisation, l'activité Telecom, les gares, les ouvrages d'art (ponts, tunnels, murs de soutènement...) et ouvrages en terre (remblais, déblais, Tranchées), et des opérations de grand entretien.

La rénovation des voies et appareils de voie du réseau principal (plan Vigirail), augmente de +13% (+194 M€) par rapport à 2015.

En millions d'euros	2016	2015	Variation	Variation (%)
GOPEQ	1 067	1 014	+53	+6%
Nombre d'appareils de voie <sup>3</sup>	463	405	+58	+14%

3 - Hors LGV

Malgré l'impact des intempéries et des mouvements sociaux, la planification des chantiers 2016 a été tenue. Le volume de travaux augmente avec 1 067 kilomètres de linéaire de voies renouvelées en 2016 (exprimés en km de GOPEQ), et le remplacement de 463 appareils de voie, répartis en 172 en Île-de-France et 278 en Province, soit +10%. C'est sur les lignes les plus circulées (LGV et de catégorie UIC 2 à 4) que 66% de la production de renouvellement des voies ont été investis.

Priorité a été donnée à l'Île-de-France qui a fortement augmenté son nombre de GOPEQ par rapport à 2015, soit 74%. Cet effort de régénération sera conforté dès 2017 par la mise en œuvre de la « suite rapide Zone Dense » (usine roulante intégrant plusieurs engins mécanisés lourds pour renouveler la voie). Les bases arrière de travaux qui l'accueilleront ont été remises à niveau.

Sur les autres régions, la part d'utilisation des trois Suites Rapides a été inférieure à 2015, conformément à la programmation annuelle, ces suites rapides ayant œuvré sur l'Île-de-France.

Le coût unitaire des opérations de renouvellement augmente pour trois raisons principales :

— des conditions d'intervention difficiles (zones denses, travaux de nuit, maintien des circulations sur voies contiguës pendant les chantiers, etc.) qui résultent de la concentration des projets sur les lignes les plus circulées ;

— le recours accru aux « trains-usines » suites rapides plus onéreuses (environ 535 kilomètres réalisés en 2016 contre environ 515 kilomètres en 2015) mais permettant, par un meilleur rendement, de réduire l'empreinte capacitaire des chantiers, c'est-à-dire les périodes sans circulation ferroviaire sur la voie traitée.

Parmi les principaux chantiers réalisés de la période, on peut citer les projets Sens-Laroche-Migennes, Plaisir-Dreux, Narbonne-Montpellier, la campagne annuelle des travaux CASTOR sur le RER C et les 35 aiguillages traités (renouvelés ou supprimés) à Creil.

En revanche, les investissements en Signalisation sont en baisse de 3% par rapport à 2015. Les ambitions de montée en puissance de ces opérations sont limitées du fait des fortes tensions sur certaines ressources de main d'œuvre technique rares (Opérateurs de signalisation, essayeurs). Néanmoins de nouveaux secteurs de circulation sont intégrés dans les périmètres des Commandes Centralisées du Réseau de Lyon et de Bourgogne-Franche-Comté, dans le cadre du passage vers la télécommande des aiguillages au niveau régional et du développement de la programmation informatisée des itinéraires.

L'activité Telecom est en diminution par rapport à 2015 (-124 M€ soit -35%). En effet, la mise à disposition du GSM-R, Radio Sol Train numérique, par Synérail (-138 M€ par rapport à 2015) a été effectuée à fin mars 2016. La couverture des voies par le GSM-R s'étend sur 3 526 km supplémentaires en 2016. Les opérations 2016 les plus importantes concernent les nœuds ferroviaires de Lyon et Lille. Par ailleurs plus de 1 000 km de fibres optiques ont été déployés en 2016 (+15 M€ soit +24%), afin de traiter l'obsolescence du cuivre courant le long des voies et de constituer des supports aptes à véhiculer les flux du Digital, ainsi que ceux des futures applications industrielles de SNCF Réseau (Signalisation, Contrôle Commande, etc.). L'investissement dépasse les 60 M€ annuels et va se poursuivre dans les années à venir.

Les investissements dans les gares sont en hausse de 33 M€ en 2016 par rapport à 2015 suite aux travaux de rénovation de la grande halle voyageur de Bordeaux qui se prolongeront en 2017.

Les autres dépenses de renouvellement totalisent 173 M€ (en augmentation par rapport à 2015 de +33 M€) et correspondent notamment à l'amélioration de la régularité pour 44 M€, en hausse par rapport à 2015 de +18 M€, comprenant les aménagements d'infrastructure induits par l'arrivée du Francilien sur les lignes H et K du Transilien.

### 2.3.2 Mise en conformité du réseau

La mise en conformité du réseau s'inscrit dans la priorité de l'entreprise accordée aux opérations de sécurité et de mise en accessibilité, notamment en Île-de-France, conformément au planning directeur convenu avec le STIF.

Le schéma directeur national d'accessibilité a été signé le 29 novembre 2016. Ce programme, cofinancé par l'État, les collectivités territoriales et la SNCF, représente un investissement total de plus de 800 M€ entre 2016 et 2024. Aux aménagements de gares nationales s'ajoutent les « schémas régionaux », qui prévoient des aménagements dans près de 740 gares (desservies par TER et par Transiliens) pour un investissement estimé à quelque 3 Mds€ d'ici à 2027.

La production de mise en conformité en 2016 (246 M€) est en légère baisse de -3% par rapport à l'exercice 2015. L'Accessibilité aux trains est stable, à hauteur de 131 M€ dont 92 M€ en Île-de-France (131 M€ en 2015 dont 82 M€ en Île-de-France). Les principales opérations d'accessibilité 2016 sont les Programmes Personnes à Mobilité Réduite (PMR) tels que :

— le PMR de la gare de Bécon-les-Bruyères ;

— le PMR de la gare d'Épinay-sur-Orge ;

— le PMR de la gare de Combs-La-Ville ;

— le PMR de la gare de Maisons-Alfort ou le Pôle d'Échange Multimodal (PEM) de Redon.

### 2.3.3 Développement du réseau

Les investissements de développement du réseau diminuent de -1 132 M€ par rapport à 2015 avec la fin des grands projets de lignes nouvelles.

En 2016, la production réalisée sur les projets de développement en Partenariats Publics Privés et Concession représente 957 M€, soit -1 115 M€ (-54%) par rapport à 2015 :

— 294 M€ ont été investis dans le projet LGV Sud Europe Atlantique SEA. Les essais sur la ligne ont débuté en fin juillet 2016 pour une mise en service commerciale prévue à l'été 2017 ;

— 214 M€ de travaux ont contribué à l'avancement de la LGV Bretagne Pays de Loire. Les années 2016 et 2017 voient se réaliser progressivement les mises en service et mises en exploitation commerciales de la LGV Bretagne Pays de Loire en mai 2017 ;

— 450 M€ concernent enfin les investissements consacrés au projet Contournement Nîmes Montpellier. La mise en service de la ligne est prévue pour fin 2017, la construction de la gare devrait s'achever à la même échéance.

Les dépenses des **Grands Projets en Travaux** s'établissent à 210 M€ en 2016, soit -4 M€ (-2%). Il s'agit principalement de la LGV Est phase 2 (52 M€ en 2016, -85 M€ par rapport à 2015), et du projet EOLE (154 M€ en 2016, +90 M€ par rapport à 2015).

La mise en service du projet LGV Est phase 2 prévue initialement en avril 2016 a été repoussée au 3 juillet 2016 à la suite de l'accident d'Eckwersheim du 14 novembre 2015 lors des essais.

Le prolongement de la ligne Eole vers l'ouest a franchi deux étapes importantes en 2016 avec la signature du marché NEXTEO (futur système automatique d'espacement entre les trains, destiné au tronçon central du RER E) et l'accord sur un protocole de financement en cours de signature par l'ensemble des partenaires publics.

**Les Projets régionaux de développement** concernent essentiellement les projets des Contrats de Projets État-Régions (CPER). En 2016, les dépenses totales s'établissent à 546 M€ contre 619 M€ en 2015, soit -73 M€ (-12%).

Les principales mises en services réalisées en 2016 concernent la réouverture de la ligne Oloron Bedous, la réouverture de la ligne Chartres-Voves, les travaux de modernisation de la gare de Toulouse-Matabiau et de la ligne Fécamp – Breauté.

Après onze ans de travaux et un investissement de 435 M€, SNCF Réseau a terminé le chantier du bouchon ferroviaire de Bordeaux, en réalisant début mai 2016 la dernière phase de travaux, tout en garantissant la prise en charge de milliers de voyageurs. Ces travaux de suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux permettront d'accueillir dès 2017, la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux mais également de contribuer au développement du trafic fret Intercités et TER dans toute la région Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes.

## 2.4 ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT

### 2.4.1 Gestion des financements et des placements

#### — Sécurité et diversité des financements

La stratégie financière de SNCF Réseau lui impose de disposer à tout moment des ressources financières suffisantes pour financer son activité courante et ses investissements.

En complément de ses ressources propres et des concours publics qui lui sont versés, SNCF Réseau assure l'essentiel de son financement sur les marchés de dette organisés ou de gré à gré.

SNCF Réseau dispose de plusieurs programmes de financement couvrant des maturités plus ou moins longues :

- programme Euro Medium Term Note (EMTN) d'un montant maximum de 45 Mds€ ;
- programme Euro Commercial Paper (ECP) d'un montant maximum de 5 Mds€ ;
- programme de Billets de Trésorerie d'un montant maximum de 3 Mds€.

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

Le statut de SNCF Réseau et le maintien à un bon niveau de la notation de SNCF Réseau par les trois agences Moody's, Standard & Poor's et Fitch contribuent à assoir la qualité de crédit de SNCF Réseau et à donner de la visibilité aux marchés financiers.

Les notes à court et long terme attribuées par les agences de notation financière sont les suivantes au 31/12/2016 :

	Long terme	Court Terme
Moody's	Aa2	P-1
Standard & Poor's	AA	A-1+
Fitch Rating	AA	F1+

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

	Note 2016	Position	Note 2015
Vigéo	49/100	6 <sup>ème</sup> sur un panel de 29 entreprises	36/100
Oekom research	C+	5 <sup>ème</sup> sur un panel de 45 entreprises	C

#### — Renouvellement de la stratégie de financement

SNCF Réseau a mis en place une stratégie de financement adaptée aux nouveaux besoins et contraintes des investisseurs :

- accentuer la diversification géographique de la base d'investisseurs par la mise en place d'un programme récurrent d'émissions en dollar US (émission inaugurale en octobre 2016) ;
- proposer aux investisseurs de nouveaux produits et de nouveaux formats (lancement d'un programme Green Bond—émission inaugurale en novembre 2016) ;
- améliorer la visibilité et la liquidité perçue du titre SNCF Réseau en augmentant la part d'émissions publiques de référence (taille benchmark) ;
- renforcer la communication financière de SNCF Réseau, notamment via un programme de road shows annuels dans ses quatre principales zones d'intérêt (Amérique du Nord, Asie, Europe, Moyen-Orient).



Cette stratégie de financement renouvelée a commencé à être mise en œuvre avec succès.

En effet, sur l'ensemble de l'année 2016, SNCF Réseau a largement fait progresser son accès aux marchés internationaux : la France représente désormais 30 % des investisseurs, les autres pays de la zone Euro 26 % et les investisseurs extra-européens la part majoritaire à 44 %.

#### — Les émissions réalisées en 2016

Les ressources à long terme levées par SNCF Réseau au cours de l'année 2016 ont représenté un montant total de 4,65 Md€ (en valeur de remboursement), soit 16 opérations libellées en euro et en dollar, sur une maturité moyenne de 12,2 ans et à un taux fixe moyen de 0,69 %. Parmi celles-ci, deux opérations sont considérées comme particulièrement emblématiques de la réussite de la nouvelle stratégie de financement :

- en octobre 2016 : une toute première émission publique en Dollar d'1 milliard d'US\$ à 3 ans (maturité oct. 2019). Cette transaction inaugurale a rencontré une demande particulièrement forte de la part d'investisseurs internationaux de grande qualité et a permis à SNCF Réseau de placer 57 % de cette émission auprès d'investisseurs d'Amérique du Nord, Asie et Moyen-Orient, diversifiant ainsi sa base géographique d'investisseurs ;
- en novembre 2016 : une toute première émission publique au format « Green Bond »<sup>4</sup> de 900 M€ à 15 ans (maturité nov.2031). Cette transaction inaugurale a été très positivement accueillie par le marché et a permis à SNCF Réseau de se diversifier auprès d'Investisseurs Socialement Responsables (qui ont représenté 62 % des acquéreurs). SNCF Réseau est ainsi devenu le 1<sup>er</sup> gestionnaire d'infrastructures ferroviaires au monde à émettre un Green Bond et la 1<sup>ère</sup> entreprise du secteur des transports en Europe.

S'inscrivant dans le droit fil de la COP 21, SNCF Réseau confirme ainsi sa contribution à la transition écologique en finançant la modernisation durable de son réseau par le développement d'instruments de financement innovants. Afin de définir des standards exigeants en matière de financements verts et ainsi devenir une référence mondiale dans le secteur des transports, l'émission obligataire de SNCF Réseau bénéficie de l'accréditation Green Bond Principles délivrée par l'agence de notation extra-financière Oekom Research et de la certification Climate Bond Initiative. SNCF Réseau devient ainsi l'un des tout premiers émetteurs à bénéficier de cette double certification.

Poursuivant ses efforts d'augmentation de la taille et de la durée de ses émissions, SNCF Réseau a également réalisé en 2016 :

- un abondement d'un montant de 40 M€ d'une première émission à 100 ans lancée en 2015 ;
- une émission de 500 M€ à 21 ans ;
- une émission composée de deux tranches obligataires, l'une de 1 Md€ maturité 5 ans (nouvelle émission de référence - mai 2021) et l'autre de 400 M€ maturité 10 ans (abondement de la souche 2,625 % maturité 29 décembre 2025).

#### — Dette financière nette en valeur de remboursement

Compte tenu de la trésorerie, la dette financière nette en valeur de remboursement hors ICNE (Intérêts Courus Non Echus) s'élève à 42 028 M€ à fin décembre 2016, contre 39 311 M€ à fin 2015. En tenant compte de l'ensemble des instruments financiers et des effets périmètre PPP (Partenariats Public Privé) en application du référentiel IFRS, la dette financière nette s'élève à 44 936 M€ au 31 décembre 2016 contre 42 178 M€ à fin 2015.

#### — Maintien d'un excédent de liquidité satisfaisant pour assurer le financement de l'entreprise

La liquidité de SNCF Réseau au 31 décembre 2016 ressort à 3,2Mds€ composée essentiellement de placements pour 2,4Mds€ et de disponibilités pour 0,8 Md€. Les supports de placements utilisés sont des OPCVM et des titres de créances négociables, dont la maturité est toujours inférieure à un an, ce qui garantit leur bon degré de liquidité et leur très faible niveau de risque.

SNCF Réseau dispose également d'une ligne de crédit syndiquée de 1,25Mds€ qui n'a fait l'objet d'aucun tirage en 2016.

#### 2.4.2 Gestion des risques de marché

##### — Couverture du risque de taux d'intérêt

Afin de limiter son exposition à une augmentation de ses charges financières, SNCF Réseau fixe, dans le cadre de sa stratégie financière, des principes dont l'objectif est de restreindre son exposition au risque de taux.

Le niveau historiquement bas des taux d'intérêt actuels et la volonté de préserver les équilibres économiques à long terme, ont conduit le Conseil d'Administration de SNCF Réseau à opter pour une répartition de sa dette nette à 90 % à taux fixe, 6 % à taux variable et 4 % indexée sur l'inflation. Un intervalle limité autour de chacun de ces seuils est autorisé par le Conseil d'Administration. Le respect de cette répartition est contrôlé quotidiennement.

Pour atteindre cette répartition, SNCF Réseau peut utiliser des produits dérivés optionnels ou d'échange de taux d'intérêt (swaps), dans une optique de couverture.

Au 31 décembre 2016, la dette nette de SNCF Réseau après couverture se répartit en 92,6 % à taux fixe, 3,8 % à taux variable et 3,6 % indexée sur l'inflation.

##### — Couverture du risque de change

Le risque de change lié aux ressources levées en devises est couvert par le biais de couvertures de change qui transforment ces ressources en euros.

##### — Gestion du risque de contrepartie

SNCF Réseau est exposé à un risque de contrepartie dans le cadre du placement de ses disponibilités et de la souscription de 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 d'encadrer et de limiter ce risque, les instruments de placements et les dérivés ne sont mis en place qu'avec des établissements financiers correspondants aux critères de notation de crédit et de niveau de Fonds Propres validés par le Conseil d'Administration de SNCF Réseau.

4 - Tous les documents du programme Green Bond de SNCF Réseau : <http://www.sncf-reseau.fr/fr/finance-durable>

Un montant limite d'engagement par établissement est décidé en fonction de ces critères.

Le respect du seuil autorisé par contrepartie est suivi quotidiennement.

Afin de couvrir son risque de contrepartie, SNCF Réseau procède à des appels de marge auprès de ses contreparties financières dont la notation est inférieure au seuil décidé en Conseil d'Administration. 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 34,27 M€ à fin décembre 2016, contre 358,03 M€ à fin 2015. La baisse du collatéral s'explique notamment du fait de la dépréciation de la livre sterling contre l'euro.

## 2.5 RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT

### 2.5.1 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 différenciés selon qu'il s'agisse de l'Agence de Financement des Infrastructures de France (AFITF) ou des autres collectivités publiques.

Les subventions appelées par SNCF Réseau en 2016 s'élèvent à 1 207 M€, dont 191 M€ appelés auprès de l'AFITF. Les créances échues de subventions sont en diminution à 1 181 M€ (dont 621 M€ État et AFITF), contre 1 296 M€ à fin 2015 (dont 767 M€ État et AFITF) et la part à plus de 6 mois est en baisse de 90 M€.

### 2.5.2 Responsabilité fiscale

SNCF Réseau n'a d'activité économique que sur le sol français et n'a pas de présence ou de projet d'investissement en compte propre dans un pays autre que la France excepté les missions techniques. SNCF Réseau n'a pas de présence dans un paradis fiscal.

### 2.5.3 Requalification d'une partie de la dette de SNCF Réseau

Dans le cadre de la révision de la dette des administrations publiques au sens de Maastricht, une partie de la dette de SNCF Réseau est comptabilisée par l'INSEE en dette publique pour un montant s'élevant en 2014 à 10,9 Md€. Cette requalification n'entraîne pas de modification des comptes de SNCF Réseau. La gestion opérationnelle de la dette demeure également assurée par SNCF Réseau, sans changement par rapport aux pratiques actuelles.

## 2.6 INDICATEURS DU CONTRAT PLURIANNUEL DE PERFORMANCE

Le contrat pluriannuel de performance de SNCF Réseau avec l'État prévoit un tableau de suivi de la performance afin de s'assurer régulièrement de l'atteinte des objectifs du contrat. Il se regroupe des indicateurs financiers et des indicateurs industriels.

Indicateurs financiers	unité	2015	2016	Commentaire
Taux de couverture du coût marginal par les péages payés par les entreprises de fret	%	-	-	non encore stabilisé
Economies générées par les gains de productivité réalisés (cumul à partir de 2017)		NA	NA	-
Taux de couverture du coût complet selon la méthode des amortissements comptables	%	95%	94%	-
Dette financière nette en valeur de remboursement	Milliards	39	42	-
Dette nette en normes IFRS	Milliards	42	45	-
Rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle	ratio	18,76	22,24	Règle d'or
MOP / Charge financière	ratio	1,42	1,32	-
Taux moyen de la dette financière de SNCF Réseau	%	3,71	3,46	-
Maturité résiduelle moyenne de la dette financière long terme brute de SNCF Réseau	ans	13,3	12,9	-
		Aa2	Aa2	
		AA	AA	
Notations Long Terme Moody's Standard & Poor's Fitch rating	note	AA	AA	-
		P-1	P-1	
		A-1+	A-1+	
Notations Court Terme Moody's Standard & Poor's Fitch rating	note	F1+	F1+	-

Indicateurs industriels	unité	2015	2016	Commentaire
Productivité de l'entretien (indicateur synthétique basé sur un panier d'unités œuvres suivies dans la comptabilité analytique)	-	NA	NA	Pas d'Indicateur avant 2017
Nombre d'évènements de sécurité pour causes infrastructure	Nbre	84	50	-
Respect du coût de réalisation		NA	NA	En construction
Respect des délais de réalisation	%	93%	94%	
Coût moyen parkm des opérations de renouvellement de la voie (Gopeq)	€	97,6	100	
Longueur de voies soumises à ralentissement de la vitesse de circulation, au 31/12, par catégories LGV, UIC 1-4 et UIC 5-6	LGV UIC 1 à 4 UIC 5 à 6	Km Km Km	- 480 710	- 538 691
Trafic des lignes capillaires fret couvertes par un accord de partenariat en vigueur	-	NA	NA	En construction
Qualité de service des circulations fret et voyageurs	-	NA	NA	Pas d'Indicateur avant 2017
Qualité de l'infrastructure par axe	-	NA	NA	Pas d'Indicateur avant 2017
Qualité des sillons fret (indicateur synthétique, défini dans le cadre de la conférence fret)	-	NA	NA	Pas d'Indicateur avant 2017
Fréquence des accidents avec arrêt de travail (nombre d'accidents par million d'heures travaillées). À compléter par la suite avec prise en compte des intervenants tiers sur chantiers.	%	11,67	ND	Non disponible à date pour 2016

SNCF Réseau rendra compte chaque année de la mise en œuvre du contrat dans son rapport de gestion. Ce rapport permettra de suivre le respect des objectifs contractuels et jalons industriels figurant au contrat. Des jalons sont fixés à des échéances triennales: valeurs 2018 pour l'actualisation en 2019 puis valeurs 2021 pour l'actualisation en 2022, le contrat reposant sur des objectifs à dix ans.

### 3 GOUVERNANCE ET TYPOLOGIE DES RISQUES

#### 3.1 UNE GOUVERNANCE RESPONSABLE

SNCF Réseau a été créé par la loi n°97-135 du 13 février 1997 modifiée (version consolidée au 1<sup>er</sup> janvier 2013), dont le décret n°97-444 du 5 mai 1997 modifié (version consolidée au 11 novembre 2012) précise les missions et statuts. La Loi n°2014-872 du 4 août 2014, relative à la réforme ferroviaire en France, (la Loi portant réforme ferroviaire) a été publiée le 5 août 2014 au Journal Officiel et est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015. Ses décrets d'application statutaire ont été publiés le 11 février 2015 au Journal Officiel et sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2015, date à laquelle ont été accordés les titres de sécurité nécessaires aux établissements pour effectuer leurs missions ferroviaires. Le changement de nom de Réseau Ferré de France en « SNCF Réseau » est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

De par son statut d'établissement public, SNCF Réseau est soumis au contrôle économique, financier et technique de l'État.

Le contrôle administratif et technique est assuré par les services du Ministre chargé des transports ; le contrôle économique et financier est assuré par la Mission de contrôle économique et financier des transports pour le compte des ministres chargés de l'Économie et du Budget.

SNCF Réseau accompagne le déploiement de la démarche éthique définie par la Direction de l'Éthique et de la Déontologie du Groupe SNCF. Cette démarche est articulée autour de quatre axes : définir et diffuser les principes comportementaux attendus des salariés et les bonnes pratiques qui en découlent ; s'assurer de leur mise en œuvre, détecter les écarts éventuels et sanctionner les comportements répréhensibles.

INDICATEUR	2016	2015
Nombre de saisines de la Commission de la Direction de l'Éthique concernant SNCF Réseau (nb)	16	-

#### 3.1.1 Le conseil d'administration

Le conseil d'administration se prononce sur l'ensemble des décisions relatives aux orientations stratégiques, économiques, financières et technologiques de SNCF Réseau et veille à leur mise en œuvre. Il s'appuie très largement, pour sa prise de décisions, sur les travaux des différents comités spécialisés. Il peut déléguer à son président une partie de ses pouvoirs, sous réserve de rendre compte au conseil d'administration de sa gestion, de rester dans le cadre du budget et des programmes de l'établissement. Le règlement intérieur du conseil d'administration intègre les dispositions résultant des lois et décrets applicables à l'entreprise, notamment celles prévues par le code des transports (plus particulièrement les articles L. 2111-9 à 25).

Le conseil d'administration de SNCF Réseau est composé de vingt-quatre membres<sup>5</sup>, répartis comme suit :

- le président délégué du directoire de SNCF, également président de ce conseil ;
- sept personnalités choisies par SNCF, dont au moins la moitié sont salariés de SNCF ;
- quatre représentants de l'État ;
- quatre personnalités choisies par l'État en raison de leur compétence ;
- huit représentants élus par les salariés de l'entreprise.

Les représentants de l'État au conseil d'administration de SNCF Réseau et les personnalités choisies en raison de leur compétence et celles choisies par SNCF sont nommés par décret pris sur le rapport du ministre chargé des transports.

Les représentants des salariés sont élus dans les conditions prévues aux dispositions de la loi n°83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

Il est institué auprès de SNCF Réseau un commissaire du Gouvernement et un commissaire du Gouvernement adjoint, nommés par arrêté du ministre chargé des transports. Le commissaire du Gouvernement ou le commissaire du Gouvernement adjoint, siège au conseil d'administration avec voix consultative.

Le chef de la Mission de contrôle économique et financier des transports (MCEFT), ou son représentant, siège également, avec voix consultative, au conseil d'administration de SNCF Réseau.

Siège enfin au conseil d'administration, avec voix consultative, le secrétaire de la Commission consultative constituée auprès de SNCF Réseau.

Les membres du conseil sont nommés à date fixe pour une durée de 5 ans. Ils ne peuvent exercer plus de deux mandats successifs.

Le conseil d'administration est composé de 12 hommes et 12 femmes.

INDICATEUR	2016	2015
Nombre de CA dans l'année	9	12

#### 3.1.2 Le président du conseil d'administration

##### — Nomination et attributions

La nomination en qualité de président délégué du Directoire emporte nomination au sein du Conseil d'administration de SNCF Réseau et nomination en qualité de président de ce Conseil d'administration.

M. Jacques RAPOPORT a été nommé président délégué du directoire de la SNCF par décret du 15 juillet 2015. En date du 18 février 2016, le Président du conseil d'administration a présenté sa démission et a continué d'exercer ses fonctions jusqu'à la nomination de son successeur.

Le 25 mai 2016, M. Patrick JEANTET a été nommé président délégué du Directoire de la SNCF, en remplacement de M. Jacques RAPOPORT. Il a pris ses fonctions le 26 mai 2016, après avis favorables de l'ARAFER et des Commissions de l'Assemblée Nationale et du Sénat.

Le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau définit les pouvoirs respectifs du conseil d'administration et de son président.

Le président du conseil d'administration met en œuvre la politique définie par le conseil d'administration. À cet effet, il a tous les pouvoirs nécessaires pour assurer la bonne marche de l'entreprise et pour agir en toutes circonstances en son nom.

La délégation de pouvoirs consentie par le conseil d'administration à son président est publiée au bulletin officiel (BO) de SNCF Réseau ainsi qu'au bulletin officiel du ministère chargé des transports.

5 - La liste des membres du conseil d'administration de SNCF Réseau est publiée sur le site internet de SNCF Réseau : <http://www.sncf-reseau.fr/fr/le-conseil-dadministration>

### — Système de délégations

Conformément aux dispositions du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié, le président du conseil d'administration peut déléguer une partie de ses compétences dans des conditions fixées par le conseil d'administration. Ces délégations font l'objet de parutions au Bulletin Officiel de SNCF Réseau.

### 3.1.3 La commission des marchés et des achats, et les comités spécialisés

La commission des marchés et des achats d'une part, et les comités spécialisés composés de membres du conseil d'administration d'autre part, concourent à la préparation des décisions du conseil et au bon accomplissement de ses missions.

Le conseil d'administration fixe le domaine de compétence de chaque instance, laquelle formule des propositions, des recommandations et des avis, ou des accords pour ce qui concerne le comité des engagements, et peut, à ces fins, décider de faire procéder à toute étude complémentaire susceptible d'éclairer les délibérations du conseil.

Chaque instance arrête son règlement intérieur qui précise ses attributions et ses modalités de fonctionnement. Celui-ci est approuvé par le conseil d'administration et annexé à son règlement intérieur.

#### — Commission des marchés (COMA)

La commission des marchés est composée de deux collèges différents suivant que le mandat examiné est un marché destiné à répondre aux seuls besoins de SNCF Réseau (« marchés SNCF Réseau ») ou un marché destiné à répondre aux besoins de SNCF Réseau et de un ou plusieurs Etablissements du Groupe Public Ferroviaire (« marchés mutualisés »).

Le collège « Marchés SNCF Réseau » est composé de huit membres désignés par le Conseil d'administration (6 hommes et 2 femmes).

Le règlement intérieur de la Commission des marchés prévoit que le collège « Marchés mutualisés » comprend six membres désignés par le Conseil d'administration, répartis ainsi :

- un membre du Conseil de surveillance de SNCF, président ;
- un membre du Conseil de surveillance de SNCF ;
- un administrateur de SNCF Réseau ;
- un administrateur de SNCF-Mobilités ;
- un représentant du Ministère chargé du Budget ;
- un représentant de la Direction Générale de la Concurrence de la Consommation de la répression des fraudes (DGCCRF).

La présidence de ce collège est assurée par un administrateur salarié membre du Conseil de Surveillance de SNCF. L'administrateur représentant SNCF Réseau est le rapporteur devant le Conseil d'administration des décisions du Collège Marchés mutualisés.

Le président de chaque collège est le rapporteur de la Commission devant le Conseil d'administration pour les affaires le concernant.

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

Le Comité d'audit, des comptes et des risques est un organe d'instruction et de proposition, du Conseil d'administration qui réunit des membres en raison de leurs compétences. Il a pour mission de préparer les travaux et décisions du Conseil d'administration en émettant des avis, propositions et recommandations sur les dossiers qui lui sont soumis.

Composé d'administrateurs, il est présidé par un administrateur désigné par le conseil d'administration parmi ses membres.

Siègent également, avec voix consultative, le commissaire du Gouvernement et le chef de la Mission de contrôle économique et financier des transports, ou leurs représentants.

Assistent de droit aux séances du comité d'audit, les membres de la Direction Générale en tant que de besoin, les administrateurs intéressés sur invitation du président du conseil d'administration et le secrétaire du conseil d'administration.

Le comité d'audit assiste le conseil d'administration dont il prépare les dossiers de nature économique, financière et comptable d'importance majeure.

À ce titre, il est notamment chargé du suivi du processus d'élaboration de l'information financière, de l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, du contrôle légal des comptes annuels et des comptes consolidés par les commissaires aux comptes, et de l'indépendance de ces derniers.

Le comité d'audit, des comptes et des risques est composé de 4 hommes et 2 femmes.

#### — Comité des engagements

Le comité des engagements assiste le conseil d'administration dont il prépare les discussions sur les sujets relatifs aux investissements ou comportant un engagement financier de l'entreprise : les programmes d'investissement et projets de développement (politique de développement et aspects financiers), les projets relatifs à son patrimoine immobilier. Le seuil de saisine est fixé par son règlement intérieur.

Siègent également, avec voix consultative, le commissaire du Gouvernement et le chef de la Mission de contrôle économique et financier des transports, ou leurs représentants.

Le comité des engagements est composé de 4 hommes et 5 femmes.

#### — Comité industriel et économique

Le Comité industriel et économique assiste le conseil d'administration sur l'instruction des dossiers portant sur les grands enjeux notamment économiques et sur la politique industrielle de SNCF Réseau.

Siègent également, avec voix consultative, le commissaire du Gouvernement et le chef de la Mission de contrôle économique et financier des transports, ainsi que leurs représentants.

Le comité industriel et économique est composé de 5 hommes et 6 femmes.

### 3.1.4 Rémunération et part variable

Les rémunérations imposables allouées aux membres du Comité Exécutif de SNCF Réseau s'élevaient à 2 497 690 € en 2016 pour un nombre de 10 personnes siégeant au Comité Exécutif. Le rapport de l'État actionnaire (REA) rend publics les éléments de la rémunération (décidée par voie ministérielle) du président du CA de SNCF Réseau, en application de l'article 3 du décret n°53-707 du 9 août 1953.

Les éléments de rémunération des cadres dirigeants et des cadres supérieurs sont constitués d'une part fixe et d'une part variable. La part variable des 36 cadres dirigeants (hors membres du COMEX) de SNCF Réseau, qui peut aller jusqu'à 43% de leur rémunération fixe, est fonction pour 25% à 100% (selon les postes/périmètre de mission) de l'atteinte d'objectifs sécurité (sécurité de l'exploitation et sécurité/santé du personnel). Quant à la part variable collective des 716 cadres supérieurs, elle peut aller jusqu'à 7% de leur rémunération fixe, dont 40% sont fonction de l'atteinte d'objectifs sécurité (sécurité de l'exploitation et sécurité/santé du personnel).

Enfin il n'existe pas de versement de retraite-chapeau chez SNCF Réseau.

### 3.1.5 La direction générale et l'organisation générale de l'entreprise

La direction générale est chargée du pilotage général de l'entreprise dont elle assure collectivement la responsabilité devant le conseil d'administration.

Elle prépare les orientations et décisions du conseil d'administration et en définit les conditions de mise en œuvre. Elle élabore les grandes options stratégiques et les positions de l'entreprise sur les questions générales, et prend les décisions de portée générale relatives à l'organisation et à la gouvernance.

Lors du conseil d'administration du 30 juillet 2015, et en application de l'article 31 du décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau modifié par le décret n° 2015-140 du 10 février 2015, le Conseil d'administration a approuvé la structure générale de l'Établissement.

À ce titre, il a arrêté, la liste des dirigeants suivants :

- le président directeur général ;
- le directeur général délégué ;
- le directeur général délégué Sécurité, Innovation et Performance industrielle ;
- le directeur général Île-de-France ;
- le directeur général adjoint Accès au Réseau.

La direction générale est constituée par :

- le directeur général délégué et le directeur général délégué Sécurité, Performance Industrielle et Innovation, qui ont pour mission de seconder le président dans le pilotage opérationnel de l'entreprise et assurent la suppléance du président dans sa fonction exécutive ;
- le directeur général Île-de-France, qui a autorité sur toutes les composantes de SNCF Réseau sur le territoire francilien ;
- le directeur général adjoint Accès au Réseau ;

— les cinq directeurs généraux adjoints des métiers Ingénierie et Projets, Maintenance et Travaux, Circulation et de fonctions supports, Finances et Achats, Ressources Humaines et Secrétariat général (cf. 1.1 page 9).

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016, un poste de Directeur Général Sécurité a été créé afin d'assurer le pilotage de la sécurité. Le Directeur Général Sécurité est placé directement auprès du Directoire Sécurité et des présidents de SNCF Mobilités et SNCF Réseau, afin d'assurer un pilotage de la sécurité simplifié, notamment pour les concertations entre les trois EPIC, un pilotage resserré et simplifié, et la coordination des politiques de sécurité.

### 3.2 FACTEURS DE RISQUES

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

#### 3.2.1 Risques financiers/de marché

— **Risque de taux d'intérêt**: SNCF Réseau est exposé au risque de taux d'intérêt compte-tenu du montant significatif de sa dette nette qu'il doit refinancer sur les marchés financiers.

— **Risque de liquidité**: le risque de liquidité est assuré en permanence par une gestion proactive de ses besoins de liquidité, un accès diversifié à des sources de financement qu'elles soient long terme (programme EMTN de 45 milliards d'euros) ou court terme (Billet de trésorerie de 3 milliards d'euros et Euro Commercial Paper de 5 milliards d'euros). De plus, SNCF Réseau bénéficie d'une ligne de crédit de 1,25 milliard d'euros qui n'a jamais fait l'objet de tirage.

— **Risque de contrepartie**: SNCF Réseau est exposé au risque de contrepartie à la fois dans la gestion quotidienne de sa trésorerie et dans la gestion de sa dette à moyen et long terme.

— **Risque de change**: SNCF Réseau négocie des financements en devises étrangères. Ces financements sont convertis en euros.

— **Risques liés au statut de SNCF Réseau**: SNCF Réseau en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) peut voir le Gouvernement français intervenir dans des décisions importantes le concernant. Ainsi, le contrat de performance validé fin 2016 par le Conseil d'administration de SNCF Réseau lui permet de disposer des moyens d'engager sa transformation industrielle et de remplir les missions que l'État lui confie. Ce contrat a été soumis pour avis à l'ARAFER, avant sa signature par l'État et SNCF Réseau.

S'ajoutent à ces risques spécifiques aux activités des marchés financiers, les risques de financement liés à la participation financière du gestionnaire de réseau aux différentes opérations d'investissements et les risques de contrepartie clients ou co-financeurs. Les risques de dérive des projets comportent aussi de forts enjeux financiers pour l'ensemble de l'entreprise.

### 3.2.2 Risques opérationnels

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

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

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

— **Risques à fort impact sur la notoriété:** ces risques découlent principalement des incidents et accidents de nature ferroviaire, et sont de nature à détériorer l'image de l'entreprise auprès des investisseurs comme des partenaires. D'autres risques, liés aux activités du gestionnaire de réseau (y compris en dehors du domaine ferroviaire proprement dit), sont par ailleurs identifiés comme pouvant fortement dégrader la notoriété de l'entreprise; ils sont également traités dans cette catégorie (risques d'atteinte à l'environnement par exemple).

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

### 3.3 POLITIQUE D'ASSURANCE

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

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

Les principaux programmes d'assurances SNCF sont:

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

La Direction « Risques et assurances » est intégrée au Centre de compétences juridiques de la Direction juridique Groupe, pour permettre la mutualisation des achats d'assurance à l'ensemble du GPF.

Pour le compte de SNCF Réseau, des pôles interrégionaux assurances dommages (PAD) intégrés aux délégations juridiques territoriales de la direction juridique Groupe et pilotés par la Direction des assurances, sont chargés, de la gestion amiable des sinistres et sont, sur leur périmètre géographique, les interlocuteurs de principe sur les questions d'assurance.

## 4 INFORMATIONS SOCIALES, SOCIÉTALES ET ENVIRONNEMENTALES

SNCF Réseau comprend une direction de l'Environnement et du Développement Durable (DEDD) qui établit la politique RSE, la met en valeur, tant en interne qu'en externe, et accompagne les métiers et les fonctions transverses sur leurs enjeux. Son implication transversale s'étend à tous les sujets à forts impacts sociétaux et environnementaux vis-à-vis des parties prenantes de l'entreprises et déclinés dans ce rapport<sup>6</sup>.

Cette direction s'appuie sur un réseau de correspondants dans les Métiers et Territoires, qui lui permettent de valoriser les réalisations et de mettre en œuvre les engagements. Ce réseau participe au réseau RSE du Groupe Public Ferroviaire.

### 4.1 POLITIQUE RSE & PRISE EN COMPTE DES PARTIES PRENANTES DANS LES DÉCISIONS

La politique RSE de SNCF Réseau a été construite en collaboration avec l'ensemble des parties prenantes internes de l'entreprise, en cohérence avec la politique de développement durable du GPF, afin d'accompagner le projet d'entreprise Réseau 2020 et le GPMR<sup>7</sup>, et donner une meilleure lisibilité de nos activités à toutes nos parties prenantes. Ainsi SNCF Réseau construit les conditions d'une modernisation responsable du réseau ferroviaire français.

Quatre enjeux structurent la politique RSE de SNCF Réseau ainsi que 3 principes d'actions : Gouvernance adaptée (chap.3); Ouverture aux parties prenantes (voir ci-dessous) et l'Éthique comme valeur socle de l'entreprise (chap.3).

### UNE MODERNISATION RESPONSABLE



#### 4.1.1 Ouverture aux parties prenantes

En tant qu'entreprise publique dotée d'une mission d'intérêt général, SNCF Réseau se place au service des entreprises ferroviaires, des voyageurs, des riverains, des élus, des associations environnementales, des usagers, de son personnel, de ses fournisseurs, de ses partenaires financiers, etc. L'entreprise entend ainsi rester à l'écoute des attentes de l'ensemble de ses parties prenantes.

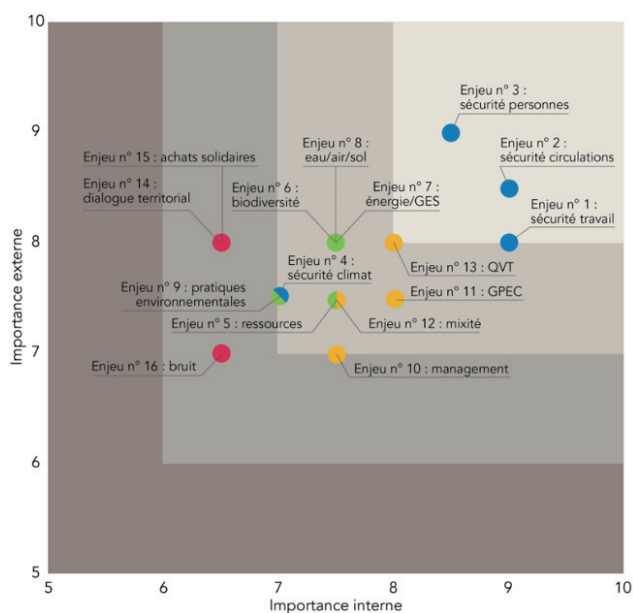
En 2016, SNCF Réseau a piloté l'élaboration d'une matrice de matérialité afin d'identifier les enjeux RSE les plus pertinents pour l'entreprise et ses parties prenantes, des entretiens avec différents interlocuteurs ont été menés ainsi qu'une grande enquête en ligne auprès d'un échantillon représentatif de 4 500 collaborateurs et de parties prenantes externes (70 clients, 500 fournisseurs, 560 conseils régionaux et départementaux, 200 associations et 24 000 communes impactées par des voies ferrées...).

<sup>6</sup> - Plus d'informations sur la politique RSE de SNCF Réseau sur le site internet : <http://www.sncf-reseau.fr/fr/a-propos/developpement-durable>

<sup>7</sup> - Grand projet de modernisation du réseau



## Matrice de matérialité des enjeux de la politique RSE d'après une enquête:



Les résultats de cette enquête se traduisent entre autres par la création d'une matrice qui présente le positionnement croisé des 16 enjeux de la politique RSE selon l'importance pour les collaborateurs de SNCF Réseau (en ordonnée) et l'importance évaluée par les parties prenantes externes (en abscisse).

Ainsi les 3 enjeux de Sécurité (Travail, circulations et personnes) apparaissent comme les plus importants pour SNCF Réseau. À l'opposé, 4 enjeux sont classés d'importance moindre: les achats solidaires et le dialogue territorial pour les salariés, et le bruit et le management pour les parties prenantes externes.

Une analyse plus fine sera effectuée au 1<sup>er</sup> trimestre 2017 dont les conclusions permettront d'enrichir la politique RSE.

### 4.1.1.1 Satisfaction client: améliorer l'accès au réseau

L'amélioration du service vis-à-vis des clients (entreprises ferroviaires et candidats autorisés) est un enjeu majeur de la pérennité du système de transport ferroviaire; elle repose, en premier lieu, sur les processus de répartition des capacités et de gestion des circulations.

Cette démarche qualité de service est accompagnée d'un travail d'objectivation et de la mesure du niveau de satisfaction des clients.

Les dispositifs incitatifs existants tant à la charge du gestionnaire d'infrastructure que des demandeurs de sillons ont été reconduits en 2016:

— **Le dispositif d'incitation réciproque**, mis en place en 2015 et sanctionnant les entreprises ferroviaires et/ou le gestionnaire d'infrastructure pour les modifications et suppression de sillons jours fermes sur la base des sillons jours répondus fermes à l'horaire de service, a été reconduit en 2016 de manière plus industrialisée et sur la totalité de l'horaire de service;

— **Le SAP** (Système d'Amélioration de la Performance), dispositif incitatif qui sanctionne le gestionnaire d'infrastructure et/ou les entreprises ferroviaires responsables d'irrégularités se traduisant par des retards de circulation (les pénalités sont calculées sur la base du nombre de minutes perdues au 100 km);

INDICATEURS	2016	2015
Nombre de minutes perdues aux 100 km par les EF:		
- pour causes GI (min)	1,39	1,29
- pour causes EF (min)	2,09	2,05
Dépenses d'investissement visant à améliorer la régularité (M€)	44	26

— **Les accords-cadres** par lesquels le gestionnaire d'infrastructure s'engage à attribuer une capacité commerciale définie en amont, à un client qui s'engage à la commander, avec un système de pénalités calé sur la redevance de réservation en cas de défaut;

— **Les AQS** (Accords Qualité Sillons) dans lesquels le gestionnaire d'infrastructure s'engage à répondre aux sillons à l'étude dans un délai défini sur une liste de sillons déterminés.

L'activité « gares voyageurs » est en charge de l'accès aux trains depuis l'espace public (quais et accès aux quais) dans les 2 984 points d'arrêt du RFN. Dans le cadre de la démarche d'amélioration de qualité de service, les investissements d'accessibilité aux personnes handicapées sont poursuivis. Le périmètre de SNCF Réseau dans les gares représente un investissement de 307 M€ et 74,5 M€ de charges d'exploitation (nettoyage, déneigement, maintenance des ascenseurs et escaliers mécanique, entretien courtant des quais et de abris,...). En retour, il génère une Redevance de Quai de 121 M€ pour plus de 40 millions de départs-trains.

Enfin, à la demande du Ministre des Transports d'assurer la transparence sur les opérations de maintenance réalisées sur le réseau ferré national, SNCF Réseau met à jour de façon hebdomadaire une carte interactive sur son site qui permet de donner une information aux entreprises ferroviaires mais aussi aux voyageurs sur le programme des travaux et des opérations de maintenance réalisés la semaine suivante sur chaque ligne.

INDICATEURS	2016	2015
Trafic en train.km (M T.km)	470,8	497,8
Trafic fret issu des entreprises ferroviaires autres que Fret SNCF (%)	41	37
Trafic voyageur issu des entreprises ferroviaires* autres que l'EF SNCF (%)	2,4	2,3
Note de satisfaction des clients Entreprises ferroviaires (sur 10)**	nd	5,5
Taux de consommation des fenêtres génériques (%)	84,9	85,5

\* Y compris les filiales Thalys et Eurostar

\*\* Enquête d'opinion bisannuelle

#### 4.1.1.2 Partenariat fournisseurs: achats responsables

SNCF Réseau a mis en place une politique d'achats responsables qui s'appuie notamment sur l'évaluation RSE des fournisseurs via ECOVADIS et sur l'intégration des critères RSE dans les marchés de fournitures, de travaux et de prestations. Cette politique a été récompensée par le renouvellement du Label Relations Fournisseur Responsables pour 3 ans illustrant une véritable démarche de progrès dans les domaines suivants:

— le respect des intérêts des fournisseurs et des sous-traitants (par exemple la sensibilisation en interne au respect des délais de paiement);

— l'impact des achats sur la compétitivité économique;

— l'intégration des facteurs environnementaux et sociétaux dans les processus achats (par exemple la réalisation par Pacte PME du baromètre fournisseurs);

— les conditions de la qualité de la relation fournisseur/sous-traitant.

En 2016, à l'occasion des « Universités des Achats » la Direction des Achats de SNCF Réseau a été récompensée par un cristal des Achats dans la catégorie « Relations Clients-Fournisseurs ». La modernisation de la gouvernance de la relation fournisseurs engagée par la Direction des Achats de SNCF Réseau a été un des critères déterminants pour se distinguer face notamment au secteur aéronautique et à la filière automobile.

En 2016, 2 conventions fournisseurs nationales, dont une dédiée à l'innovation et en partenariat avec la FIF ont été organisées. Ce sont des moments privilégiés d'échange avec les fournisseurs.

SNCF Réseau a également modernisé son dialogue avec les filières professionnelles. Par exemple fin 2016, SNCF Réseau, la Fédération des Industries ferroviaires (FIF) et le Syndicat des entreprises de génie électrique et climatique (SERCE) ont signé un protocole de partenariat industriel dans le domaine de la signalisation ferroviaire.

INDICATEURS	2016	2015
Performance RSE fournisseurs SNCF Réseau (note moyenne sur 100 des évaluations Eco-Vadis)	54	51

#### 4.2 ENJEU SÉCURITÉ: ASSURER UN HAUT NIVEAU DE SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU, CONTRIBUANT À LA SÉCURITÉ DU SYSTÈME FERROVIAIRE

S'assurer de la sécurité des circulations et des personnes sur le réseau ferré national au plus haut niveau est un engagement fort de l'entreprise. SNCF Réseau définit et pilote les politiques de sécurité du réseau qui se traduisent par 3 exigences fondamentales<sup>8</sup>:

— garantir, au niveau de la conception, de la modernisation et de la maintenance du réseau, des conditions d'utilisation de l'infrastructure permettant aux entreprises ferroviaires d'assurer leurs circulations en toute sécurité;

— fournir aux opérateurs de transport ferroviaire de manière fiable et adaptée les informations relatives aux modalités d'utilisation de l'infrastructure, ainsi que la documentation d'exploitation, afin qu'ils puissent les prendre en compte ou les mettre en œuvre dans les procédures de sécurité qui leur incombent et dans les services de transport qu'ils assurent;

— s'assurer de la sécurité des usagers, des personnels, des tiers, des biens transportés et de l'environnement, par la définition et la mise en œuvre des procédés et moyens nécessaires, tant dans les opérations, tâches et processus réalisés par l'entreprise que dans le cadre du recours à des prestataires externes ou dans l'acquisition et la mise en œuvre des matériels et équipements.

SNCF Réseau fait de la sécurité la première de ses valeurs. Cette démarche vise l'« Excellence Sécurité » à travers 6 axes de transformation qui concernent la sécurité de l'exploitation ferroviaire, celle de ses propres salariés et celle des salariés des entreprises sous-traitantes:

— développer un comportement Proactif qui vise à ce que chaque agent contribue efficacement au système d'amélioration continue en signalant à son encadrement tous les incidents et éléments précurseurs dont il a connaissance;

— installer le management par les Risques en vue de prioriser les actions et concentrer les énergies;

— maîtriser les Interfaces entre les entités pour travailler dans une chaîne de sécurité dont chaque maillon est essentiel et connecté aux autres, y compris les partenaires et sous-traitants;

— simplifier les procédures et la documentation de façon à en garantir l'application systématique par les opérateurs;

— créer les conditions Managériales pour que chaque agent s'implique personnellement dans ses actions et ses décisions, et à son niveau de responsabilité, pour réduire au maximum le risque (gravité et occurrence) d'accident;

— se doter des outils et Équipements les plus innovants pour apporter à chaque agent un environnement de travail et des moyens technologiques sécurisés.

#### 4.2.1 Assurer notre production en toute sécurité

La sécurité est la priorité de SNCF Réseau. La prévention est au cœur des mesures prises par l'entreprise, son objectif est de réduire l'accidentologie, notamment sur les chantiers de travaux, de tous les collaborateurs SNCF Réseau et des personnels des entreprises extérieures.

Le 11 octobre 2016, à l'occasion d'une table ronde sur la Sécurité routière organisée par le ministère de l'Intérieur et le ministère du Travail, 21 entreprises emblématiques dont SNCF ont signé une charte en faveur de la sécurité des déplacements professionnels de leurs collaborateurs. Le risque routier est au cœur des préoccupations de l'entreprise car il constitue le premier risque mortel pour ses agents, devant le risque ferroviaire. Il est à l'origine du tiers des accidents mortels des salariés dans l'entreprise. De manière générale, le taux de fréquence des accidents de travail s'est amélioré.

Notre engagement pour la sécurité est partagé par nos filiales. En 2016, SFERIS a été certifiée OHSAS 18001 concernant le respect des exigences en matière de management de la santé et de la sécurité au travail mais aussi dans l'amélioration continue de sa performance.

8 - D'autres informations sur la politique sécurité de SNCF Réseau disponibles sur le site internet: <http://www.sncf-reseau.fr/fr/a-propos/notre-strategie/renforcer-la-securite>

INDICATEURS	2016	2015
Taux de fréquence d'accidents du travail avec arrêt hors trajets*	11,04	11,67 <sup>9</sup>
Taux de gravité d'accidents du travail*	0,492	0,485
Nombre de maladies professionnelles déclarées**	54	136
Nombre de tués		
- des agents SNCF	4	4
- des entreprises extérieures	1	2
Nombre de blessés graves		
- des agents SNCF	16	-
- des entreprises extérieures	14	-

\* Pour 2016 : uniquement sur les 10 premiers mois du fait que ces chiffres sont obtenus avec un décalage de 2 mois

\*\* Pour 2016 : premier semestre

#### 4.2.2 Offrir un réseau sûr aux entreprises ferroviaires

La mobilité durable suscite des attentes de plus en plus fortes, dont celle, implicite et majeure, de la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Selon le rapport 2015 du Boston Consulting Group, cabinet international de conseil en stratégie, le système ferroviaire français occupe la troisième place, ex-aequo avec le Danemark, du classement des systèmes ferroviaires européens les plus performants<sup>10</sup>.

Comparativement à l'année précédente, le nombre des événements de sécurité remarquables (ESR) a sensiblement diminué en 2016. Les efforts d'amélioration se poursuivent dans le cadre de la démarche PRISME qui stimule un effort commun et général pour consolider la culture sécurité de toute l'entreprise.

En matière de sûreté, SNCF Réseau est fortement mobilisé sur les vols de métaux dans ses emprises. Un travail mené depuis plusieurs années en coopération avec les services de l'État a permis de réduire de 35% les vols de câbles mais ils demeurent importants de par leurs conséquences financières et les perturbations induites dans la production ferroviaire. Enfin, l'augmentation des intrusions sur le RFN (+16%), au-delà des conséquences sécurité et sûreté, a un impact majeur sur la production ferroviaire.

INDICATEURS	2016	2015
Valeur de risque pour les voyageurs (nb pondéré de tués et blessés graves par million de km.train) *	0,0068	0,011
Nombre d'événements sécurité remarquables (nb) <sup>11</sup> **	129	178
Nombre d'actes de malveillance contre les biens et le patrimoine financier SNCF Réseau (nb) ***	16 086	15 931
Total des investissements sécurité (M€)	93	101

\* Pour 2016 : sur 3 trimestres

\*\* Indicateur clé de la sécurité ; données 2015 mise à jour, chiffre 2016 non consolidé

\*\*\* Redéfinition du périmètre en 2016, et mise à jour de 2015

#### 4.2.2.1 Exploitation du réseau : les enjeux de sécurité et régularité

En matière de régularité, le nombre d'« événements origines » de retard pour des causes maîtrisables par le Gestionnaire d'Infrastructure enregistrés sur l'année 2016 s'améliore globalement, en diminution de -2% par rapport à 2015.

En fin d'année, la dégradation des performances (notamment caténaire) alerte cependant sur la vigilance à apporter dans la poursuite des actions de fond engagées.

L'ambitieux projet de modernisation de la Gestion opérationnelle des circulations, GOC 2.0, se poursuit. Il doit permettre d'améliorer la régularité de toutes les activités, la gestion des grands incidents, l'information donnée aux voyageurs procurant ainsi aux Entreprises Ferroviaires (EF) une meilleure gestion de leurs moyens lors des situations perturbées.

Un observatoire numérique de la régularité a été créé pour traduire l'incidentologie de la gestion de l'infrastructure et du transport ferroviaire sous forme graphique.

Un nouvel outil informatique, OpenGOV, est en cours de déploiement. Il permet d'optimiser l'occupation des voies en gare et de fluidifier le trafic, améliorant la régularité et la sécurité et réduisant les délais d'études. Il fonctionne notamment à Paris (Austerlitz, Montparnasse, Saint-Lazare), Lyon (Part Dieu, Perrache).

#### 4.2.2.2 Maintenance du réseau : sécurité et innovation

Malgré les inondations de début juin et les mouvements sociaux qui ont perturbé la production de l'année 2016, celle-ci a été globalement soutenue grâce à une forte mobilisation. Hormis ces événements exceptionnels, la maintenance se réalise dans un contexte où, malgré les efforts significatifs de renouvellement, une partie des installations continue de vieillir. Le niveau d'entretien reste donc élevé en 2016 et augmente dans certains domaines et sur certaines zones géographiques.

Deux mesures guident plus particulièrement l'action des personnels d'entretien du réseau :

— la mise en place de mesures dites de sévèrisation de la maintenance qui s'ajoutent aux plans d'actions élaborés à la suite des accidents de Brétigny et de Denguin, s'inscrivent dans l'exigence de sécurité de l'entreprise ;

— l'amélioration de la fiabilité du réseau en zone dense avec le lancement d'un plan spécifique au nœud ferroviaire Lyonnais, inspiré du plan de fiabilité propre à l'Île-de-France.

Le plan d'actions de maintenance sur cinq années du nœud ferroviaire lyonnais prévoit le renfort d'opérations d'élagage, des tournées supplémentaires dans les tunnels, le remplacement supplémentaire de coupons de rails, ainsi que la surveillance renforcée des installations de signalisation et de caténaires.

9 - Dans le rapport de gestion 2015, cet indicateur était un indice de fréquence d'accidents du travail avec arrêt hors trajets.

10 - Le classement est effectué selon le Railway Performance Index (RPI) qui évalue la performance des systèmes ferroviaires en fonction des trois paramètres ci-dessous :

- L'intensité d'utilisation du système ferroviaire : nombre de voyageurs transportés, tonnage de fret

- La qualité des services dispensés : ponctualité des trains régionaux et longue distance, proportion de trains à grande vitesse, prix

- La sécurité : nombre d'accidents en fonction du nombre de kilomètres parcourus, nombre de décès en fonction du nombre de kilomètres parcourus

11 - Un « événement de sécurité remarquable » est un événement qui met

en risque l'intégrité physique des personnes présentes dans les trains ou dans

les emprises ferroviaires, des personnels de SNCF Réseau et des salariés de ses prestataires et sous-traitants, hors événements que SNCF Réseau ne peut prévenir directement (comme un acte de malveillance, le heurt d'un tiers non autorisé dans les emprises du chemin de fer, un accident routier à un passage à niveau par non-respect du code de la route, une coulée de boue provenant de l'extérieur des emprises ferroviaires,...)

La production de maintenance est globalement tenue avec des constats différents selon les techniques :

— à la voie, 15 300 coupons de rail ont été remplacés soit environ le même volume qu'en 2015. En outre, la mise en œuvre du procédé HWR (Head Wash Repair) a permis de prévenir les défauts de 350 coupons de rails et d'éviter leur remplacement; le nombre d'opérations de sévrisation de la maintenance sur les familles B d'appareils de voie faisant suite à l'accident de Brétigny a augmenté (vérification de plus de 600 appareils de voies supplémentaires, soit +160% par rapport à 2015);

— dans le domaine de la signalisation, le respect des délais d'intervention d'entretien préventif des installations a nettement progressé, et les opérations sur les guérites de signalisation décidées à la suite de l'accident de Denguin survenu à l'été 2014 se sont poursuivies. Ainsi à fin 2016 plus d'un tiers des guérites ont été traitées contre les rongeurs;

— les opérations de débroussaillage ont augmenté de 20%, notamment dans le cadre de la politique d'externalisation et les moyens mécaniques ont été privilégiés aux moyens chimiques. Des actions spécifiques sont menées pour la surveillance des arbres présentant un risque.

Les efforts d'amélioration de la performance de SNCF Réseau se poursuivent avec des démarches de type « Lean management », ainsi que les innovations, en particulier dans les outils informatiques et les procédés techniques. Les illustrations sont nombreuses :

— les développements et le déploiement d'un système d'information de Gestion de la maintenance assistée par ordinateur (GMAO) se poursuivent;

— des engins visant à automatiser et moderniser la surveillance du réseau sont en cours de test; le renforcement du plan Surveillance (substitution des tournées à pieds par de la surveillance d'engins) se traduit par une augmentation des tournées de surveillance d'engins de 31 000 kilomètres linéaires de voies en contrepartie d'une baisse des tournées de surveillances à pied de 4 kilomètres linéaires de voies;

— une nouvelle technique de correction et de soudure de rail, homologuée pour le rail UIC60 en 2015, est progressivement mise en œuvre. Elle permet de raccourcir la durée des chantiers, donc les temps d'interruption des circulations, et de prévenir l'apparition de défauts. L'homologation pour les rails U50 est en cours et permettra dès le deuxième semestre 2017 de généraliser ce procédé de réparation à la majorité des types de rails du réseau;

— la numérisation est en marche au sein des métiers de la maintenance puisque les agents de production ont reçu 13 700 équipements; des applications de maintenances ont été déployées sur ces outils.

#### 4.2.3 Protéger les tiers des circulations ferroviaires

Si les circulations sur l'ensemble du réseau sont sûres, – le transport ferroviaire est 51 fois plus sûr que la route (en nombre de tués) et cause 300 fois moins d'accidents que sur la route (chiffres de 2014-CGDD) – la sécurité sur certains points réputés dangereux peut encore être améliorée. Les heurts de personnes par train sur les voies, en gares ou en pleine ligne,

alors même qu'elles n'y sont pas autorisées, et les accidents de passages à niveaux (PN) représentent les deux causes principales de mortalité sur le réseau. En 2016, les indicateurs des tués et blessés graves sont en dégradation, par rapport à 2015, principalement du fait d'une forte hausse des heurts dans les emprises de personnes non autorisées, malgré la poursuite de l'installation de clôtures pour lesquelles SNCF Réseau a investi plus de 5M€ en 2016.

Cependant, grâce à la mise en œuvre d'aménagements structurels, de mises aux normes et au renforcement de la prévention auprès du grand public (partenariat à la Journée nationale de la sécurité au PN<sup>12</sup>), les accidents aux passages à niveau ont été réduits de moitié en 10 ans.

De plus, le Ministre des Transports a réuni, pour la deuxième fois, un comité ministériel qui a constaté l'avancée des actions menées et identifié les progrès à réaliser sur les 2 volets suivants :

— volet 1 : faire évoluer les comportements au franchissement des passages à niveau;

— volet 2 : réaliser des aménagements de sécurisation des passages à niveau.

INDICATEURS	2016	2015
Nombre pondéré de tués et blessés graves <sup>13</sup> par million de km.train (ISC) <sup>14</sup>	0,162*	0,119
Nombre d'accidents de personnes sur le réseau <sup>15</sup> :		
- Nombre de personnes tuées (hors suicides et tentatives de suicide)	54*	45*
- Nombre de personnes blessées graves (hors suicides et tentatives de suicide)	33*	29*
- Nombre de suicides	318 <sup>16</sup>	302
PN (passages à niveau) inscrits au programme de sécurisation nationale supprimés	5	6

\* Pour 2016 : sur les 3 premiers trimestres

#### — Intervention en milieu scolaire

SNCF a signé une convention de partenariat avec le ministère de l'Éducation nationale et mène des actions de sensibilisation auprès des jeunes pour prévenir les risques d'accidents et inciter aux bons comportements dans les transports collectifs. Sur l'année scolaire 2015-2016, plus de 246 000 jeunes ont été sensibilisés par 517 Volontaires en Milieu Scolaire (VMS) dont 127 sont des agents SNCF Réseau.

INDICATEURS	2016	2015
Nombre d'interventions en milieu scolaire (nb)	10 490	9 879
- dont nombre d'interventions des VMS de SNCF Réseau	1 996	1 928
Nombre de jeunes sensibilisés par les VMS SNCF (nb)	246 300	244 317

12 - Plus d'informations sur le site internet dédié à la sécurité routière aux passages à niveau : [www.securite-passageaniveau.fr](http://www.securite-passageaniveau.fr)

13- Le nombre pondéré de morts et de blessés graves est le [nombre de morts + 0.1 x nombre de blessés graves], selon les recommandations de l'agence européenne de sécurité ferroviaire (l'ERA) sur les méthodes communes de sécurité

14- Indicateurs de sécurité communs européens (ISC) définis par la directive CE 2004-49 modifiée

15- ISC

16- Chiffre non consolidé

#### — L'accessibilité des personnes à mobilité réduite

L'année 2016 a vu la signature des nouveaux Schémas directeurs d'accessibilité appelés Agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP), et en particulier le schéma directeur national (SDSNA Ad'AP), élaboré par SNCF pour le compte de l'État. Ce SDSNA qui prévoit la mise en accessibilité de 158 gares nationales, est complété par l'adoption de 20 schémas directeurs régionaux (SDRA), sous pilotage des autorités organisatrices régionales de transport, qui impliquent la mise en accessibilité de 562 points d'arrêt ferroviaires. Au final, c'est un peu plus de 2,7 milliards d'euros qu'il reste à engager sur la période allant réglementairement jusque fin 2025.

Année de signature des arrêtés, 2016 a aussi été une année de poursuite de la production initiée dans les schémas antérieurs pour les opérations en travaux, avec la réalisation des aménagements d'accessibilité sur le périmètre de SNCF Réseau de 39 gares (22 en 2015). Mais l'année est également marquée par le démarrage de nombreuses d'études découlant des nouveaux schémas directeurs. Au final, les dépenses d'accessibilité atteignent sur l'exercice 131 M€.

INDICATEURS	2016	2015
Nombre de gares rendues accessibles (nb)	39	22
Dépenses d'investissement visant à améliorer l'accessibilité (M€)	131	131

#### 4.2.4 Sécuriser nos infrastructures face au changement climatique

Avec des événements climatiques de plus en plus violents et récurrents, les circulations sont perturbées et les infrastructures ferroviaires sont soumises à de fortes contraintes. Le secteur des transports étant potentiellement le secteur où les enjeux seront les plus forts, l'adaptation et la résistance technique de la voie, des installations et équipements électriques, des ouvrages tels que les ponts ferroviaires, etc. sont les nouveaux grands défis de SNCF Réseau pour faire face aux événements climatiques extrêmes.

Leurs effets se manifestent déjà sur l'infrastructure et altèrent la circulation des trains :

- les fortes chaleurs dilatent les rails et les caténaires ;
- les grands froids, gel et givre, peuvent provoquer des dommages au matériel roulant ou aux systèmes d'aiguillage ;
- les orages et fortes pluies entraînant des inondations peuvent dégrader les systèmes et installations électriques des trains ou de signalisation ;
- les vents et les tempêtes peuvent provoquer des chutes d'arbres sur les voies et sur les caténaires qui alimentent les trains en électricité, ce qui impacte les circulations et la sécurité sur le réseau.

Afin de réduire la vulnérabilité de l'infrastructure, SNCF Réseau a réalisé en 2016 des Analyses de vulnérabilité détaillée (AVD) de l'infrastructure ainsi que le recensement des installations techniques critiques du réseau afin notamment de cartographier les établissements et installations à risques situés en dehors des TRI (Territoires à Risques Inondations) et de finaliser en 2017 les Plans de continuité de l'activité (PCA) améliorés sur l'ensemble du territoire national.

Dans ce cadre, SNCF Réseau met en œuvre des tournées de surveillance renforcées et l'entretien spécifique du réseau.

SNCF Réseau co-finance une thèse suivie par Caisse des Dépôts et Consignation Climat Recherche dont l'objet est d'analyser la manière dont les connaissances scientifiques sur le changement climatique sont appropriées par les décideurs économiques et la façon dont elles participent à la prise de décision en vue de l'adaptation des infrastructures.

INDICATEURS	2016	2015
Part des retards des trains en minutes pour cause d'intempéries sur le total des causes imputables à la gestion de l'infrastructure (%)	13,0	11,9
Nombre de Plans de continuité d'activité (PCA) réalisés (nb)	0	0

#### 4.3 ENJEU ENVIRONNEMENTAL: RÉDUIRE NOTRE EMPREINTE ECOLOGIQUE ET CONSOLIDER NOS ATOUTS ENVIRONNEMENTAUX

##### 4.3.1 Optimiser les ressources et valoriser les matières dans le cadre de la démarche d'économie circulaire

##### — La gestion de nos consommations des ressources

Le développement économique et démographique exerce des pressions croissantes sur les matières premières, les écosystèmes, les sols, l'air et l'eau. Le renouvellement des éléments constitutifs des infrastructures ferroviaires entraîne un prélèvement des ressources de la planète et génère d'importants volumes de déchets à traiter. Aussi, pour contribuer à préserver ces ressources naturelles, l'entreprise s'attache à optimiser leur utilisation, à favoriser le réemploi et la réutilisation et à repenser les produits de demain.

SNCF Réseau met en place une démarche progressive d'actions de réduction de la consommation d'eau : déploiement par étape de la surveillance des consommations, programme d'actions ciblées de recherche et traitement des fuites. Elle adapte son exploitation selon les contraintes locales.

INDICATEURS	2016	2015
Quantité de ressources achetées, par nature :		
- Traverses en bois (unités)	374 245	360 000
- Traverses en béton (unités)	1 500 000	1 340 000
- Rails (tonnes)	154 000	159 765
- Ballast (tonnes)	2 350 000	2 260 000
- Cuivre caténaires (tonnes)	1 657	2 072
- Papier (tonnes)	1 412	1 450
Consommation d'eau des sites tertiaires et industriels (M m <sup>3</sup> )*	2,77	NC

\* Méthode de calcul précisée en 2016

##### — Notre engagement pour l'économie circulaire

Passer d'une économie linéaire à une économie circulaire des déchets et de leur recyclage est un enjeu majeur pour l'entreprise. L'objectif est de trouver des solutions innovantes dans lesquelles les déchets et les produits déposés du réseau ferré, à travers le réemploi, la réutilisation, le recyclage et la valorisation, deviennent de véritables ressources et participent à la création de valeur des territoires et à la transition énergétique. Dans le cas des traverses en bois, elles sont incinérées et valorisées énergétiquement pour la production de vapeur industrielle (papeterie, cimenterie, panneautier...).

Le plan stratégique économie circulaire lié à l'infrastructure est basé sur la sécurisation de l'approvisionnement matières à l'horizon 2025-2030. Un objectif de valorisation des matières en fin de vie pour le Groupe SNCF a été fixé à 400 millions d'euros sur la période 2013-2017.

D'autre part, les établissements de SNCF Réseau disposent

dans leur plan d'industrialisation de plateformes d'entreposage des produits de dépose et de plateformes mutualisées pour la gestion des déchets et pour la valorisation des déchets non dangereux. Des opérations de sensibilisation des agents des différents métiers au tri sélectif sont mises en œuvre pour une meilleure valorisation dans tous les territoires.

INDICATEURS	2016	2015
Ventes de matériaux en fin de vie (M€)	27,8*	33
Quantité totale de déchets dangereux produits hors traverses bois (tonnes)	2 680	2 493
Part de rails réemployés (%)	3,5	7
Part de rails recyclés (%)	96,5	93
Part de ballast réemployé en suite rapide (%)	30 à 50	30 à 50
Tonnes de papier et carton usagés collectées et remises en filière	1294	
Volume d'amiante (tonnes):		
- retiré du patrimoine bâti	620	673
- retiré des installations ferroviaires (signalisation)	76	40
Volume de traverses bois valorisées énergétiquement (tonnes)	85 358	62 244

\* 2015/2016: -13% pour les indices du cours de la ferraille et -11% pour ceux du cuivre

#### 4.3.2 Respecter les écosystèmes naturels en tant que bien commun

##### — La préservation des milieux naturels

SNCF Réseau est particulièrement concerné par l'enjeu de préservation de la biodiversité car les lignes ferroviaires peuvent modifier la cohérence écologique des écosystèmes et modifier les échanges entre espèces.

Par exemple, certains ouvrages ferroviaires sont un obstacle à la migration des espèces piscicoles; c'est pourquoi il convient de rétablir les cours d'eau qui font l'objet d'un classement pour la préservation de la continuité écologique. Toutefois, les voies ferrées peuvent également jouer le rôle de corridors écologiques, couloirs de refuge ou de déplacements pour certaines espèces.

SNCF Réseau prend en compte l'environnement dans les études de conception des projets ferroviaires grâce à un processus itératif d'études et de concertation avec des spécialistes du domaine et ce à des échelles de précision croissante. L'entreprise privilégie en premier lieu l'évitement des impacts sur les milieux naturels les plus sensibles.

INDICATEURS	2016	2015
Nombre des continuités écologiques des cours d'eau rétablis sur les 110 inscrits à la réglementation (nb) - cumulés	6	2

##### — Une politique raisonnée de maîtrise de la végétation de nos abords

Afin de réduire les risques d'accidents liés à la végétation aux abords des voies chaque établissement de maintenance élabore un plan de gestion pluriannuel qui tient compte des priorités à traiter (ex: arbres dangereux) avec l'aide d'une structure spécialisée (ex: Office National des Forêts). Ainsi les interventions sont plus régulières et raisonnées, les travaux moins conséquents, les milieux ouverts favorables à la biodiversité et les coûts de maintenance maîtrisés. Les méthodes d'intervention sont principalement mécaniques.

Pour la maintenance de la voie et des pistes de sécurité, SNCF Réseau utilise des produits phytosanitaires afin de répondre aux impératifs de sécurité et de régularité des circulations d'une part, et de sécurité des déplacements du personnel, des voyageurs et des secours dans les emprises d'autre part.

Néanmoins, SNCF Réseau s'engage à être exemplaire dans ses choix d'usages et teste des méthodes et des aménagements visant à limiter l'usage des produits phytosanitaires, telles que la pose de nattes anti-végétation sous les pistes ou l'éco pâturage sur les abords. Le Système d'information géographique pour la maîtrise de la végétation (SIGMA), qui recense les périmètres de protection de captages d'eau potable et Zones non-traitées (ZNT) de part et d'autre des cours d'eau, constitue un outil d'aide à la décision et de traçabilité pour les chantiers d'entretien de SNCF Réseau. Ainsi les trains, quads et camions desherbeurs sont dotés de GPS d'origine agricole adaptés aux moyens ferroviaires.

INDICATEURS	2016	2015
Part des installations ferroviaires (RFN, Sites) couvertes par des actions de réduction ou de suppression d'usage des produits phytosanitaires (%)	2,97	2,9

##### — Contribution à la science participative et l'engagement partenarial

En 2016, SNCF Réseau a développé sa contribution à la science et a signé des partenariats avec des parties prenantes clés.

- les inventaires écologiques réalisés dans le cadre des projets ont été versés à l'INPN (Inventaire national du patrimoine naturel).
- membre fondateur du CILB (Club infrastructures linéaires et biodiversité) qui regroupe plusieurs gestionnaires d'infrastructures linéaires (ferroviaires, autoroutières, énergétiques, fluviales), soutient des projets de recherche dans le domaine de la biodiversité.
- la convention de partenariat avec France nature environnement (FNE) a été renouvelée.
- un programme de formation de agents terrain M&T a été développé dans le cadre de la convention SNCF Réseau et la Ligue de protection des oiseaux (LPO).
- une convention de coopération a été signée avec la profession agricole (FNSEA et APCA) et une convention est en négociation avec la Fédération nationale des chasseurs.

INDICATEURS	2016	2015
Nombre de conventions de gestion avec des gestionnaires d'espaces naturel (nb)	48	40
Surface concernée (ha)	2 006	1 950

#### 4.3.3 Réduire nos émissions de gaz à effet de serre et améliorer notre efficacité énergétique

Au regard de l'ensemble des modes de transport de marchandises et de personnes à l'échelle du territoire, le réseau ferré est le support d'une mobilité alternative plus durable car moins dépendante des énergies fossiles. Avec moins de 1% des émissions de CO<sub>2</sub> pour 10% des voyageurs et des marchandises transportés en France, le transport ferroviaire est un atout majeur dans la lutte pour la réduction des gaz à effet de serre.

En outre, si le transport ferroviaire est une alternative intéressante dans le cadre des politiques climatiques, elle ne dispense pas l'entreprise d'œuvrer en faveur d'une meilleure efficacité énergétique et de la diminution de ses propres émissions de GES.

Fin 2016 le groupe SNCF a acté ses ambitions d'amélioration de la performance énergétique de 20% et de la performance carbone de 25%, entre 2015 et 2025.

#### — Contribution à la transition énergétique

SNCF Immobilier a lancé en 2014 un programme d'efficacité énergétique dont l'objectif principal est de réduire de 20% la consommation d'énergie de son parc immobilier (25 500 bâtiments tertiaires et industriels et 3 000 gares SNCF) entre 2012 et 2022. Ce programme vise également à développer les énergies renouvelables au profit du « verdissement » du mix énergétique dont la part devrait atteindre 24% en 2022.

Le schéma directeur des engins travaux 2013-2025 a pour objectif d'assurer la cohérence des investissements en cours et à venir sur le parc de locomotives et locotracteurs de SNCF Réseau. Il se traduit par un ajustement au plus juste des parcs engins, résultant de la meilleure prise en compte de ces ressources par les établissements : modernisation de matériel existant avec remotorisation pour prolonger son utilisation, acquisition d'engins neufs, mesure des consommations d'énergie de traction (gasoil et électricité).

Concernant le Parc automobile que gère SNCF Réseau (19 700 véhicules), 7<sup>ème</sup> flotte française, la politique d'optimisation est orientée sur la baisse de la consommation de carburant d'au moins 1% par an, le renouvellement de 80% des véhicules particuliers dont l'émission de CO<sub>2</sub> devra être inférieure à 100gr de CO<sub>2</sub>/km, l'appui au déploiement des véhicules électriques et au rajeunissement du parc pour atteindre 90% des véhicules en location longue durée (LLD) en 2020. En 2016, on note une forte progression de plus de 30% des commandes en véhicules électriques, ce qui représente 90 véhicules. Un nouveau contrat de LLD a été ainsi mis en place intégrant des modèles en EURO 6 qui permettent une diminution de 6% en moyenne des émissions CO<sub>2</sub> du Parc automobile.

INDICATEURS	2016	2015
Consommation d'électricité propre du réseau ferroviaire (GWh)	747	770
Part des trains circulant en traction électrique toutes EF confondues (%)	78	76,9
Consommation d'énergie des bâtiments des sites tertiaires et industriels :		
- électricité (GWh)	342	86,5
- gaz (GWh)	133	33,5
Consommation en carburant du parc auto (M L)	18,7	19,1
Consommations en carburant pour les engins travaux et locomotives (M L)	11,9	11,6

#### — Bilan des émissions GES de SNCF Réseau et du système ferroviaire

Pour atteindre ces objectifs de performance carbone, SNCF Réseau a défini des actions à court, moyen et long termes qui commencent d'ores-et-déjà à être mises en œuvre :

- programme d'éco-conduite des voitures de services, des locomotives et locotracteurs, et des engins travaux ;
- renouvellement des flottes de matériels plus performants énergétiquement ;
- programme d'économies d'énergie et identification de sites fonciers propices à la production d'énergie renouvelable ;
- système « start and stop » pour les locomotives thermiques et bientôt pour les sous-stations électriques ;

- démarche d'économie circulaire, notamment sur la réutilisation des produits déposés de la voie (rail, ballast) et sur la conception des matériaux du futur ;

- déploiement de l'éco-conception des projets depuis l'émergence jusqu'à la réalisation en favorisant l'innovation et en visant un label éco-conception d'ici 2020.

INDICATEURS	2016	2015
Emissions de GES <sup>17</sup> totales du Groupe Public Ferroviaire SNCF (scope 1+2) (kt éqCO <sub>2</sub> )	1 056	1 056
Emissions de GES totales de SNCF Réseau (scope 1+2) (kt éqCO <sub>2</sub> )	154	154
Tonnes de CO <sub>2</sub> évitées grâce au système ferroviaire (kt éqCO <sub>2</sub> )	9 872	9 872

#### 4.3.4 Minimiser l'empreinte des activités sur l'eau, l'air et les sols, et maîtriser les rejets

##### — La réduction de nos émissions polluantes

Afin de maîtriser les risques environnementaux liés à ses activités industrielles, SNCF Réseau assure un suivi continu de ses installations et sites sensibles : Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), rénovation du parc des sous-stations électriques, dépollution et mises en conformité de stations-service.

La politique de l'eau du GPF, déployée en 2016, vise à réduire la pression de l'activité sur la ressource en eau et sur les milieux aquatiques, elle fixe des objectifs de réduction des consommations et de réduction des rejets aqueux en provenance des activités industrielles.

Concernant les émissions de particules fines liées à la combustion des moteurs diesel de nos parcs automobiles, de locomotives et d'engins travaux, un schéma directeur de renouvellement du parc auto en électrique ou alternatif devrait réduire de façon conséquente les pollutions aériennes dommageables pour la santé.

INDICATEURS	2016	2015
Montants des provisions environnementales globales (M€)	169	147
Nombre d'incidents environnementaux (nb)	18	20
Pourcentage des sites industriels (EIV, C2MI) ayant mis en place un suivi régulier des rejets (%)	88	-

#### 4.3.5 Intégrer la performance environnementale dans les pratiques métiers

##### — Sensibilisation et formation des collaborateurs aux enjeux environnementaux

La sensibilisation des collaborateurs de SNCF Réseau aux sujets de développement durable se fait au travers d'informations régulières. En 2016, la DEDD lance une collection de « fiches réflexes » destinées à l'interne sur les sujets à fort impact (Maîtrise de la végétation, Ecoconception, Traverses bois créosotées, La Politique RSE, etc.).

Les formations aux enjeux environnementaux traitent des domaines ciblés comme les bases de l'environnement industriel, le droit de l'environnement, les ICPE, les déchets, les SME, les audits environnementaux (selon la norme ISO 14001), les outils informatiques internes dédiés à l'environnement, mais aussi la protection de la nature, la loi sur l'eau, les procédures administratives, la concertation et une formation spécifique sur le bruit ferroviaire.

17 - Les Bilans des émissions de gaz à effet de serre (BEGES) sont réglementairement évalués tous les trois ans

INDICATEURS	2016	2015
Nombre d'agents SNCF Réseau formés aux sujets environnement (nb)	113	66
Nombre d'heures de formation aux enjeux environnementaux dispensées à l'attention des agents SNCF Réseau (heures)	1305	529

#### — Mise en œuvre des démarches environnementales

SNCF Réseau est engagé dans une démarche environnementale certifiée ISO 14001 pour ses sites industriels et a mis en place une démarche de Système de Management Environnemental (SME) adapté, reprenant les principales exigences de la norme, dans tous les établissements.

Les démarches d'éco-conception des projets permettent d'associer la composante environnementale à la conception des projets : pratique de l'ERC (Eviter, Réduire, Compenser), anticipation et maîtrise des risques, intégration des politiques environnementales de l'entreprise, etc.

INDICATEURS	2016	2015
Nombre d'audits internes SME réalisés (nb)	4	-

#### — Des programmes de recherche sur l'environnement et réseaux d'experts

SNCF Réseau réalise et pilote de vastes programmes d'innovation, de recherche et de développement, dont un certain nombre dédié à la réduction de l'empreinte environnementale du réseau ferré national, à la durabilité des constituants, à la sécurité, à la qualité de vie au travail, etc.

Le réseau SYNAPSES réunit près de 300 experts scientifiques et techniques, dont plus de la moitié à SNCF Réseau, afin de mutualiser les connaissances et les compétences, permettre la transversalité des disciplines, des métiers et des branches, hors d'un cadre hiérarchique. Il comprend une formation doctorale en croissance avec près de 80 thèses en cours (dont une trentaine à SNCF Réseau), une politique en matière de brevets avec 31 brevets déposés depuis 2014. Le cluster Développement Durable est une communauté transverse d'acteurs qui coordonne et anime l'innovation, l'excellence scientifique et technique dans ce domaine, au service des ambitions de l'entreprise.

INDICATEURS	2016	2015
Nombre de projets d'études en R&D (nb)	126	99
Nombre de projets d'études en R&D liés à des questions environnementales (nb)	21	27
Montant des investissements en R&D (k€)	12 773	11 900
Montant des investissements en R&D liés à des questions environnementales (k€)	2 693	1 300

#### — L'Autorité environnementale garante de nos pratiques métiers dans les projets

SNCF Réseau représente l'un des principaux porteurs de projet auprès de l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (AE- CGEDD). Cette instance indépendante, créée en 2009, a comme rôle de :

- prendre la décision de soumettre ou non un projet d'investissement à la réalisation d'une étude d'impact, en application de la procédure d'examen au cas par cas ;

- émettre un avis sur la qualité des études et de l'information apportée au public sur les études d'impacts des projets ferroviaires, avis publié et joint au dossier d'enquête publique.

INDICATEURS	2016	2015
Nombre d'avis sur étude d'impact émis par l'Autorité environnementale (AE)	18	9
Nombre de cas par cas déposé auprès de l'AE (nb)	24	11
Nombre de cas par cas ayant conduit à une décision de l'AE de ne pas faire une étude d'impact (%)	20	10

#### 4.4 ENJEU SOCIAL: AMÉLIORER NOTRE PERFORMANCE SOCIALE

##### 4.4.1 Mettre le management de proximité au cœur de la production

Dans un contexte aigu de sécurité ferroviaire, de rigueur, de performance industrielle, de responsabilité, une meilleure gestion de la charge de travail des encadrants opérationnels (Directeur d'Etablissement (DET); Dirigeant d'Unité de production (DU); Dirigeant de Proximité (DPX) est prioritaire pour SNCF Réseau. La transformation managériale, qui vise à préparer, accompagner et responsabiliser l'encadrement de proximité, est indispensable pour réussir la performance industrielle attendue.

En cohérence avec le déploiement du programme sécurité PRISME, l'ensemble des entités de SNCF Réseau a travaillé pour contribuer à l'objectif 2016 : « au moins 50% de temps de travail des encadrants opérationnels est sanctuarisé pour assurer la mission d'encadrement ».

##### — Démarche Mentoring DPX

Un programme expérimental « démarche Mentoring » a été construit et sera mis en place dès janvier 2017 vers les managers M&T d'Île-de-France dans le cadre des dispositifs de professionnalisation des managers opérationnels.

INDICATEURS	2016	2015
Temps consacré à l'encadrement opérationnel des DPX (%) <sup>18</sup>	39,5	37,6

##### 4.4.2 Développer l'employabilité

###### — Effectifs

En 2016, l'effectif de SNCF Réseau augmente (+632) avec un Effectif disponible (ED) à fin décembre de 53 858 (hors SFERIS). L'effort de recrutement soutenu par les plans d'actions innovants mis en œuvre en début d'année s'est traduit par un niveau historique de recrutements de 3 086 nouveaux collaborateurs. Il contribuera à la capacité de SNCF Réseau faire face au volume de travaux lié aux grands projets franciliens notamment, et à la réussite de l'enjeu majeur qu'est le renouvellement générationnel.

Des parcours métiers et inter métiers sont construits, des systèmes de parrainage et des dispositifs d'accompagnement des managers de proximité sont mis en place afin d'assurer le développement des compétences des collaborateurs.

18 - Enquête IFOP réalisée fin 2016 dans le cadre de l'audit commandité par les présidents du GPF : 55,2% de participants (1 024 répondants sur 1 854)



INDICATEURS	2016				2015			
Nombre total de salariés (situation au 31 décembre) hors alternants et contrats aidés (effectif réel)	54 476				54 118			
Répartition des agents par collèges (Cadres supérieurs/Cadres/Maîtrise/Exécution) (nb)	CS 692	C 13 295	M 20 747	E 19 742	CS 547	C 13 358	M 20 581	E 19 632
Répartition des agents géographique (Île-de-France/Province) (nb)	Île-de-France 16 440			Province 38 036	Île-de-France 16 421			Province 37 697
Répartition des agents par type de contrat (CDI/CDD/alternants, contrats aidés) (nb)	CDI 54 187	CDD 289	Alt 2 215	CA 1 292	CDI 53 902	CDD 216	Alt 2 170	CA 2 246
Effectif total par tranche d'âges (de 5 en 5) (nb)								
- moins de 26	4 095				2 811			
- de 26 à 30	7 352				6 564			
- de 31 à 35	7 350				7 013			
- de 36 à 40	7 454				7 211			
- de 41 à 45	8 200				8 130			
- de 46 à 50	6 833				6 808			
- de 51 à 55	8 094				8 366			
- 55 et plus	5 098				7 215			
Nombre total de recrutements (nb de CDI)	3 086				2 259			
- dont Cadres permanents ou statut cheminot (nb)	2 260				1 775			
- dont Contractuels (nb)	826				479			
Nombre d'alternants recrutés en CDI (nb)	702				391			
Nombre total de licenciements (nb de CDI)	95				181			
Nombre des salariés selon les régimes de travail (A pour régime de bureau et B+C pour régimes en horaires décalés dont WE et nuit)	A 8 115		B+C 46 361		A 8 144		B+C 45 974	
Charges de personnel brutes (M€)	3 367				3 402			
CMA: Coût Moyen Agent (situation au 31 décembre) (€)	61 786				60 603			
Montant total des 10 plus hautes rémunérations (M€)	2,3				2,7			
Taux d'absentéisme pour maladie (%)	3,81				3,79			
Nombre de jours d'absence par agent (nb)	9,64				9,4			

### — La politique de formation

La réforme ferroviaire avec la mise en place des 3 EPIC constituant le Groupe Public Ferroviaire, la négociation de la Convention Collective Nationale Ferroviaire et particulièrement son volet Formation, ont bouleversé profondément l'environnement de l'entreprise et particulièrement le domaine de la formation.

Les travaux au sein de la Commission Paritaire Nationale de l'Emploi et de la Formation Professionnelle (CPNE) et de l'Observatoire Prospectif des Métiers et des Qualifications (OPMQ) devraient déboucher sur des certifications professionnelles qualifiantes pour l'ensemble des entreprises ferroviaires de la branche. SNCF Réseau s'inscrit dans cette évolution et contribue de manière active à la construction de ce nouveau cadre avec l'Union des Transports Publics. Les travaux ont également conduit à la création de l'Association pour le Développement de la Formation et la Promotion des Métiers Ferroviaires (ADFPMF), qui vise à développer l'offre de formation diplômante, qualifiante ou certifiante de la Branche Ferroviaire. SNCF Réseau s'inscrit dans ce nouveau cadre conventionnel sur lequel va désormais s'appuyer sa politique formation.

La politique alternance 2016 a poursuivi les actions menées en 2015 et alimenté les compétences dans l'ensemble des collèges. Les formations préparées sont réparties entre le bac pro, le BTS, la licence, mais également les diplômes d'ingénieurs (CNAM, CESI...).

Pour atteindre ces ambitions, l'investissement consenti en formation continue est donc resté à un niveau élevé en 2016. Il s'est réalisé en cohérence avec les engagements de l'accord formation, du contrat de génération, de l'accord diversité et de l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes et de la mixité.

INDICATEURS	2016	2015
Nombre d'heures de formation réalisées dans l'année (milliers h)	2 483	2 552
Part de la masse salariale dédiée à la formation (%)	nd*	6,8

\*Disponible en mars selon le nouveau format réglementaire du Bilan Social

### — Relations sociales

2016 a été marquée par la mise en place de l'ensemble des nouvelles instances cohérentes avec son nouveau périmètre: nouveaux CE, nouvelles instances Délégués du Personnel et renouvellement de la totalité des CHSCT.

2016 a également vu la mise en place de la Commission Consultative Réseau. Cette instance, qui est partie intégrante du CCGPF, traitera dès 2017 des sujets spécifiques Réseau. Constituée de 7 membres titulaires et de 7 membres suppléants issus de tous les CE de SNCF Réseau, elle a siégé deux fois cette année.

L'actualité sociale a été marquée par un conflit de forte ampleur portant sur l'accord d'entreprise sur l'organisation du travail, l'accord de branche et le décret socle, et qui s'est principalement concentré sur la fin du premier semestre, ce qui explique l'augmentation du nombre de préavis de grève en 2016.

Les quatre accords d'entreprise en 2016, portés par le GPF ont fait l'objet de plusieurs signatures s'inscrivant dans le calendrier social GPF, parmi lesquelles l'accord sur la situation des ex-apprentis. Le nombre d'accords signés en 2015 était exceptionnellement important du fait de la réforme.

INDICATEURS	2016	2015
Nombre d'accords GPF dans l'année (nb)	4	22
Nombre de préavis déposés (nb)	255	199

### — Intéressement et rémunération

La Direction de SNCF Réseau a négocié en 2015 avec les organisations syndicales un accord d'intéressement qui concerne l'ensemble du personnel pour les années 2015 à 2017.

L'accord traduit la volonté de reconnaître la contribution de chacun à la réussite des objectifs de l'EPIC; il est fondé sur la réussite de trois critères:

- les résultats économiques assis sur le niveau de la Marge Opérationnelle;
- la performance industrielle sur un critère de disponibilité et de qualité du réseau, construit sur la base d'un indicateur reprenant les événements relatifs à la régularité et à la sécurité;
- la performance sociale à travers la Qualité de vie au travail mesurée par l'évolution du niveau de réponses au dispositif d'écoute interne des salariés – le baromètre Allure.

En 2016, la table ronde Négociation annuelle obligatoire (NAO) n'a pas permis de déboucher sur un accord avec les partenaires sociaux.

#### 4.4.3 Valoriser l'accès des femmes à tous les emplois et lutter contre les discriminations

##### — Promouvoir la mixité

Associé à l'obtention du label Afnor Égalité professionnelle en 2014 (pour trois ans), aux nombreuses initiatives du réseau « SNCF au féminin » et à des actions telles que « La semaine de la mixité », l'accord Mixité a été signé en 2015. Il a pour ambition le développement d'une culture fondée sur des valeurs d'égalité et d'équité entre femmes et hommes et entend faire progresser le taux de féminisation notamment dans ces métiers techniques.

En 2016, le taux de féminisation reste très faible dans le collège Exécution (7%) alors qu'il augmente régulièrement dans le collège Maîtrise (12%) et 19% pour le collège Cadre, et progresse pour la population des managers opérationnels (DET, DUO et DPX): en 2011, le taux de féminisation était de 3%, il est actuellement de 6,5%.

Une vigilance particulière est portée sur l'équité d'évolution de carrière du personnel féminin. Le Rapport de Situation Comparée (RSC) 2015 ne montre pas de situation critique d'écart de salaire entre les femmes et les hommes de SNCF Réseau.

L'organisation locale des « girls' Day » doit inciter les jeunes femmes à postuler sur les métiers ferroviaires. Le 24 novembre dernier, environ 2000 jeunes lycéennes et étudiantes ont pu découvrir l'univers et les métiers de SNCF Réseau.

En 2016, SNCF Réseau a mis en place un réseau de correspondants « relais mixité » dans les directions et établissements: près de 80 femmes et hommes font ainsi la promotion de l'accord mixité et égalité professionnelle.

De nouveaux outils ont été mis en place dans le cadre du plan de lutte contre le sexisme:

- déploiement de l'atelier de sensibilisation des CODIR « Mixité en jeu »: cette sensibilisation prévoit l'intervention d'un expert dans les Comités de direction des entités opérationnelles et fonctionnelles pour initier les managers aux différentes formes de stéréotypes et à l'importance de la mixité, à la prévention des discriminations et à l'action face à tout écart de comportement allant du sexisme ordinaire au harcèlement sexuel;

- création de fiches pédagogiques expliquant quand et comment réagir face à une situation déviante;

- campagne d'affichage « dé clic » pour dénoncer les idées préconçues, les préjugés et les stéréotypes à l'origine des comportements déviants;

- création d'un film « Des femmes dans nos équipes opérationnelles » pour les managers dans les équipes. Ce film accompagné d'un guide pratique permet aux managers d'évoquer les sujets liés à l'intégration des femmes dans des métiers techniques;

- mise en place d'un jeu d'animation sur le thème de la mixité dans les établissements.

Des expérimentations sont menées sur des dispositifs de dépannage de garde d'enfants, la création de cercles d'hommes s'engageant sur la mixité « Happy men » et sur la mise en œuvre de journées spécifiques destinées aux femmes enceintes (Préparation du départ et du retour de congé, développement de carrière).

INDICATEURS	2016				2015			
Part des femmes dans l'effectif global et par collège (Cadres supérieurs / Cadre / Maîtrise / Exécution) (%)	12,1				12,0			
	CS 14	C 19	M 12	E 7	CS 15,0	C 18,6	M 12,4	E 7,1
Part des hommes dans l'effectif global et par collège (Cadres supérieurs / Cadres / Maîtrise / Exécution) (%)	87,9				88,0			
	CS 86	C 81	M 88	E 93	CS 85,0	C 81,4	M 87,6	E 92,9
Pourcentage de recrutement féminin (%)	15				13,8			
Pourcentage de recrutement masculin (%)	85				86,2			
Part des femmes cadres recrutées chez Réseau (%)	39				35,1			
Part des femmes au sein des organes de gouvernances (%)	42				40			
Part de femmes sur poste de management opérationnel (DET, DT) (%)	11				8,3			

## — Lutte contre les discriminations

L'un des engagements clé du 7<sup>ème</sup> Accord d'entreprise 2015-2017 en faveur de l'emploi des Travailleurs handicapés (TH) prévoyait de mener pour la 1<sup>ère</sup> fois, une enquête auprès des salariés reconnus travailleurs handicapés du GPF. Cette enquête a été menée en 2016 avec pour double objectif de mieux connaître la situation, le niveau de connaissance de l'accord et les besoins professionnels des salariés en situation de handicap, et d'éclairer les actions à conduire pour améliorer l'intégration et l'égalité des chances tout au long des parcours professionnels des salariés reconnus travailleurs handicapés. Un fort taux de participation (54%) permet de tirer des enseignements pertinents et de construire un plan d'actions 2017 au plus près des préoccupations de ces collaborateurs.

2016 a également été l'année de la construction et de la stabilisation de la « Mission Handicap & Emploi » de SNCF Réseau avec pour premier objectif de se faire connaître des salariés et des établissements.

Le maintien dans l'emploi, l'accompagnement en termes d'adaptation du temps de travail, les actions de sensibilisation, de recrutement et de formation ont été des axes majeurs traités au quotidien par cette nouvelle équipe.

Le développement du dispositif « Hantrain » qui favorise le recrutement des travailleurs handicapés par une intégration plus progressive dans l'entreprise est aujourd'hui la preuve que la diversité des talents est source de performance et de fierté au sein des équipes et des métiers. Ce dispositif a été récompensé le 15 décembre dernier par l'attribution des Trophées RSE dans la catégorie Ressources humaines.

INDICATEURS	2016	2015
Nombre de travailleurs handicapés (nb)	2 202	2 069
Taux d'emploi des travailleurs handicapés (%)	nd*	3,63

\*Disponible en mars

## — Contrat de génération et transmission des compétences à SNCF Réseau

Dans un contexte de très fort renouvellement des ressources humaines, SNCF Réseau a établi des préconisations de formation et de mise en place de référents pour accompagner l'intégration des nouveaux embauchés dans les établissements. Un dispositif dit de monitorat, ayant comme objet de renforcer les établissements d'Île-de-France par des salariés expérimentés venant d'autres structures a été mis en place.

### 4.4.4 Garantir le bien-être au travail de chacun

#### — Qualité de vie au travail (QVT)

Dans son programme « Mieux vivre au travail » pour l'amélioration de la qualité de vie au travail et la gestion du stress, SNCF propose un plan en plusieurs volets avec comme objectifs la détection des situations à risques par le suivi d'indicateurs comme le taux d'absentéisme, la fréquence et la gravité des accidents du travail, le nombre de Demandes de Concertation Immédiate (DCI) en lien avec les conditions de travail ou portant sur des cas individuels. Les diagnostics réalisés ont permis d'identifier les points à travailler pour améliorer la qualité de vie au sein des équipes et des préconisations portant sur l'absentéisme.

#### — Baromètre Allure

Dans un contexte de transformation majeure de l'EPIC SNCF Réseau, l'écoute annuelle des collaborateurs à travers le baromètre Allure est essentielle. La moitié des salariés est interrogée tous les ans. En 2016, 58% des collaborateurs concernés ont répondu au questionnaire construit autour de sujets communs et de questions spécifiques à certains métiers.

Les résultats ont été exploités autour de 4 thématiques et 2 indicateurs :

— thématiques : Travail, Fonctionnement collectif, Management, Confiance ;

— indicateur de Qualité de vie au travail (QVT) et indicateur d'Engagement.

INDICATEURS	2016	2015
Note sur la Qualité de vie au travail dans le baromètre Allure (sur 100)	67	Na
Note de la question sur les conditions de travail (sur 100)	75	Na
Note de la question sur l'équilibre vie professionnelle / vie privée (sur 100)	69	Na

#### — La prévention des risques psycho-sociaux

Dans son Programme annuel de prévention des risques professionnels et d'Amélioration des conditions de travail (PAPACT), les managers des 3 EPIC utilisent une grille d'Evaluation des RPS-QVT à l'usage des managers qui permet la mise en place éventuelle de plans d'actions. Elle permet d'étudier le mode de fonctionnement de la structure et de mettre en parallèle une analyse de la santé et de la sécurité des salariés.

#### — Fin de carrière

Pour faciliter la transition entre activité et retraite, il est proposé à tous les agents en fin de carrière dont l'ancienneté varie entre 18 et 23 ans, la possibilité d'aménager leur temps de travail, sous la forme d'une cessation progressive d'activité (CPA), fixe ou dégressive, pouvant aller de 1 à 3 ans (avec une durée du travail de 50 à 80% du temps complet), avec des mesures liées à l'exercice d'un métier à pénibilité pendant au moins 12 ans, ou d'un temps partiel de fin de carrière à 91,4% du temps complet. En outre, un sous-compte de fin d'activité du compte épargne temps (CET) leur permet de cumuler jusqu'à deux cent cinquante jours afin de quitter l'entreprise plus tôt.

Le mécénat de compétences, ouvert à tous les salariés, propose aux salariés seniors de préparer une retraite active dans le cadre du bénévolat (Fondation SNCF, association Bénévoles SNCF...).

#### — Temps partiel

À la suite de la signature de l'accord collectif relatif au temps partiel, les salariés de SNCF Réseau ont la possibilité de réduire leur durée de travail hebdomadaire à 50% ou 91,4% du régime de travail. L'accord mixité prévoit une approche de soutien dans l'équilibre vie professionnelle et vie privée, et peut donner des suites favorables à une demande de temps partiels exprimée pour le père ou la mère.

INDICATEURS	2016	2015
Part des temps partiel dans l'effectif (%)	5,8	5,8

#### — Télétravail

Le télétravail s'inscrit dans la démarche Qualité de Vie au Travail de l'entreprise et correspond à une demande sociétale de diminuer le temps « perdu » dans les trajets, grâce à l'utilisation des nouvelles technologies, de favoriser l'équilibre vie privée/professionnelle et de réduire le stress et mobiliser les énergies vers les objectifs de l'entreprise.

En réponse à l'éloignement géographique, il peut présenter une alternative au déménagement ou à des trajets domicile-travail quotidiens. Il entraîne une moindre fréquence du risque d'accidents de trajet et d'absentéisme et constitue une réponse cohérente avec l'éco mobilité.

INDICATEURS	2016	2015
Nombre de salariés en télétravail (nb)	596	507

## 4.5 ENJEU SOCIÉTAL: RENFORCER NOTRE IMPLICATION TERRITORIALE

### 4.5.1 Inscrire le dialogue territorial au cœur de nos pratiques

Implantée sur l'ensemble du territoire français, l'entreprise met en place des actions d'information et de concertation en direction des citoyens, des collectivités et de toute partie prenante concernée par ses projets.

#### — La concertation, une volonté de dialogue

Depuis plus de 15 ans, SNCF Réseau met en place une politique de participation du public autour de trois piliers clés: la prise en compte des besoins du territoire, l'intérêt socio-économique de ses projets, et la préservation de l'environnement.

À l'impulsion donnée par le législateur, se sont ajoutées des démarches innovantes et volontaristes, mises en œuvre par SNCF Réseau dès 1997. L'entreprise a adopté dès 2011 une charte de la conduite de la concertation et signé le 14 décembre 2016 la Charte de la participation du ministère de l'Environnement.

Cette démarche participative est intégrée au management des projets et mise en œuvre par les concertants territoriaux de SNCF Réseau, afin de sensibiliser tous les secteurs de l'entreprise, en fonction des enjeux du territoire.

INDICATEURS	2016	2015
Nombre de concertations (nb)	35	26
dont nombre de concertations volontaires (nb)	17	14
Nombre de partenariats avec des associations nationales et locales en matière de développement durable (nb)	104	111

### 4.5.2 Contribuer activement au développement économique et social des territoires, à travers l'achat solidaire et les PME

#### — Achats responsables et solidaires

SNCF Réseau impulse le développement local par la mise en œuvre d'une politique d'achat favorable aux PME. En 2016, de 25% à 30% des achats SNCF Réseau ont été effectués auprès de PME locales. De plus, l'entreprise accorde une part importante aux achats solidaires qu'elle effectue par différentes démarches: des ateliers et chantiers d'insertion (ACI), auprès du secteur du travail protégé et adapté (Handicap, EA, ESAT), auprès d'entreprises d'insertion (EI), d'associations intermédiaires (AI) et ETTI. Des clauses sociales sont demandées dans les marchés de travaux pour développer l'égalité des chances par l'emploi aidé dans les zones sensibles. En 2016, SNCF Réseau a organisé 5 conventions fournisseurs régionales, à destination du tissu économique local, pour donner de la visibilité sur le business à venir.

Pour appuyer son engagement solidaire et en partenariat avec les collectivités locales, SNCF Réseau concède un certain nombre de surfaces qui permettront notamment la construction de logements sociaux.

Afin de célébrer les 10 ans de son programme d'insertion sur la Petite Ceinture de Paris, SNCF Réseau a réuni le 24 février 2016 ses partenaires (Région, Ville, État, Pôle Emploi) et les associations d'insertion qui œuvrent sur ce site unique.

INDICATEURS	2016	2015
Montant des achats solidaires (directs et indirects) SNCF Réseau (M€)	6,7*	3,9
Equivalent en nombre d'emplois obtenus par le secteur protégé et adapté (EE)	40,3**	38
Nombre de chantiers d'insertion (nb)	28	35
Nombre de contrats aidés générés par les chantiers d'insertion (nb)	118	288
Nombre d'heures en insertion sociale réalisées par des clauses sociales (h)	148 650*	51 316

\*Cette performance exceptionnelle en 2016 est due à la remise en service de la ligne Oloron-Bedous

\*\* Nombre d'emplois approximatif et Hors UB (unité Bénéficiaire)

#### — Fondation SNCF

SNCF Réseau est membre fondateur de la Fondation SNCF<sup>19</sup> qui a évolué en 2016 en devenant celle du Groupe SNCF et s'engage dans trois domaines du bien vivre ensemble: l'Éducation, la Culture et la Solidarité dont des comités du groupe SNCF se tiennent régulièrement. Son nouveau Président est M. Patrick Jeantet, Président de SNCF Réseau.

La Fondation SNCF propose notamment le mécénat de compétences qui consiste pour un salarié à mettre son savoir-faire à disposition d'une association sur son temps de travail, et ce jusqu'à dix jours par an.

INDICATEURS	2016	2015
Versement de SNCF Réseau à la Fondation SNCF (k€)	500	na*
Nombre de projets et actions soutenus par la Fondation SNCF (nb)	900	800
Nombre de collaborateurs SNCF Réseau ayant participé au mécénat de compétences (nb)	330	245

\*SNCF Réseau est devenu membre fondateur de la nouvelle Fondation SNCF en 2016

### 4.5.3 Prévenir et réduire le bruit ferroviaire

#### — Nuisances sonores des circulations

Pour réduire les nuisances sonores du système ferroviaire, SNCF Réseau prend en compte la dimension acoustique dès le début des projets. La réduction de l'émission sonore nécessite des actions, parfois combinées, sur le matériel roulant, sur l'infrastructure, sur la voie et sur l'exploitation.

Une politique nationale de résorption des points noirs bruit ferroviaires (PNB) a été mise en place depuis plusieurs années par l'État, en lien avec SNCF Réseau et ses partenaires. Ce dispositif consiste à recenser les situations les plus critiques et à mettre en œuvre des opérations de traitement permettant de les résorber. Quelques 58 000 bâtiments et 500 000 habitants sont potentiellement concernés. Des investissements importants y ont été consacrés depuis 2008 (140M€).

#### — Nuisances sonores sur les chantiers ferroviaires

Lors de chantiers ferroviaires, SNCF Réseau veille à limiter les nuisances acoustiques liées aux différentes phases de travaux et à l'utilisation d'engins de chantier agréés et respectant les normes de bruit, par exemple la mise en place d'un tapis en ballastière permet de réduire par dix la source sonore des opérations de ballastage. Les riverains sont systématiquement informés sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour les limiter.

19 - Site de la Fondation SNCF : <https://www.fondation-sncf.org/fr/>

INDICATEURS	2016	2015
Investissements consacrés à la résorption PNB hors projets de développement et de modernisation (M€)	5,9	8,8
Nombre de logements PNB traités (nb)	1 610	2 405
Population ayant bénéficié d'un traitement PNB (nb de personnes)	3 700	5 550

#### 4.6 MÉTHODOLOGIE DU REPORTING EXTRA FINANCIER

La démarche de reporting social, sociétal et environnemental de SNCF Réseau repose sur l'obligation de reporting prévue par les articles L. 225-102-1 et R. 225-104 à R. 225-105 du code de commerce français. Elle s'inspire des normes et standards internationaux, notamment :

- les principes de transparence de la Global Reporting Initiative (GRI), que SNCF Réseau utilise comme cadre de reporting depuis son rapport développement durable 2009 ;
- la norme ISO 26000 relative à la Responsabilité Sociétale des Organisations.

La gouvernance du reporting, le processus, le calendrier et les spécificités de méthodologie de certains indicateurs sont expliqués dans une note de méthodologie<sup>20</sup> disponible en ligne et repose sur la construction d'un Protocole de reporting extra-financier qui n'est pas publié à ce jour mais référencé en interne à l'entreprise. Suite à la réforme ferroviaire qui implique des changements de périmètre, l'année de référence de ce reporting est l'année 2015.

SNCF Réseau publiera un rapport de développement durable mi 2017.

### 5 ENJEUX ET PERSPECTIVES

SNCF Réseau a pour ambition de devenir le gestionnaire d'infrastructure le plus performant et le plus innovant d'Europe. Dans cette optique, en 2017, SNCF Réseau mène 1 600 chantiers de modernisation de ses infrastructures. 1 000 km de voies, 500 aiguillages et plus de 400 km de fil caténaire seront renouvelés pour améliorer la performance du réseau. Une quatrième Suite Rapide accompagnera le renouvellement de la voie.

La productivité et l'efficacité de la gestion des circulations sont soutenues par la poursuite d'opérations d'envergure programmées en 2017 : mise en service du Poste d'Aiguillage Informatisé de la Gare de Lyon à Paris, de la Commande Centralisée du Réseau (CCR) Paris-Aulnay-Roissy-Mitry, du Tram 11 Express en Île-de-France (Tangentielle Légère Nord) entre le Bourget et Epinay-sur-Seine. Ce projet reliera à terme 14 gares voyageurs, dont six nouvelles sur une longueur d'environ 28 km.

Cependant, l'événement attendu sera la mise en service des lignes à grande vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique et Bretagne – Pays de la Loire le 2 juillet. Deux nouvelles LGV mises en service concomitamment : une première sur le réseau ! Ce sont 484 km de lignes nouvelles et 70 km de raccordements-jonctions au réseau classique qui mettront Paris à 1h27 de Rennes et à 2h04 de Bordeaux. Ces travaux d'ampleur inégalée s'accompagnent d'une nouvelle offre de services pour tous les territoires. Les bénéfices attendus concernent tous les utilisateurs du réseau, les TGV bien entendu, mais aussi les trains régionaux (TER), les trains de plus longue distance (TET) ou les trains de fret. SNCF Réseau optimise l'utilisation de son réseau tout en modernisant l'infrastructure.

D'ici la fin d'année, le contournement Nîmes-Montpellier sera également mis en service.

L'industrialisation de l'innovation est un engagement fort et définitif dans le digital et l'automatisation de nos systèmes pour superviser, maintenir, rénover et exploiter le Réseau Ferré National. C'est un processus de transformation en profondeur du métier. A titre d'illustration, le Conseil d'Administration du 30 novembre 2016 a autorisé la création en 2017 de la filiale Altamtris détenue à 100% par l'EPIC SNCF Réseau dont l'objet est la collecte, l'exploitation et la valorisation de données par vecteurs mobiles automatisés. Sa création est en cours et devrait intervenir début 2017.

Pour relever les défis de SNCF Réseau, la refonte des modes d'acquisition, de partage et de transmission des connaissances (recrutement, formation, GPEC) est nécessaire.

La modernisation de la politique de recrutement et de formation de SNCF Réseau sera engagée en 2017 pour accompagner les enjeux d'importants recrutements.

Le Document de Référence du Réseau publié le 9 décembre 2016 pour l'Horaire de Service 2018 prévoit une refonte des prestations minimales d'une part et des prestations relatives à l'usage des installations de service d'autre part.

Cette réforme tarifaire a été définie avec pour objectif de :

- donner des signaux économiques clairs et cohérents aux entreprises ferroviaires ;

- préserver les recettes du Gestionnaire d'Infrastructure SNCF Réseau, absolument nécessaires au renouvellement et à la maintenance du réseau en restant au niveau de 2017 ;

- prendre en compte les observations des différentes parties intéressées (entreprises de fret, de voyageurs, associations de syndicats professionnels, toutes les collectivités territoriales) émises pendant la consultation et le cadre donné par les autorités de tutelles.

L'ARAFER a rendu ce 1<sup>er</sup> février 2017 un avis défavorable sur le barème de redevances d'infrastructure. Les suites qui seront données à cet avis qui a été communiqué à SNCF Réseau le 7 février, sont à l'étude.

Dans ce cadre, SNCF Réseau accompagne la préparation de l'ouverture à la concurrence et s'est engagé à apporter son expertise et sa connaissance fine du réseau aux Autorités Organisatrices. L'État et les Régions décident en effet de l'ouverture du marché du transport ferroviaire de voyageurs.

2017 est la première année du contrat pluriannuel de performance, contrat sur dix ans entre l'État et SNCF Réseau, qui donne une visibilité long terme et partagée sur la trajectoire et les engagements réciproques, ainsi que des moyens, qui augmentent en volume et sur la durée, d'une ampleur sans précédent (46 milliards sur 10 ans).

La durée de vie de l'infrastructure, la durée de mise en œuvre des projets ou l'ampleur des investissements inscrivent par nature le transport ferroviaire dans le long terme. L'anticipation est donc indispensable pour qu'il puisse pleinement relever les enjeux qui se présentent, car il faut investir dès aujourd'hui pour pouvoir répondre aux défis de demain.

20 - La méthodologie du reporting extra-financier est en ligne : <http://www.sncf-reseau.fr/fr/rapports-et-indicateurs>

Aujourd'hui le transport ferroviaire dispose de nombreux atouts pour être un mode de transport majeur du XXI<sup>ème</sup> siècle. Lui seul permettra de répondre aux enjeux de massification des trafics liés à la croissance démographique et à la concentration de la population dans les régions urbaines et péri urbaines, là où le trafic routier se heurtera à l'écueil de la congestion routière et de la pollution atmosphérique. Lui seul permettra de préserver la mobilité dans un contexte de transition énergétique et écologique, lorsque les autres modes motorisés, trop polluants ou trop gourmands en énergie et en espace urbain, auront vu leur domaine de pertinence se réduire fortement; le train est le mode de transport le plus efficace d'un point de vue énergétique et le moins polluant dès lors que les flux sont massifiés.

# O3 — COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE SNCF RÉSEAU

<b>ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE</b>	<b>43</b>
ACTIF CONSOLIDÉ	43
PASSIF CONSOLIDÉ	44
<b>COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ</b>	<b>45</b>
<b>ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ</b>	<b>46</b>
<b>TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS</b>	<b>47</b>
<b>ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS</b>	<b>48</b>
<b>NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS</b>	<b>49</b>
<b>1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE</b>	<b>49</b>
1.1. APPLICATION DES IFRS	49
1.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES	50
1.3. PRINCIPES DE CONSOLIDATION	50
1.4. INFORMATION SECTORIELLE	50
<b>2 FAITS MARQUANTS</b>	<b>51</b>
2.1 FINALISATION DES OPÉRATIONS LIÉES A LA RÉFORME	51
2.1.1 Mesure sur le financement du système ferroviaire	51
2.1.1.1 Introduction	51
2.1.1.2 Contrat pluriannuel de performance 2017-2026	51
2.1.1.3 Règle d'or relative au financement des investissements de développement	51
2.1.1.4 Dotation reçue	51
2.1.2 Transfert d'actifs	51
2.1.2.1 Transferts relatifs à l'article 29 de la loi du 4 août 2014	51
2.1.2.2 Transferts relatifs à l'article 31-2 de la loi du 4 août 2014	51
2.2 AUTRES INFORMATIONS FINANCIÈRES	51
2.2.1 Contrôle fiscal	51
2.2.2 Perte de valeur	51
<b>3 ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE</b>	<b>51</b>
<b>4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS</b>	<b>52</b>
4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	52
4.1.1 Immobilisations incorporelles	52
4.1.2 Immobilisations corporelles	53
4.1.3 Investissements	55
4.1.4 Dotations aux amortissements	55
4.1.5 Résultat de cessions d'actifs	55
4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT	56
4.2.1 Synthèse des subventions non courantes	56
4.2.2 Synthèse des subventions courantes	57
4.2.3 Subventions d'investissements reçues	57
4.2.4 Reprises de subventions d'investissement	57
4.3 DROIT D'UTILISATION ACCORDÉ AU CONCESSIONNAIRE	57
4.4 TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS	57
4.5 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL	60
4.5.1 Stocks et en-cours	60
4.5.2 Créances d'exploitation	61
4.5.3 Subventions à recevoir	61
4.5.4 Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs	62



4.6 PROVISIONS POUR RISQUES ET LITIGES	62
4.6.1 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers	63
4.6.2 Provisions pour risques environnementaux	63
4.6.3 Provisions pour litiges et risques contractuels	63
4.6.4 Autres provisions	64
<b>5 CAPITAUX ET FINANCEMENTS</b>	<b>64</b>
5.1 DOTATION EN CAPITAL	64
5.2 DETTE NETTE ET ENDETTEMENT FINANCIER NET	64
5.2.1 Coût de l'endettement financier net	65
5.2.2 Calcul de l'endettement financier net	65
5.2.2.1 Actifs financiers	70
5.2.2.1.1 Prêts et créances au coût amorti	70
5.2.2.1.2 Actifs disponibles à la vente	70
5.2.2.1.3 Actifs à la juste valeur par le résultat	70
5.2.2.1.4 Actifs PPP et concession	70
5.2.2.1.5 Juste valeur positive des instruments financiers dérivés	70
5.2.2.2 Trésorerie et équivalents de trésorerie	70
5.2.2.3 Passifs financiers	71
5.2.2.3.1 Dette nette	71
5.2.2.3.2 Financements levés en 2016	71
5.2.2.3.3 Emprunts obligataires	72
5.2.2.3.4 Emprunts SNCF	72
5.2.2.3.5 Emprunts aux établissements de crédit et autres emprunts	73
5.2.2.3.6 Juste valeur négative des instruments financiers dérivés	73
5.2.2.3.7 Dettes de trésorerie et trésorerie passive	73
5.2.2.4 Dette qualifiée en dette d'État	73
5.2.2.5 Passifs PPP et concession	73
5.3. GESTION DES RISQUES FINANCIERS ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS	73
5.3.1 Gestion du risque de taux d'intérêt	74
5.3.1.1 Gestion du risque de taux d'intérêt	74
5.3.1.2 Sensibilité des instruments financiers au risque de taux	74
5.3.2 Gestion du risque de change	75
5.3.2.1 Expositions nettes en devise	75
5.3.2.2 Opérations libellées en monnaies étrangères et cours de change	75
5.3.2.3 Structure de la dette avant et après couverture de change	76
5.3.3 Gestion du risque de liquidité	76
5.3.3.1 Échéancier des emprunts et dettes financières (y compris instruments dérivés)	76
5.3.3.2 Échéancier des flux de trésorerie contractuels	77
5.3.4 Gestion du risque de crédit et de contrepartie	77
5.3.4.1 Les placements financiers	78
5.3.4.2 Les instruments financiers dérivés	78
5.4 SITUATION COMPTABLE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS	78
5.4.1 Instruments dérivés par traitement comptable	79
5.4.1.1 Instruments dérivés de couverture de flux de trésorerie	79
5.4.1.2 Instruments dérivés de couverture de juste valeur	81
5.4.1.3 Instruments non qualifiés en comptabilité de couverture	81
5.4.2 Instruments dérivés par type d'instrument	82
5.4.2.1 Instruments dérivés de change	82
5.4.2.1.1 Engagements nominaux des swaps de devises ayant un sous-jacent actif	82
5.4.2.1.2 <i>Engagements nominaux des swaps de devises ayant un</i> sous-jacent passif	83
5.4.2.1.3 Flux d'intérêts des swaps de devises	83
5.4.2.2 Instruments dérivés de taux	84
5.4.2.2.1 Engagements nominaux des swaps de taux	84
5.4.2.2.2 Flux d'intérêts des swaps de taux	85

<b>6 MARGE OPÉRATIONNELLE</b>	<b>85</b>
6.1 CHIFFRE D'AFFAIRES	86
6.2 ACHATS ET CHARGES EXTERNES	86
6.3 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS	86
6.4 IMPÔTS ET TAXES	86
<b>7 AVANTAGES DU PERSONNEL</b>	<b>87</b>
7.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL	87
7.1.1 Régimes de retraite et assimilés	87
7.1.2 Prévoyance	87
7.1.3 Action sociale	87
7.1.4 Rentes Accidents du travail	87
7.1.5 Cessation Progressive d'Activité	87
7.1.6 Médailles du travail et autres avantages	87
7.1.7 Accord de majoration salariale et d'aide au rachat de trimestres pour les anciens apprentis	87
7.2 ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES	87
7.2.1 Décomposition du passif	87
7.2.2 Variation du passif	87
7.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL	89
7.3.1 Charge nette au titre des régimes à prestations définies	90
7.3.2 Charge nette au titre des régimes à cotisations définies	91
7.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS	91
7.4.1 Principales hypothèses actuarielles retenues	91
7.4.2 Analyse par nature des écarts actuariels	91
7.5 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS	93
<b>8 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS</b>	<b>93</b>
8.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT	94
8.2 PREUVE D'IMPÔT	94
<b>9 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES</b>	<b>94</b>
9.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE	94
9.1.1 Relations avec SNCF Mobilités	94
9.1.2 Relations avec SNCF	95
9.2 RELATIONS AVEC L'ÉTAT	95
<b>10 ENGAGEMENTS HORS BILAN</b>	<b>96</b>
10.1 ENGAGEMENTS RELATIFS AUX ACHATS D'IMMOBILISATIONS	96
10.2 ENGAGEMENTS RELATIFS AUX PROJETS FERROVIAIRES	97
10.3 ENGAGEMENTS RELATIFS AUX RÉSERVATIONS DE SILLONS	97
10.4 GARANTIES FINANCIÈRES DONNÉES À DES TIERS	97
10.5 CADRE SOCIAL D'ENTREPRISE ET ACCORD DE BRANCHE	97
<b>11 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES</b>	<b>98</b>

# ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE

## ACTIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros

	Notes	31/12/2016	31/12/2015
Immobilisations incorporelles	4.1.1	245	247
Immobilisations corporelles	4.1.2	61 183	57 476
Actifs financiers	5.2.2	3 804	3 827
Titres mis en équivalence		9	9
Impôts différés actifs	8	3 779	3 691
<b>Actifs non courants</b>		<b>69 021</b>	<b>65 250</b>
Stocks et en-cours	4.5.1	492	478
Créances d'exploitation	4.5.2	2 727	2 659
Subventions à recevoir	4.5.3	1 839	2 052
Actifs financiers	5.2.2	263	172
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5.2.2	3 229	2 523
<b>Actifs courants</b>		<b>8 551</b>	<b>7 883</b>
<b>Total de l'actif</b>		<b>77 572</b>	<b>73 132</b>

Les notes 1 à 11 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

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

## PASSIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros

	Notes	31/12/2016	31/12/2015
Capital	5.1	9 765	9 765
Réserves et résultats accumulés		-21 724	-21 395
<b>Capitaux Propres totaux</b>		<b>-11 959</b>	<b>-11 630</b>
Engagements envers le personnel	7.2.1	847	837
Provisions	4.6	429	583
Subventions d'investissement	4.2.1	26 807	26 011
Passifs financiers	5.2.2	48 237	44 720
Droit d'utilisation accordé au concessionnaire	4.3	2 616	2 469
<b>Passifs non courants</b>		<b>78 936</b>	<b>74 620</b>
Engagements envers le personnel	7.2.1	60	52
Provisions	4.6	9	32
Dettes d'exploitation	4.5.4	4 347	4 206
Subventions	4.2.2	2 186	1 793
Passifs financiers	5.2.2	3 993	4 059
<b>Passifs courants</b>		<b>10 595</b>	<b>10 143</b>
<b>Total du passif et des capitaux propres</b>		<b>77 572</b>	<b>73 132</b>

Les notes 1 à 11 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

# COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2016	31/12/2015
Chiffre d'affaires	6.1	6 441	6 264
Achats et charges externes	6.2	-2 100	-2 848
Charges de personnel	6.3	-2 256	-1 202
Impôts et taxes	6.4	-216	-146
Autres produits et charges opérationnels		20	27
<b>Marge opérationnelle</b>		<b>1 889</b>	<b>2 095</b>
Dotations aux amortissements	4.1.4	-1 511	-1 776
Variation nette des provisions	4.6	-90	-56
Reprise de subventions d'investissement	4.2.4	662	618
Résultat de cession d'actifs	4.1.5	66	72
<b>Résultat opérationnel courant</b>		<b>1 016</b>	<b>952</b>
Pertes de valeur	4.4	-	-9 600
<b>Résultat opérationnel</b>		<b>1 016</b>	<b>-8 648</b>
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		1	1
<b>Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence</b>		<b>1 016</b>	<b>-8 646</b>
Coût de l'endettement financier net et autres	5.2.1	-1 158	-1 212
Coût financier net des avantages du personnel	5.2.1	-15	-13
<b>Résultat financier</b>		<b>-1 173</b>	<b>-1 225</b>
<b>Résultat des activités ordinaires avant impôt</b>		<b>-157</b>	<b>-9 871</b>
Impôt sur les résultats	8.1	37	-45
<b>Résultat net des activités ordinaires</b>		<b>-120</b>	<b>-9 916</b>

Les notes 1 à 11 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

# ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2016	31/12/2015
<b>Résultat net de la période</b>		<b>-120</b>	<b>-9 916</b>
<b>Autres éléments du résultat global :</b>			
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	5.4.1.1	-207	344
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		28	-134
<b>Total des autres éléments du résultat global recyclables</b>		<b>-179</b>	<b>211</b>
Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	7.4	-4	-14
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies		6	-
<b>Total des autres éléments du résultat global non recyclables</b>		<b>2</b>	<b>-14</b>
<b>Résultat global total de la période</b>		<b>-296</b>	<b>-9 719</b>

Les notes 1 à 11 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

# TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

En millions d'euros	Capital	Réserves non recyclables	Réserves recyclables	Réserves accumulées	Résultat de la période	Capitaux propres totaux
<b>Capitaux propres au 01/01/2015</b>	<b>9 765</b>	<b>-2</b>	<b>-981</b>	<b>-10 466</b>	<b>-213</b>	<b>-1 897</b>
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-9 916	-9 916
Autres éléments de résultat global	-	-14	211	-	-	197
<b>Résultat global total</b>	<b>-</b>	<b>-14</b>	<b>211</b>	<b>-</b>	<b>-9 916</b>	<b>-9 719</b>
Affectation du résultat	-	-	-	-213	213	-
Variation de périmètre	-	-	-	-13	-	-13
Autres variations	-	-	-	-1	-	-1
<b>Capitaux propres au 31/12/2015</b>	<b>9 765</b>	<b>-15</b>	<b>-770</b>	<b>-10 693</b>	<b>-9 916</b>	<b>-11 630</b>
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-120	-120
Autres éléments de résultat global	-	2	-179	-	-	-176
<b>Résultat global total</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>-179</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-296</b>
Affectation du résultat	-	-	-	-9 916	9 916	-
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-
Autres variations*	-	-	-	-33	-	-33
<b>Capitaux propres au 31/12/2016</b>	<b>9 765</b>	<b>-13</b>	<b>-948</b>	<b>-20 643</b>	<b>-120</b>	<b>-11 959</b>

\* Correction des amortissements d'écarts de réévaluation issus des déqualifications d'opérations de couverture en Fair Value Hedge (FVH), en contrepartie d'une augmentation de la dette.  
Les notes 1 à 11 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

# ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

En millions d'euros	Notes	31/12/2016	31/12/2015
Résultat net, part du groupe		-120	-9 916
<b>Résultat net de l'exercice</b>		<b>-120</b>	<b>-9 916</b>
Éliminations:			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées		-1	-1
de la charge (produit) d'impôt différé		-36	44
des amortissements et provisions*		937	10 817
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		21	20
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	4.1.5	-66	-72
<b>CAF après coût de l'endettement financier net et impôt</b>		<b>735</b>	<b>893</b>
Éliminations:			
de la charge (produit) d'impôt courant		-	-
du coût de l'endettement financier net		1 135	1 188
des produits de dividendes		-	-
<b>CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt</b>		<b>1 869</b>	<b>2 082</b>
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	4.5	372	222
Impôts décaissés (encaissés)		15	-25
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>		<b>2 256</b>	<b>2 279</b>
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		-	-158
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1.3	-5 231	-5 116
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		95	76
Acquisition d'actifs financiers		-	-
Variation des prêts et avances consentis		-	-
Subventions d'investissement reçues	4.2.3	1 617	1 196
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>		<b>-3 518</b>	<b>-4 002</b>
Emission d'emprunts		4 741	4 005
Remboursements d'emprunts		-1 758	-1 622
Intérêts financiers nets versés		-1 148	-1 167
Variation des dettes de trésorerie		157	100
Variation des dérivés		-	-
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>		<b>1 992</b>	<b>1 318</b>
Incidence des variations de juste valeur		-	-
<b>Variation de trésorerie</b>		<b>725</b>	<b>-404</b>
Trésorerie d'ouverture		2 447	2 851
Trésorerie de clôture	5.2.2.2	3 172	2 447

\* Il s'agit des dotations nettes des reprises aux amortissements et aux provisions minorées, des reprises des subventions d'investissement. Les notes 1 à 11 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.



# NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

## 1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

Les termes « groupe SNCF Réseau », « Groupe » et « SNCF Réseau » désignent la société mère EPIC SNCF Réseau et ses filiales consolidées.

Les termes « établissement public SNCF Réseau », « EPIC », « EPIC Réseau », « Réseau » et « EPIC SNCF Réseau » désignent la société mère uniquement.

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

### 1.1 APPLICATION DES IFRS

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du Groupe SNCF Réseau, arrêtés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2016, sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board) et adoptées par l'Union Européenne à cette date. Le référentiel IFRS, tel qu'adopté dans l'Union Européenne, peut être consulté sur le site internet de la Commission Européenne. ([http://ec.europa.eu/internal\\_market/accounting/ias/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/ias/index_fr.htm)).

La base de préparation des comptes consolidés 2016 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 1<sup>er</sup> janvier 2016 ;

— des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de l'exercice 2016. Ces options et exemptions sont décrites dans les notes annexes concernées. Il s'agit pour les plus significatives de la comptabilisation au passif des subventions d'investissement, de la présentation au bilan des immeubles de placement pour leur coût historique et de la comptabilisation de certains passifs financiers pour leur juste valeur.

### Normes et interprétations publiées non appliquées par anticipation pour la préparation des comptes consolidés annuels 2016

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les normes et interprétations applicables à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2016 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

En particulier, le Groupe n'a pas appliqué dans ses comptes consolidés annuels 2016 :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts attendus	Date d'application (exercice ouvert à compter du)
IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients »	Cette nouvelle norme vise à proposer un modèle unique de reconnaissance du chiffre d'affaires pour tout type de contrat quel que soit le secteur d'activité. Articulé autour de cinq étapes-clé, le modèle est fondé sur le transfert du contrôle qui peut être continu ou instantané. La notion de transfert des risques et avantages n'est plus prépondérante. Le revenu est reconnu à la fourniture des biens ou services promis pour le montant de contrepartie attendu en échange.	Aucun impact majeur n'est anticipé à ce stade	IASB : 01/01/2018 UE : 31/10/2016
IFRS 9 « Instruments financiers »	L'objectif est de remplacer la norme IAS 39 actuelle sur les instruments financiers. Les trois thèmes concernés sont la classification et l'évaluation des instruments financiers, une méthodologie pour les pertes de valeur des actifs financiers et la comptabilité de couverture.	Aucun impact majeur n'est anticipé à ce stade	IASB : 01/01/2018 UE : 29/11/2016
IFRS 16 « Contrats de location »	Cette nouvelle norme traite de la comptabilisation des contrats de location et va se substituer à la norme actuelle IAS 17. Elle consiste à comptabiliser chez les preneurs tous les contrats de location d'une durée supérieure à 1 an comme des contrats de location-financement par inscription d'un actif immobilisé (un droit d'utilisation) en contrepartie d'une dette en passif. La comptabilisation chez le bailleur reste quant à elle similaire à IAS 17.	Analyse en cours	IASB : 01/01/2019 UE : Non adoptée
Amendements IAS 7 « Initiative sur l'information financière »	Cet amendement prévoit des informations additionnelles dans l'annexe aux comptes sur les variations des passifs issus des activités de financement ainsi que pour les variations des actifs financiers qui couvrent ces passifs financiers. L'entreprise doit indiquer à chaque variation des passifs la nature des flux associés avec sortie de trésorerie ou non, ceci pour permettre un rapprochement entre l'état de situation financière et le tableau de flux de trésorerie.	Analyse en cours	IASB : 01/01/2017 UE : Non adopté

## 1.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les comptes consolidés ne peuvent être précisément évalués. Les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2016 ont été réalisées sur la base des meilleures informations disponibles à date de l'arrêté des comptes. 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 2016 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 essentiellement les thèmes suivants :

— Dépréciation des actifs non financiers (cf. note 4.4)

Le Groupe évalue à chaque date de clôture s'il existe un quelconque indice qu'un actif non financier puisse avoir perdu de la valeur et, le cas échéant, procède à la réalisation d'un test de valeur.

Ce test vise, en partie, à déterminer une valeur d'utilité ou une valeur de marché diminuée des coûts de vente. Les calculs de valeur d'utilité reposent 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, après prise en compte de l'état d'usure de ces actifs.

— Évaluation des Instruments financiers dérivés (cf. note 5)

La juste valeur de tous les actifs et passifs financiers est déterminée à la clôture soit à des fins de comptabilisation soit à des fins d'informations données en annexe.

— Reconnaissance des impôts différés actifs (cf. note 8)

Des actifs d'impôt différé sont comptabilisés dès lors qu'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.

— Éléments relatifs aux avantages liés au personnel (cf. note 7)

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 de taux d'actualisation, taux d'inflation, taux d'augmentation des salaires et table de mortalité. En raison du caractère long terme des plans, l'évolution de ces hypothèses peut générer des pertes ou gains actuariels et ainsi entraîner des variations significatives des engagements comptabilisés.

— Provisions pour risques liés à l'environnement (cf. note 4.6)

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

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

Les montants comptabilisés au titre du désamiantage du matériel roulant correspondent aux prix estimés du désamiantage au terme de la vie du matériel. Ils sont déterminés sur la base de nouveaux contrats signés, de commandes passées ou de prix cibles d'appels d'offres récents.

## 1.3. PRINCIPES DE CONSOLIDATION

### Entités contrôlées, co-entreprises et entreprises associées

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.

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

Sont comptabilisés suivant la méthode de la mise en équivalence, les partenariats qualifiés de co-entreprises « joint-venture » au sens de la norme IFRS 11.

La liste des entités du Groupe, co-entreprises, opérations conjointes et entités associées est présentée ci-dessous.

En millions d'euros	% d'intérêts	% de contrôle	Chiffre d'Affaires	Résultat	Total Bilan	Méthode de consolidation
SNCF Réseau	100	100	6 359	-120	77 504	Société mère
SFERIS	100	100	74	-1	46	Intégration globale
CDG Express Etudes	33	33	-	-	17	Méthode applicable aux activités conjointes
Eurailscout BV	50	50	8	-	5	Mise en équivalence

L'entrée dans le périmètre des entités Sféris et Eurailscout BV est consécutive au transfert de la Branche Infrastructure à SNCF Réseau au 1<sup>er</sup> juillet 2015.

Les intérêts dans des partenariats et entreprises associées et non consolidées ainsi que les intérêts dans des entités structurées non consolidées présentent un caractère non significatif.

## 1.4. INFORMATION SECTORIELLE

L'activité de SNCF Réseau consiste en la gestion de l'ensemble des lignes du réseau ferré national, dont il est propriétaire. Le Groupe n'opère pas dans d'autres secteurs que le secteur ferroviaire.

Dès lors, l'information sectorielle n'est pas pertinente.

## 2 FAITS MARQUANTS

### 2.1 FINALISATION DES OPÉRATIONS LIÉES A LA RÉFORME

#### 2.1.1 Mesure sur le financement du système ferroviaire

##### 2.1.1.1 Introduction

En application de la loi de réforme ferroviaire, des mesures sur le financement du système ferroviaire ont été prises visant à :

- garantir un haut niveau de sécurité des personnes et des biens sur le réseau ;
- améliorer la qualité de service proposée aux opérateurs de transport, notamment de fret ;
- permettre le redressement financier de SNCF Réseau grâce à une trajectoire financière cohérente avec les objectifs stratégiques retenus par l'État, qui doit permettre, dans un délai de dix ans, d'assurer la couverture du coût complet du réseau et la maîtrise de l'évolution de la dette portée par SNCF Réseau.

Ces mesures se traduisent notamment par :

- la conclusion avec l'État d'un contrat pluriannuel de performance (2017-2026) ;
- l'institution du principe de la règle d'or ;
- la mise en œuvre du versement d'une dotation par SNCF à SNCF Réseau.

##### 2.1.1.2 Contrat pluriannuel de performance 2017-2026

Le Conseil d'Administration de SNCF Réseau a validé le 20 décembre le projet de contrat pluriannuel de performance 2017-2026. Ce contrat a été soumis pour avis simple à l'ARAFER avant signature conjointe avec l'État. Ce contrat prévoit sur 10 ans la progression des budgets de modernisation du réseau structurant et donne ainsi à SNCF Réseau une visibilité à long terme sur les moyens mis à sa disposition :

- une enveloppe de rénovation du réseau structurant sanctuarisée à 34 Mds€ ;
- 12 Mds€ dédiés aux lignes régionales et aux nœuds ferroviaires dans le cadre des Contrats de Plan État-Région (CPER) ;

Le contrat pluriannuel de performance se traduit également par un engagement fort de performance et d'économies de SNCF Réseau.

##### 2.1.1.3 Règle d'or relative au financement des investissements de développement

Cette règle a pour objectif de maîtriser l'endettement de SNCF Réseau en fixant un ratio de 18 (dette/marge opérationnelle) au-delà duquel SNCF Réseau ne peut plus contribuer au financement de ses investissements, qui doit alors être assuré par le demandeur (État, Collectivités territoriales,...) ; Le décret d'application de ce dispositif a été adressé au Conseil d'État début janvier 2017 après prise en compte de l'avis de l'ARAFER.

##### 2.1.1.4 Dotation reçue

Le dispositif de versement d'une dotation à SNCF Réseau, issu de tout ou partie des dividendes perçus par la SNCF sur le résultat de SNCF Mobilités, a été mis en œuvre dans les comptes 2016. Un versement de 126 M€ en provenance d'un fonds de concours, créé à cet effet, a été comptabilisé au 31 décembre 2016 en subvention d'investissement de régénération.

### 2.1.2 Transfert d'actifs

#### 2.1.2.1 Transferts relatifs à l'article 29 de la loi du 4 août 2014

Un transfert complémentaire d'actifs de 22 M€ au titre de l'article 29 de la loi du 4 août 2014 a été réalisé au 1<sup>er</sup> janvier 2016, en vertu d'un avenant à la convention de transfert d'actif initiale, signée début 2017. Ce transfert concerne des biens attachés aux missions de gestion de l'infrastructure : terrains, bâtiments, postes d'aiguillage et installations techniques, quais voyageurs, actifs incorporels (noms de domaine, marques, logiciels).

Il s'agit du dernier transfert d'actifs prévu par la réforme ferroviaire.

#### 2.1.2.2 Transferts relatifs à l'article 31-2 de la loi du 4 août 2014

Un transfert complémentaire d'actifs de 47 M€ au titre de l'article 31-2 de la loi du 4 août 2014 a été réalisé au 1<sup>er</sup> juillet 2016, en vertu d'un avenant à la convention de transfert d'actifs initiale. L'avenant est en cours de signature.

Ce transfert concerne des installations de service : des stations services, des cours marchandises, des installations techniques embranchées et autres installations de services (voies de garage, voies réseau ferré national).

## 2.2 AUTRES INFORMATIONS FINANCIÈRES

### 2.2.1 Contrôle fiscal

L'entreprise a fait l'objet d'un contrôle fiscal portant sur les exercices 2012, 2013 et 2014, qui s'est achevé par la réception de la notification de redressement fin juillet 2016.

Le principal motif de redressement concerne la requalification de la redevance d'accès (RA) TER en subvention d'équilibre, avec pour conséquence directe l'assujettissement de l'entreprise à la taxe sur les salaires et pour conséquence indirecte la dégradation du test de valeur des actifs Infrastructure. Ce redressement a été contesté formellement par l'entreprise (cf. note 4.6.1).

Les éléments de redressement non contestés par l'entreprise ont fait l'objet d'une provision pour un montant de 3 M€.

### 2.2.2 Perte de valeur

La finalisation du contrat de performance 2017-2026 a constitué un indice de variation de valeur des actifs de l'UGT Infrastructure. En conséquence, un test de valeur a été conduit au 31/12/2016. Les éléments détaillés de ce test sont présentés au paragraphe 4.4 « Test de valeur des actifs immobilisés ». Le résultat de ce test n'a pas conduit à modifier le montant de dépréciation de 9,6 Mds€ comptabilisé au 31/12/2015.

## 3 ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

### Création de la filiale ALTAMÉTRIS (SASU)

Le conseil d'administration du 30 novembre 2016 a validé la création de la filiale ALTAMÉTRIS détenue à 100 % par l'EPIC SNCF Réseau en charge d'industrialiser et de commercialiser l'acquisition, le traitement et la valorisation de données via des vecteurs mobiles automatisés, essentiellement des drones et des satellites.

Sa création est en cours et devrait intervenir début 2017.

### Avis de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires Et Routières (ARAFER) sur le barème de redevances d'infrastructure 2018

Le Document de Référence du Réseau publié le 9 décembre 2016 pour l'Horaire de Service 2018 prévoit une refonte des prestations minimales d'une part et des prestations relatives à l'usage des installations de service d'autre part. L'ARAFER a

rendu ce 1<sup>er</sup> février 2017 un avis défavorable sur le barème de redevances d'infrastructure. Les suites qui seront données à cet avis qui a été communiqué à SNCF Réseau le 7 février, sont à l'étude.

## 4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

### 4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

#### 4.1.1 Immobilisations incorporelles

Les actifs incorporels comprennent les logiciels acquis ou créés et 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. Ces coûts sont amortis selon la méthode linéaire sur des périodes qui correspondent à leur durée d'utilité laquelle reste généralement inférieure à 5 ans.

Les logiciels 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 au développement avant conception détaillée de l'application et au maintien en fonctionnement des logiciels sont comptabilisés en charges au fur et à mesure qu'ils sont encourus.

La valeur nette des immobilisations incorporelles au 31 décembre 2016 s'analyse comme suit :

En millions d'euros	31/12/2016			31/12/2015		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels	392	-308	84	352	-267	84
Autres immobilisations incorporelles	150	-93	57	148	-68	80
Immobilisations incorporelles en cours	103	-	103	82	-	82
<b>TOTAL</b>	<b>646</b>	<b>-401</b>	<b>245</b>	<b>582</b>	<b>-336</b>	<b>246</b>

L'évolution du poste au cours de l'exercice précédent s'explique de la manière suivante :

En millions d'euros	Concessions, brevets, logiciels	Autres immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles en cours	Total
<b>Valeur nette comptable au 01/01/2015</b>	<b>66</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>98</b>
Acquisitions	2	-	63	65
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-34	-31	-	-64
Pertes de valeur	-23	-22	-	-45
Variations de périmètre	46	-	28	73
Mise en service et autres variations	27	115	-24	119
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2015</b>	<b>84</b>	<b>80</b>	<b>82</b>	<b>246</b>
Acquisitions	-	-	61	61
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-31	-22	-	-53
Mise en service et autres variations	31	-1	-40	-10
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2016</b>	<b>84</b>	<b>57</b>	<b>103</b>	<b>245</b>

Les acquisitions de l'exercice 2016 intègrent 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 46 M€ pour l'exercice 2016 contre 142 M€ en 2015 (dont 115 M€ de composants « procédés industriels »).

#### 4.1.2 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont constituées pour l'essentiel des infrastructures du réseau ferré national. Elles sont évaluées à leur coût d'acquisition ou à leur coût de production.

##### Infrastructures ferroviaires

La production comptabilisée sur un projet est immobilisée à l'actif du bilan à partir de la phase « avant-projet », les études préliminaires restant comptabilisées en charges.

Le coût de production des opérations réalisées en maîtrise d'ouvrage directe est constitué des études, travaux, acquisitions et indemnisations foncières et des frais directs de fonctionnement.

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.

Pour certains en-cours, SNCF Réseau procède à une revue afin d'identifier des projets « dormants ». L'objectif est de matérialiser au travers d'une provision le risque de non aboutissement du projet conduisant à immobiliser des dépenses sans création de bien in fine. Lorsque les investissements sont arrêtés, les dépenses enregistrées sont dépréciées à concurrence de leur valeur recouvrable. Si un fait générateur exceptionnel remet en cause l'aboutissement du projet, les dépenses sont dépréciées à 100 %. Les dépréciations sont calculées nettes de subventions méritées afférentes aux projets concernés.

##### 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.

Dans le cadre de la première application des normes IFRS, leur valeur au bilan a été établie en retenant l'estimation la plus appropriée fondée sur la valeur totale des terrains et constructions. Ce montant est depuis amorti et diminué de la valeur des cessions.

##### Matériel roulant

Les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de grandes révisions sont immobilisées sous la forme d'un composant révision, qui est ensuite amorti.

Les dépenses de révision effectuées au terme de la durée de vie initiale du composant, ainsi que celles intervenues lors d'opérations de rénovation ou de transformation, sont portées en immobilisations dès lors qu'elles en prolongent la durée de vie.

Les obligations de désamiantage du matériel roulant sont comptabilisées, comme les obligations de démantèlement, en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan.

La valeur nette des immobilisations corporelles au 31 décembre 2016 se décompose comme suit:

En millions d'euros	31/12/2016			31/12/2015		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	356	-23	333	361	-23	339
Terrains et constructions	9 417	-3 208	6 210	8 904	-2 648	6 256
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	42 645	-17 933	24 712	40 417	-17 431	22 986
ITMO et autres	1 081	-853	228	990	-800	191
Electrification, télécommunication, signalisation	13 522	-7 645	5 877	12 863	-7 370	5 494
Matériel de transport	999	-828	171	1 001	-802	199
Immobilisations corporelles en cours	23 684	-32	23 651	22 035	-22	22 013
<b>TOTAL</b>	<b>91 705</b>	<b>-30 523</b>	<b>61 183</b>	<b>86 572</b>	<b>-29 096</b>	<b>57 476</b>

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

En millions d'euros	Immeubles de placement	Terrains et constructions	Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	ITMO et autres	Electrification, télécommunication, signalisation	Matériel de transport	Immobilisations corporelles en cours	Total
<b>Valeur nette comptable au 01/01/2015</b>	<b>355</b>	<b>7 598</b>	<b>28 759</b>	<b>23</b>	<b>6 694</b>	<b>3</b>	<b>18 306</b>	<b>61 738</b>
Acquisitions	-	-	71	3	-	-	5 622	5 697
Cessions	-15	-	-	-2	-	-	-1	-18
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-	-139	-972	-33	-555	-13	-9	-1 721
Pertes de valeur	-	-1 720	-6 238	-52	-1 493	-55	-	-9 557
Variation de périmètre	-	152	3	203	31	252	72	713
Mise en service et autres variations	-1	364	1 362	48	817	10	-1 978	623
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2015</b>	<b>339</b>	<b>6 256</b>	<b>22 986</b>	<b>190</b>	<b>5 494</b>	<b>199</b>	<b>22 013</b>	<b>57 476</b>
Acquisitions	-	-	-	3	-	-	5 023	5 026
Cessions	-5	-10	-	-	-	-	-	-16
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-	-131	-821	-47	-443	-18	-10	-1 470
Pertes de valeur	-	-	-	-	-	-	-	-
Variation de périmètre	-	64	1	5	-	-	-	69
Mise en service et autres variations	-1	31	2 547	78	826	-9	-3 374	98
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2016</b>	<b>333</b>	<b>6 210</b>	<b>24 712</b>	<b>228</b>	<b>5 877</b>	<b>171</b>	<b>23 651</b>	<b>61 182</b>

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

La variation de périmètre concerne les transferts des installations de service (article 31.2) et des biens attachés aux missions de gestion de l'infrastructure (article 29) dans le cadre de la loi n°2014-872 du 04 août 2014 portant réforme ferroviaire, opérés par SNCF Mobilités vers SNCF Réseau pour 69 M€.

Détail des mises en service et autres variations :

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	Matériel de transport	Immobilisations corporelles en cours	Total
Part SEA financée par des tiers	-	-	-	-	-	-	209	209
Mises en service	-	409	2 304	100	703	20	-3 543	-6
Reclassement de la dépréciation	-	-399	307	-19	153	-30	-	13
Divers	-1	21	-64	-3	-30	-	-42	-118
<b>Total Mise en service et autres variations</b>	<b>-1</b>	<b>31</b>	<b>2 548</b>	<b>78</b>	<b>827</b>	<b>-10</b>	<b>-3 376</b>	<b>98</b>

La concession SEA est comptabilisée à l'avancement, la variation est de 164 M€ au 31 décembre 2015 et 209 M€ au 31 décembre 2016.

Le montant des immobilisations corporelles mises en service s'élève à 3 539 M€ :

— 3 113 M€ de projets ferroviaires (dont la LGV Est Phase 2 pour 1 910 M€) ;

— 181 M€ au titre du projet GSM-R ;

— 33 M€ au titre de l'activation des intérêts ;

— 212 M€ de projets divers dont du matériel ferroviaire, de l'outillage et d'autres projets de fonctionnement.

Les autres mouvements correspondent pour l'essentiel à une reventilation de la dépréciation pour perte de valeur comptabilisée au 31 décembre 2015 et à un reclassement d'actifs dans le cadre du contrat long terme de la ZAC Paris Rive Gauche pour – 137 M€.

### 4.1.3 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Immobilisations corporelles	-5 059	-5 706
Immobilisations incorporelles	-61	-65
<b>Total acquisitions</b>	<b>-5 120</b>	<b>-5 771</b>
Variation des dettes sur immobilisations	-111	655
<b>Flux d'investissement corporels et incorporels</b>	<b>-5 231</b>	<b>-5 116</b>

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations incorporelles de l'exercice comprend 59 M€ de production immobilisée sur projets informatiques.

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles pour l'exercice s'élève à 5 059 M€ et comprend 3 693 M€ de production immobilisée.

Ces dépenses d'investissement en immobilisations corporelles comprennent principalement :

— 4 457 M€ de dépenses d'investissement infrastructure qui se décomposent principalement en :

- 3 556 M€ de production directe ;
- 622 M€ de production au titre des PPP et concession (GSMR 62 M€, BPL 148 M€, CNM 408 M€, SEA 5 M€) ;
- 142 M€ de production acquise auprès de tiers mandatés ;
- 137 M€ d'opérations de gros entretien ;

— 345 M€ au titre de l'activation des intérêts ;

— 257 M€ d'autres investissements (matériels roulants, matériels et outillage).

### 4.1.4 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 de composants. Cette nomenclature comprend 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 en mode linéaire. Les durées, définies sur la base de préconisations des experts techniques de chaque domaine étudié sont, en résumé, les suivantes :

Terrains	Non amortis
Aménagement des terrains	20 à 30 ans
Constructions	15 à 50 ans
Aménagement des constructions	10 ans
Terrassements	10 ans
Voies	20 à 100 ans
Installations d'énergie électrique	10 à 75 ans
Signalisation	15 à 50 ans
Télécommunications	5 à 30 ans
Passages à niveaux	15 ans
Ouvrages d'art	30 à 70 ans
Locomotives	30 ans
Agencements, installations générales	10 à 15 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 à 7 ans
Informatique et télécommunications	3 à 5 ans
Véhicules automobiles	5 ans

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Dotations aux amortissements incorporels	-53	-62	10
Dotations aux amortissements corporels	-1 458	-1 713	255
<b>Dotations aux amortissements</b>	<b>-1 511</b>	<b>-1 776</b>	<b>265</b>

Suite à la comptabilisation de la perte de valeur des actifs d'infrastructure au 31 décembre 2015, la valeur nette comptable des actifs dépréciés a été ajustée de 9,6 Mds€ ; les dotations aux amortissements ont été recalculées sur cette nouvelle base au 31 décembre 2016 conduisant à un montant inférieur de 361 M€ à celui qui aurait été comptabilisé sur une base non dépréciée.

### 4.1.5 Résultat de cessions d'actifs

Les cessions immobilières et cessions d'actifs non directement liées à l'activité font partie des opérations isolées en dessous de la marge opérationnelle. Cette présentation est motivée par le souci de fournir l'image la plus fidèle possible de la performance récurrente du Groupe.

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

Au 31 décembre 2016, les résultats de cessions d'actifs s'élèvent à 66 M€ (contre 72 M€ au 31 décembre 2015) et sont principalement liés à des cessions de différents ensembles et biens immobiliers (terrains et bâtiments).

## 4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT

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

Elles suivent la même règle comptable que les dépenses :

— elles sont enregistrées au compte de résultat dans le compte de produit spécifique « subventions d'exploitation » et sont présentées dans l'agrégat Achats et charges externes car elles couvrent les dépenses d'exploitation (études générales, études préliminaires) ;

— elles sont enregistrées au passif du bilan « en subventions » en passifs non courants lorsqu'elles couvrent des dépenses immobilisées. Ces subventions sont ensuite virées au compte de résultat au même rythme que les amortissements pratiqués sur les immobilisations en service. Pour les terrains non amortissables, SNCF Réseau 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.

À 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 permettent alors de comptabiliser la « subvention méritée ».

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

Les subventions à appeler sont inscrites à l'actif du bilan et sont commentées en note 4.5.3 – « Subventions à recevoir ».

### 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	Total
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2015</b>	<b>27</b>	<b>1 708</b>	<b>7 749</b>	<b>2 907</b>	<b>12 390</b>
Mises en service de subventions sur l'exercice	-	197	1 335	294	1 825
Variation de périmètre	-	-	-12	14	2
Quote part de subvention virée au résultat	-10	-69	-231	-217	-528
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2016</b>	<b>17</b>	<b>1 835</b>	<b>8 840</b>	<b>2 997</b>	<b>13 690</b>

### 4.2.1 Synthèse des subventions non courantes

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Subventions de développement sur immobilisations en cours	9 690	10 185
Subventions de développement sur immobilisations en service*	13 690	12 390
Subventions de régénération sur immobilisations en service*	3 301	3 435
Subvention de régénération sur immobilisations en cours	126	-
<b>Total</b>	<b>26 807</b>	<b>26 011</b>

\* Nettes de reprises

Les subventions présentées en passifs non courants correspondent aux subventions acquises sur immobilisations en cours.

#### Subventions de développement sur immobilisations en cours

Les subventions au 31 décembre 2016 s'élèvent à 9 690 M€, dont 2 870 M€ de subventions d'investissement au titre de la concession Sud Europe Atlantique (SEA).

Les mouvements de la période se décomposent comme suit :

En millions d'euros	
<b>Montant Brut au 31/12/2015</b>	10 185
Augmentation	1 345
Mise en service	-1 825
Reclassement	-14
<b>Montant brut au 31/12/2016</b>	<b>9 690</b>



## Subventions de régénération sur immobilisations en service

L'ensemble des subventions de régénération reçues de l'État jusqu'en 2008 inclus, a été mis en service. 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 31/12/2016
2004	01/07/2004	38	675	-222	453
2005	25/03/2005	42	574	-161	413
2006	09/05/2006	42	878	-223	656
2007	21/03/2007	35	734	-205	529
2008	17/04/2008	33	69	-18	50
2009	17/01/2009	42	844	-208	637
2010	22/01/2010	38	436	-128	307
2011	01/01/2011	51	20	-3	17
2012	01/01/2012	28	255	-83	171
2013	01/01/2013	41	75	-7	68
<b>TOTAL</b>			<b>4 560</b>	<b>-1 260</b>	<b>3 301</b>

La subvention d'investissement de régénération versée en 2017, par un fonds de concours créée à cet effet, a été comptabilisée pour 126 M€ au décembre 2016.

### 4.2.2 Synthèse des subventions courantes

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

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Subventions d'exploitation appelées d'avance	201	181
Subventions d'investissement appelées d'avance	1 985	1 612
<b>Total</b>	<b>2 186</b>	<b>1 793</b>

### 4.2.3 Subventions d'investissements reçues

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

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Installations fixes	1 400	2 044
Variation des créances sur subventions	217	-849
<b>Subventions d'investissement reçues</b>	<b>1 617</b>	<b>1 196</b>

### 4.2.4 Reprises de subventions d'investissement

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Reprises de subventions d'investissement	662	618	44

Les reprises de subventions d'investissement correspondent à hauteur de 528 M€ aux subventions de développement en service et 134 M€ au titre des subventions de régénération en service.

### 4.3 DROIT D'UTILISATION ACCORDÉ AU CONCESSIONNAIRE

Dans le cadre du contrat de concession SEA, un passif appelé « Droit d'utilisation accordé au concessionnaire » a été comptabilisé pour un montant de 2 616 M€ au 31 décembre 2016 contre 2 469 M€ au 31 décembre 2015. Il représente la quote-part de l'investissement financé par le concessionnaire. Ce montant est fonction du pourcentage d'avancement qui est de 99,5 % au 31 décembre 2016, communiqué par le tiers concessionnaire sur la base du contrat initial.

### 4.4 TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Le groupe apprécie à chaque arrêté comptable s'il existe un indice montrant qu'un actif a pu perdre/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. SNCF Réseau a distingué deux UGT : une UGT dite Infrastructure et une UGT dite Patrimoine.

### VALORISATION DES ACTIFS DE L'UGT INFRASTRUCTURE

#### Périmètre des actifs de l'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.

### Indices de perte/reprise de valeur

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

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

### Dépréciation

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

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

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

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

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

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

À chaque clôture des comptes, SNCF Réseau apprécie s'il existe un indice montrant que les actifs ont pu perdre/reprendre de la valeur. Lorsqu'il existe, un test de dépréciation est effectué et une provision est comptabilisée le cas échéant. Si le test conduit à une valeur nette comptable 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 dépréciation, ainsi calculée et répartie, modifie le plan d'amortissement futur des actifs.

Au 31/12/2016, l'UGT Infrastructure comprend (i) les 30 000 km d'actifs des lignes en service qui constituent le Réseau ferré national ainsi que les encours de régénération à hauteur d'un montant net de subvention et de dépréciation de 26,8 Mds€ (ii) des lignes à grande vitesse en voie d'achèvement (CNM, BPL et SEA) pour une valeur nette de subvention et de financement par le concessionnaire de 3,3 Mds€ et (iii) d'autres projets en cours pour un montant net de subvention de 1,4 Mds€, soit un total de 31,5 Mds€ après dépréciation. L'UGT comprenait également, jusqu'à la dernière clôture, les créances d'impôt différé pour un montant de 3,7 Mds€ au 31/12/2015. Les actifs d'impôt différé sont dorénavant exclus des actifs de l'UGT Infrastructure et font l'objet d'une évaluation spécifique (cf. note 8), pour un montant de 3,8 Mds€.

Pour rappel, un test de valeur avait été réalisé au moment de la clôture des comptes arrêtés au 31 décembre 2015 qui avait conduit à une dépréciation de 9,6 Mds€. Il était basé sur les discussions en cours avec l'État, préalables à la signature du contrat pluriannuel de performance prévu par la loi du 4 août 2014, et une trajectoire financière de SNCF Réseau prenant en compte les évolutions et hypothèses structurantes discutées avec l'État à cette date.

La finalisation du contrat de performance avec l'État et sa validation par le conseil d'administration de SNCF Réseau du 20/12/2016 a constitué un indice de variation de valeur. Un nouveau test a été réalisé au 31/12/2016 qui a conduit à maintenir le montant de la dépréciation.

Les principales modifications d'hypothèses issues de la version finalisée du contrat de performance concernent :

- la prise en compte d'hypothèses complémentaires de productivité sur les charges ;
- la révision à la baisse de la redevance quais ;
- la révision à la hausse des investissements de mise en conformité, de renouvellement et des investissements industriels.

#### Actifs testés

Pour les lignes en service et les encours de régénération (26,8 Mds€ au 31/12/2016), les flux actualisés sont calculés sur les dix années de la trajectoire économique issue du contrat de performance 2017-2026 avec l'État, prolongées jusqu'en 2030, qui constitue l'année normative, le réseau étant alors considéré comme stabilisé à cette date à un niveau de performance suffisant.

Les flux relatifs aux 3 grandes LGV actuellement en cours d'achèvement (3,3 Mds€ net de subvention et de financement par le concessionnaire) et devant être mises en service en 2017, à savoir LGV BPL, LGV CNM, et LGV SEA, ont été testés. S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061.

La valeur des autres immobilisations en cours (1,4 Mds€ au 31/12/2016 contre 1,5 Mds€ au 31/12/2015), qui concernent des investissements de capacité en cours de développement, est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique (cf § 4.1.2).

#### Présentation des paramètres clés

Les hypothèses clés du test de valeur concernent le niveau des péages, des concours publics et de la maintenance du réseau existant.

Les prévisions de trafic à 10 ans ont été faites dans le cadre du Groupe Public Ferroviaire. Elles sont cohérentes avec celles de SNCF Mobilités. Malgré le changement de comportement de certains clients au sein de l'activité Voyageurs avec le développement de la concurrence intermodale, comme le transport par bus sur de longues distances, et le covoiturage, SNCF Réseau prévoit une augmentation du trafic grâce à la qualité de service accrue dont bénéficient toutes les entreprises ferroviaires.

Les concours publics contribuent à soutenir cette trajectoire de régénération et ont été arrêtés en fonction des engagements confirmés par l'État.

Par ailleurs, les séquences d'indexation ferroviaire retenues pour l'estimation des péages ont été arrêtées avec l'État.

Les dotations versées à SNCF Réseau en application de la loi de réforme ferroviaire ont également été prises en compte. Elles ont été qualifiées de subventions d'investissement finançant la régénération du réseau.

La maintenance d'un réseau ferré comprend en effet deux grandes catégories d'activités :

- la régénération : le remplacement ou la remise en état majeure d'installations ;
- l'entretien des installations : entretien préventif, curatif et surveillance.

La trajectoire économique de SNCF Réseau prévoit un effort de régénération du réseau existant beaucoup plus important que celui consenti au cours de la décennie précédente. Il inclut également les premières grandes régénérations des LGV actuellement en service. Il priorise la régénération du réseau de l'Île-de-France, et des grands axes les plus circulés. Cet effort se déploie en deux temps : un accroissement progressif jusqu'en 2020 qui permet de mobiliser progressivement les moyens humains et matériels puis une stabilisation de 2020 à 2027 suivie d'une diminution progressive jusqu'à l'année normative 2030 pour atteindre le niveau de remplacement à l'identique du réseau.

L'effet conjugué d'un effort de maintenance sans précédent et d'une prévision de trafic en hausse, permet d'optimiser la trajectoire en lien avec des plans de productivité qui reposent également sur un plan d'intensification de l'externalisation des études, services et travaux et sur un programme de performance et d'économies.

#### Autres éléments

La valeur terminale est calculée en projetant à l'infini et au taux de 1,7% les valeurs de l'année normative 2030.

Pour la projection des flux de trésorerie après impôt sur les sociétés (IS), l'IS retenu est un IS théorique au taux de 34,43% (ou 28,92% à compter de 2020) appliqué au résultat opérationnel courant prévisionnel. Il s'agit d'une évolution par rapport aux pratiques antérieures qui renaient un IS décaissé prenant en compte l'utilisation des déficits fiscaux reportables. Parallèlement, les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 5,1% sans prise en compte de l'effet du déficit fiscal reportable, contre 5,5% au 31/12/2015, taux qui intégrait l'effet d'un déficit reportable. A compter de 2020, les flux ont été actualisés au taux de 5,2% pour prendre en compte l'effet de la baisse du taux d'imposition prévu par la loi de finances pour 2017.

Les éventuelles conséquences de l'avis de l'ARAFER du 1<sup>er</sup> février 2017 relatif à la fixation des tarifs pour l'horaire de service 2018 n'ont pas été intégrées dans les flux, l'entreprise considérant que la discussion avec l'Autorité n'est pas achevée.

#### Résultat du test de valeur

La valeur recouvrable des actifs testés s'élève à 30,4 Mds€ au 31 décembre 2016. La valeur terminale, calculée par projection à l'infini des flux générés à compter de 2030 représente 99,7 % (y compris périmètre avec les 3 LGV en voie d'achèvement) de cette valeur recouvrable. Cette valeur étant légèrement supérieure à l'actif de référence testé (intégrant les 3 LGV en voie d'achèvement), SNCF Réseau a maintenu à l'identique le montant de la dépréciation pour perte de valeur de 9,6 Mds€ comptabilisée sur l'exercice précédent.

Les estimations et les hypothèses prises en compte pour apprécier la valeur recouvrable des actifs reposent notamment sur le contrat de performance. Cette valeur recouvrable dépend notamment de la mise en œuvre par l'État de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour la soutenir ainsi que de la capacité de l'entreprise à atteindre ses plans de productivité. La réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront différer de manière sensible des estimations retenues.

#### Analyses de sensibilité

Sensibilité aux paramètres de valorisation :

Une variation de +/- 10 points de base du taux d'actualisation représente une variation de +/- 1,2 Mds€ de valeur recouvrable.

Une variation de +/- 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de +/- 0,9 Mds€.

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

Une variation de +/- 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représente une variation de +/- 2,0 Mds€ de la valeur recouvrable. Cette valeur est fournie à titre indicatif car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur recouvrable des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages.

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

Une variation de +/- 10% des gains de productivité annuelle représente une variation de +/- 1,8 Mds€ de la valeur recouvrable.

#### 4.5 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Stocks et en-cours	-13	10
Créances d'exploitation	-166	-640
Dettes d'exploitation	552	852
<b>Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés</b>	<b>372</b>	<b>222</b>

##### 4.5.1 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 incorpore les charges directes et indirectes de production.

Les coûts de revient sont calculés selon la méthode du coût moyen pondéré.

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

Au 31 décembre 2016, les stocks se décomposent comme suit:

En millions d'euros	31/12/2016			31/12/2015	
	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variation
Matières premières	510	-109	401	391	9
Produits finis	67	-	67	68	-1
En-cours de production	25	-	25	18	7
<b>Stocks et en-cours</b>	<b>602</b>	<b>-109</b>	<b>492</b>	<b>478</b>	<b>15</b>

En millions d'euros	31/12/2015	Dotation	Reprise	Reclassement	31/12/2016
Matières premières et fournitures - dépréciation	-111	-101	102	-	-109
Produits finis - dépréciation	-	-	-	-	-
Encours de production - dépréciation	-	-	-	-	-
<b>Dépréciations de stocks</b>	<b>-111</b>	<b>-101</b>	<b>102</b>	<b>-</b>	<b>-109</b>

## 4.5.2 Créances d'exploitation

Lors de leur entrée au bilan, les créances sont valorisées à leur juste valeur qui correspond à la valeur nominale hormis celles à long terme pour lesquelles les effets de l'actualisation sont significatifs. Les créances sont par la suite évaluées selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Une dépréciation est pratiquée lorsque la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur comptable. Les créances sont dépréciées en fonction du risque de non recouvrement basé sur des analyses individuelles et/ou statistiques.

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2016			31/12/2015	
	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variation
Clients et comptes rattachés	1 341	-45	1 296	1 209	87
Créances sur l'État et les collectivités	511	-	511	525	-14
Autres créances d'exploitation	924	-3	920	925	-5
<i>Dont Fournisseurs avoirs à recevoir et avances</i>	595	-	595	555	40
<b>Montant net des créances d'exploitation</b>	<b>2 776</b>	<b>-48</b>	<b>2 727</b>	<b>2 659</b>	<b>68</b>

Les créances clients et comptes rattachés se composent essentiellement des créances sur péages pour 807 M€ (valeur nette) au 31 décembre 2016.

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 2016 et 2015 :

En millions d'euros	31/12/2015	Dotation	Reprise	Variation de périmètre	31/12/2016
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-20	-32	6	-	-46
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-1	-1	-	-	-2
<b>Total</b>	<b>-21</b>	<b>-33</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>-48</b>

En millions d'euros	31/12/2014	Dotation	Reprise	Variation de périmètre	31/12/2015
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-22	-5	10	-3	-20
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-1	-2	2	-	-1
<b>Total</b>	<b>-23</b>	<b>-7</b>	<b>11</b>	<b>-3</b>	<b>-21</b>

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

En millions d'euros	Non échus	Dépréciés	Échus non dépréciés				Total
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Au 31 décembre 2016	1 147	61	41	25	60	7	1 341
Au 31 décembre 2015	860	17	294	22	16	20	1 229

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

## 4.5.3 Subventions à recevoir

Une subvention à recevoir est comptabilisée lorsque, pour un projet, la part appelée des fonds est inférieure au pourcentage d'avancement du projet à la date de clôture des comptes.

Les subventions à recevoir se décomposent ainsi :

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Subventions à encaisser	1 227	1 501
Subventions à appeler	680	598
Provisions pour dépréciations	-67	-46
<b>Total</b>	<b>1 839</b>	<b>2 053</b>

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

En millions d'euros	Non échus	Dépréciés	Echus non dépréciés				Total
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Au 31 décembre 2016	175	67	28	42	118	798	1 227
Au 31 décembre 2015	163	52	225	38	274	749	1 501

Les subventions échues non dépréciées à plus de 12 mois au 31 décembre 2016 concernent principalement les Collectivités territoriales pour 436 M€ et l'Agence de Financement des Infrastructures Transport de France (AFITF) pour 353 M€. Ce montant traduit les difficultés de recouvrement des créances relatives aux projets LGV EE phase 2 et SEA auprès des financeurs.

#### 4.5.4 Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs

Les dettes d'exploitation incluent les paiements à effectuer à des tiers au titre des activités opérationnelles (dettes fournisseurs, sociales, sur impôts et taxes...) et sur acquisition d'actifs.

Lors de leur émission, les dettes 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	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	2 180	2 283	-103
dont dettes sur acquisitions d'immobilisations	392	839	-447
Avances et acomptes reçus sur commande	279	316	-37
dont avances reçues sur cession d'immobilisations	6	7	-1
Dettes sociales	600	578	21
Dettes sur l'État et les collectivités	446	447	-1
Autres dettes d'exploitation	54	135	-81
Produits constatés d'avance	788	447	342
<b>Total des dettes d'exploitation</b>	<b>4 347</b>	<b>4 206</b>	<b>141</b>

#### 4.6 PROVISIONS POUR RISQUES ET LITIGES

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.

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

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

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

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

Les provisions pour risques et charges ont évolué comme suit au cours de l'exercice:

En millions d'euros	01/01/2016	Variation de périmètre	Dotations	Reprise utilisée	Reprise non utilisée	Autres variations	31/12/2016	dont courant	dont non courant
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	46	-	7	-	-	-	53	-	53
Risques environnementaux	147	-	30	-9	-	1	169	-	169
Litiges et risques contractuels	194	-	54	-12	-26	-	211	9	202
Autres	227	-	9	-2	-14	-216	5	-	5
<b>Total provisions</b>	<b>615</b>	<b>-</b>	<b>104</b>	<b>-23</b>	<b>-39</b>	<b>-215</b>	<b>438</b>	<b>9</b>	<b>429</b>

#### 4.6.1 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

Le Groupe comptabilise des provisions pour risques fiscaux, sociaux ou douaniers quand il se retrouve obligé au titre d'un événement passé à l'égard respectivement des instances fiscales, du personnel et des organismes sociaux ou des douanes. Le Groupe provisionne les redressements fiscaux contestés s'il juge que la sortie de ressources est probable.

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

L'entreprise a fait l'objet d'un contrôle fiscal et a comptabilisé une provision pour les éléments de redressement acceptés. En revanche, elle en conteste d'autres, dont la requalification en subvention d'équilibre des redevances d'accès TER versées par l'État pour le compte des régions et qui feront l'objet d'une démarche contentieuse. Aucune provision n'a ainsi été comptabilisée sur ces éléments contestés par l'entreprise. Les autres éléments contestés et non provisionnés représentent un risque de 7 M€.

#### 4.6.2 Provisions pour risques environnementaux

Cette provision couvre les charges liées à la protection de l'environnement, la remise en état et au nettoyage des sites. Elle comprend notamment une provision pour risque liée à l'élimination des traverses créosotées et des appareils contenant du polychlorobiphényle.

Le décret du gouvernement français du 3 juin 2011 relatif à la protection de la population contre les risques sanitaires liés à une exposition à l'amiante dans les immeubles bâtis, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2012, devait être accompagné d'arrêtés d'application. Ces arrêtés ont été publiés fin décembre 2012 pour une date d'application au 1<sup>er</sup> janvier 2013. Ils définissent les critères d'évaluation de l'état de conservation des matériaux à repérer, le contenu du rapport de repérage des matériaux amiantés ainsi que le contenu de la fiche récapitulative du dossier technique amiante. Un plan d'action a été mis en œuvre visant à la conformité des diagnostics techniques amiante dans le délai prévu par le nouveau décret, soit d'ici à 2021.

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.

Les montants comptabilisés au titre du désamiantage du matériel roulant correspondent aux prix estimés du désamiantage au terme de la vie du matériel. Ils sont déterminés à partir des prix actuellement facturés par les « ferrailleurs-désamianteurs ».

Au 31 décembre 2016, les risques environnementaux provisionnés concernent principalement le traitement des traverses créosotées, les coûts de désamiantage de bâtiments et de matériel roulant et les coûts liés à la dépollution des sols.

#### 4.6.3 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.

Le Groupe 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.

##### Procédures juridiques en cours

— Litiges concernant les inondations en Arles de décembre 2003.

Le tribunal administratif de Marseille a rejeté 18 requêtes présentées contre RFF devenu SNCF Réseau et SNCF, considérant que ces inondations relevaient d'un « cas de force majeure exonérant de toutes responsabilités » SNCF Réseau et SNCF. Il en va de même des conclusions du rapporteur public qui conclut au rejet des demandes au fond. Le délai d'appel étant toujours en cours, la provision a été maintenue par mesure de prudence soit 119 M€.

— Accident de Brétigny-sur-Orge.

À la suite du déraillement du train Intercités Paris-Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), et après qu'ont été déposés auprès des juges d'instruction les deux rapports d'expertises techniques qu'ils avaient demandés, SNCF Réseau et SNCF Mobilités ont été mis en examen pour « homicides et blessures involontaires par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité » et entendus par les juges.

SNCF Réseau et SNCF Mobilités contestent les expertises.

À titre préventif, SNCF Mobilités et SNCF Réseau ont lancé le 8 octobre 2013 un programme Vigirail, pour renforcer la sécurité des aiguillages et moderniser la maintenance. Ce programme intègre les actions répondant aux recommandations émises par le BEA-TT dans son rapport d'étape du 10 janvier 2014.

— 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. Dans les minutes qui ont suivi l'accident, le directeur général Sécurité Système ferroviaire a diligenté, à la demande du Directoire de SNCF, une enquête immédiate auprès de la Direction générale Audit et Sécurités. Le rapport interne a été remis aux Présidents le 19 novembre 2015. Les enquêteurs ont établi à partir des bandes d'enregistrement, que la vitesse de la rame d'essai au moment de son entrée sur le tronçon était supérieure à la vitesse prescrite pour un programme d'essai. Cette vitesse élevée est due à une séquence de freinage tardif de la rame d'essais.

Le reste des provisions pour litiges et risques contractuels est composé de montants individuellement non significatifs.

#### 4.6.4 Autres provisions

Une simplification des schémas comptables, au titre du contrat de la ZAC PRG, a conduit à une reprise nette de 216 M€ sans impact sur le compte de résultat, compte tenu notamment, de son reclassement en produit constaté d'avance et de désinvestissement de coûts engagés.

### 5 CAPITAUX ET FINANCEMENTS

#### 5.1 DOTATION EN CAPITAL

Établissement public à caractère industriel et commercial, l'EPIC SNCF Réseau n'a ni capital au sens juridique du terme, ni action et ne verse pas de dividendes.

Au moment de sa constitution, l'Établissement disposait de 0,86 Mds€ de fonds propres en termes comptables, cette somme correspondant à l'écart de valorisation entre l'actif et le passif. L'État a ensuite accru ce capital initial par apports complémentaires jusqu'au début de l'année 2003.

A la date du 31 décembre 2016, le montant cumulé des dotations en capital s'établit à 9,8 Mds€.

#### 5.2 DETTE NETTE ET ENDETTEMENT FINANCIER NET

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

##### — Augmentée :

- des dépôts de garantie reçus relatifs à des opérations de couverture de la dette ;
- de la juste valeur des dérivés passifs de couverture de la dette ou de trading (« Juste valeur négative des dérivés ») ;
- des dettes issues des contrats de location constatés au bilan (« Dettes de location financement ») ;
- des dettes financières subordonnées ;
- des dettes issues des contrats de partenariat public privé (« Passifs PPP et concession »).

##### — Diminuée :

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

La dette nette IFRS exclut les éléments suivants :

- les titres de participation du Groupe dans le capital des sociétés non consolidées ;
- les dépôts de garantie provenant de contrats de location (les dépôts de garantie versés sont inclus dans les « Prêts et créances », les reçus sont inclus dans les « Autres emprunts ») ;
- les actifs et passifs de retraite qui relèvent de la norme IAS 19 (cf. note 7) ;
- les dettes sur engagements de rachat de participations ne donnant pas le contrôle (ce sont des transactions sur les capitaux propres qui ne consistent pas en un contrat d'échange de trésorerie).

L'Endettement Financier Net (EFN) de SNCF Réseau se définit par la dette nette IFRS retraitée :

- des créances financières issues des contrats de partenariat public privé, ou liées au financement des grands projets d'investissement ferroviaire (« Actifs PPP et concession ») ;
- des dettes issues des contrats de partenariat public privé (« Passifs PPP et concession »).

#### Note sur la comparabilité avec 2015

Suite à l'automatisation de la production de certains tableaux de la note 5 « Capitaux et financements » de l'annexe, la présentation des données 2015 a pu être modifiée à la marge, sans aucun impact sur les capitaux propres à l'ouverture de l'exercice 2016. Les tableaux concernés sont les suivants : « Structure de la dette avant et après couverture de taux », « Expositions nettes en devise », « Structure de la dette avant et après couverture de change », « Échéancier des emprunts et dettes financières », « Échéancier des flux de trésorerie contractuels », « Instruments dérivés de couverture de flux de trésorerie », « Instruments dérivés de couverture de juste valeur », « Engagements nominaux des swaps de devises ayant un sous-jacent passif », « Engagements nominaux des swaps de taux », « Flux d'intérêts des swaps de taux ».

De plus, de manière à harmoniser la présentation des échéanciers, les bornes ont été précisées selon les conventions suivantes :

- moins d'un an : échéance strictement inférieure à 1 an ;
- de 1 à 5 ans : échéance supérieure ou égale à 1 an et strictement inférieure à 5 ans ;
- de 5 à 10 ans : échéance supérieure ou égale à 5 ans et strictement inférieure à 10 ans ;
- de 10 à 20 ans : échéance supérieure ou égale à 10 ans et strictement inférieure à 20 ans ;
- 20 ans et plus : échéance supérieure ou égale à 20 ans.



### 5.2.1 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 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 à la juste valeur par le résultat ;
- la part inefficace des instruments financiers de couverture ;
- la variation de juste valeur des dettes en option juste valeur.

Ces éléments sont présentés après opérations de couverture et y compris variations de valeur des instruments dérivés ne répondant pas aux conditions pour être qualifiés de couverture en IFRS.

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Charges et produits d'intérêts sur dette et trésorerie	-1 140	-1 186	46
Résultat de change	-	-	-
Résultat de juste valeur et couverture	-11	-22	11
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>-1 152</b>	<b>-1 208</b>	<b>57</b>
Autres charges financières	-44	-21	-23
Autres produits financiers	37	17	21
<b>Coût de l'endettement financier net et autres</b>	<b>-1 158</b>	<b>-1 212</b>	<b>54</b>
Coût financier des avantages du personnel	-15	-13	-3
<b>Résultat financier</b>	<b>-1 173</b>	<b>-1 225</b>	<b>52</b>

### 5.2.2 Calcul de l'endettement financier net

La juste valeur des instruments dérivés actifs ou passifs est classée en courant ou non courant selon l'échéance finale du produit dérivé.

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

Les lignes de prêts, d'emprunts et de juste valeur sur les instruments dérivés comprennent les intérêts courus non échus.

Pour les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans le bilan, 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.

31/12/2016

En millions d'euros						Qualification comptable				VNC au bilan de la classe				Niveaux de juste valeur			
	Courant	Non courant	Total	Dette nette IFRS	EFN	A la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Titres de participation	-	1	1	-	-	-	1	-	-	1	-	1	-	1	-	1	-
Prêts et créances	-	6	6	-	-	-	6	-	-	6	-	6	-	6	-	6	-
Actifs de retraite	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs disponibles à la vente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs à la juste valeur par résultat	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	23	1 407	1 430	1 430	1 430	-	-	-	1 430	1 430	-	1 430	-	1 430	-	1 430	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction	93	-	93	93	93	-	-	93	-	93	-	93	-	93	-	93	-
Actifs financiers PPP	147	2 390	2 537	2 537	-	-	2 537	-	-	2 537	-	2 537	-	2 537	-	2 537	-
<b>Actifs financiers</b>	<b>263</b>	<b>3 804</b>	<b>4 067</b>	<b>4 061</b>	<b>1 523</b>	<b>-</b>	<b>2 544</b>	<b>93</b>	<b>1 430</b>	<b>4 067</b>	<b>-</b>	<b>4 067</b>	<b>-</b>	<b>4 067</b>	<b>-</b>	<b>4 067</b>	<b>-</b>
OPCVM	2 403	-	2 403	2 403	2 403	-	-	2 403	-	2 403	2 403	-	-	2 403	2 403	-	-
Disponibilités	827	-	827	827	827	-	-	827	-	827	827	-	-	827	827	-	-
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>3 229</b>	<b>-</b>	<b>3 229</b>	<b>3 229</b>	<b>3 229</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3 229</b>	<b>-</b>	<b>3 229</b>	<b>3 229</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3 229</b>	<b>3 229</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Emprunts obligataires	2 031	42 399	44 430	44 430	44 430	-	44 430	-	-	44 430	-	44 430	-	52 026	-	52 026	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	2	425	427	427	427	-	427	-	-	427	-	427	-	436	-	436	-
Emprunts SNCF	27	670	697	697	697	-	697	-	-	697	-	697	-	1 045	-	1 045	-
Autres emprunts	3	35	39	34	34	-	39	-	-	39	-	39	-	39	-	39	-
Dettes de location financement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Emprunts, dont</b>	<b>2 063</b>	<b>43 530</b>	<b>45 593</b>	<b>45 588</b>	<b>45 588</b>	<b>-</b>	<b>45 593</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>45 593</b>	<b>-</b>	<b>45 593</b>	<b>-</b>	<b>53 546</b>	<b>-</b>	<b>53 546</b>	<b>-</b>
Emprunts évalués au coût amorti	1 760	32 343	34 103	34 099	34 099	-	34 103	-	-	34 103	-	34 103	-	42 056	-	42 056	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	-	8 136	8 136	8 136	8 136	-	8 136	-	-	8 136	-	8 136	-	8 136	-	8 136	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	303	3 051	3 354	3 354	3 354	-	3 354	-	-	3 354	-	3 354	-	3 354	-	3 354	-
Emprunts évalués selon l'option juste valeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juste valeur négative des dérivés de couverture	-	2 265	2 265	2 265	2 265	-	-	-	2 265	2 265	-	2 265	-	2 265	-	2 265	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction	22	-	22	22	22	-	-	22	-	22	-	22	-	22	-	22	-
Trésorerie passive	58	-	58	58	58	-	58	-	-	58	58	-	-	58	58	-	-
Dettes de trésorerie	1 693	-	1 693	1 693	1 693	-	1 693	-	-	1 693	1 693	-	-	1 693	1 693	-	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Passifs PPP et concession	156	2 443	2 599	2 599	-	-	2 599	-	-	2 599	-	2 599	-	2 599	-	2 599	-
<b>Passifs financiers</b>	<b>3 993</b>	<b>48 237</b>	<b>52 230</b>	<b>52 226</b>	<b>49 627</b>	<b>-</b>	<b>49 943</b>	<b>22</b>	<b>2 265</b>	<b>52 230</b>	<b>1 751</b>	<b>50 479</b>	<b>-</b>	<b>60 184</b>	<b>1 751</b>	<b>58 432</b>	<b>-</b>
<b>Dette nette IFRS</b>	<b>500</b>	<b>44 436</b>	<b>-</b>	<b>44 936</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>47 402</b>	<b>-3 300</b>	<b>834</b>	<b>44 936</b>	<b>-1 478</b>	<b>46 414</b>	<b>-</b>	<b>52 894</b>	<b>-1 478</b>	<b>54 372</b>	<b>-</b>
Passifs PPP et concession	-156	-2 443	-	-2 599	-	-	-2 599	-	-	-2 599	-	-2 599	-	-2 599	-	-2 599	-
Actifs PPP et concession	147	2 390	-	2 537	-	-	2 537	-	-	2 537	-	2 537	-	2 537	-	2 537	-
<b>Endettement financier net</b>	<b>491</b>	<b>44 383</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>44 874</b>	<b>-</b>	<b>47 340</b>	<b>-3 300</b>	<b>834</b>	<b>44 874</b>	<b>-1 478</b>	<b>46 353</b>	<b>-</b>	<b>52 832</b>	<b>-1 478</b>	<b>54 310</b>	<b>-</b>

31/12/2015

En millions d'euros						Qualification comptable				VNC au bilan de la classe				Niveaux de juste valeur			
	Courant	Non courant	Total	Dette nette IFRS	EFN	A la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Titres de participation	-	1	1	-	-	-	1	-	-	1	-	1	-	1	-	1	-
Prêts et créances	-	6	6	-	-	-	6	-	-	6	-	6	-	6	-	6	-
Actifs de retraite	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs disponibles à la vente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs à la juste valeur par résultat	47	-	47	47	47	-	-	47	-	47	47	-	-	47	47	-	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	67	1 641	1 709	1 709	1 709	-	-	-	1 709	1 709	-	1 709	-	1 709	-	1 709	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction	58	-	58	58	58	-	-	58	-	58	-	58	-	58	-	58	-
Actifs financiers PPP	-	2 179	2 179	2 179	-	-	2 179	-	-	2 179	-	2 179	-	2 179	-	2 179	-
<b>Actifs financiers</b>	<b>172</b>	<b>3 827</b>	<b>3 999</b>	<b>3 992</b>	<b>1 813</b>	<b>-</b>	<b>2 186</b>	<b>104</b>	<b>1 709</b>	<b>3 999</b>	<b>47</b>	<b>3 952</b>	<b>-</b>	<b>3 999</b>	<b>47</b>	<b>3 952</b>	<b>-</b>
OPCVM	2 169	-	2 169	2 169	2 169	-	-	2 169	-	2 169	2 169	-	-	2 169	2 169	-	-
Disponibilités	353	-	353	353	353	-	-	353	-	353	353	-	-	353	353	-	-
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>2 523</b>	<b>-</b>	<b>2 523</b>	<b>2 523</b>	<b>2 523</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2 523</b>	<b>-</b>	<b>2 523</b>	<b>2 523</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2 523</b>	<b>2 523</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Emprunts obligataires	1 859	40 032	41 891	41 891	41 891	-	41 891	-	-	41 891	-	41 891	-	48 704	-	48 704	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	350	75	425	425	425	-	425	-	-	425	-	425	-	425	-	425	-
Emprunts SNCF	184	675	858	858	858	-	858	-	-	858	-	858	-	1 233	-	1 233	-
Autres emprunts	3	39	42	38	38	-	42	-	-	42	-	42	-	42	-	42	-
Dettes de location financement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Emprunts, dont</b>	<b>2 396</b>	<b>40 821</b>	<b>43 216</b>	<b>43 212</b>	<b>43 212</b>	<b>-</b>	<b>43 216</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>43 216</b>	<b>-</b>	<b>43 216</b>	<b>-</b>	<b>50 404</b>	<b>-</b>	<b>50 404</b>	<b>-</b>
Emprunts évalués au coût amorti	717	29 640	30 357	30 353	30 353	-	30 357	-	-	30 357	-	30 357	-	37 545	-	37 545	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	857	7 726	8 583	8 583	8 583	-	8 583	-	-	8 583	-	8 583	-	8 583	-	8 583	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	821	3 455	4 277	4 277	4 277	-	4 277	-	-	4 277	-	4 277	-	4 277	-	4 277	-
Emprunts évalués selon l'option juste valeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juste valeur négative des dérivés de couverture	16	1 641	1 657	1 657	1 657	-	-	-	1 657	1 657	-	1 657	-	1 657	-	1 657	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction	26	-	26	26	26	-	-	26	-	26	-	26	-	26	-	26	-
Trésorerie passive	75	-	75	75	75	-	75	-	-	75	75	-	-	75	75	-	-
Dettes de trésorerie	1 546	-	1 546	1 546	1 546	-	1 546	-	-	1 546	1 546	-	-	1 546	1 546	-	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Passifs PPP et concession	-	2 258	2 258	2 258	-	-	2 258	-	-	2 258	-	2 258	-	2 258	-	2 258	-
<b>Passifs financiers</b>	<b>4 059</b>	<b>44 720</b>	<b>48 779</b>	<b>48 774</b>	<b>46 517</b>	<b>-</b>	<b>47 096</b>	<b>26</b>	<b>1 657</b>	<b>48 779</b>	<b>1 622</b>	<b>47 157</b>	<b>-</b>	<b>55 966</b>	<b>1 622</b>	<b>54 345</b>	<b>-</b>
<b>Dette nette IFRS</b>	<b>1 365</b>	<b>40 895</b>	<b>-</b>	<b>42 260</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>44 913</b>	<b>-2 601</b>	<b>-52</b>	<b>42 260</b>	<b>-948</b>	<b>43 208</b>	<b>-</b>	<b>49 452</b>	<b>-948</b>	<b>50 400</b>	<b>-</b>
Passifs PPP et concession	-	-2 258	-	-2 258	-	-	-2 258	-	-	-2 258	-	-2 258	-	-2 258	-	-2 258	-
Actifs PPP et concession	-	2 179	-	2 179	-	-	2 179	-	-	2 179	-	2 179	-	2 179	-	2 179	-
<b>Endettement financier net</b>	<b>1 365</b>	<b>40 816</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>42 181</b>	<b>-</b>	<b>44 834</b>	<b>-2 601</b>	<b>-52</b>	<b>42 181</b>	<b>-948</b>	<b>43 129</b>	<b>-</b>	<b>49 373</b>	<b>-948</b>	<b>50 321</b>	<b>-</b>

### 5.2.2.1 Actifs financiers

#### 5.2.2.1.1 Prêts et créances au coût amorti

La catégorie « Prêts et créances au coût amorti » comprend principalement les créances rattachées à des participations, des avances en compte courant consenties à des entités associées ou non consolidées, des dépôts de garantie.

Lors de leur comptabilisation initiale, ces prêts et créances sont comptabilisés à leur juste valeur majorée des coûts de transaction. À chaque date de clôture, ces actifs sont évalués au coût amorti en appliquant la méthode dite du taux d'intérêt effectif.

Les dépôts de garantie provenant de contrats de location sont comptabilisés à leur valeur nominale.

Le poste « Prêts et créances au coût amorti » est principalement constitué des dépôts de garantie versés au titre d'actifs immobiliers loués par SNCF Réseau à des tiers.

#### 5.2.2.1.2 Actifs disponibles à la vente

Aucun actif n'est classé dans la catégorie « Actifs disponibles à la vente » tant en 2015 qu'en 2016.

#### 5.2.2.1.3 Actifs à la juste valeur par le résultat

Les actifs de transaction correspondent aux actifs que le Groupe a l'intention de revendre dans un terme proche afin de réaliser une plus-value, et des actifs volontairement classés dans cette catégorie.

Ils sont valorisés à la juste valeur à la date de clôture et les variations de valeur sont inscrites en résultat financier.

Le portefeuille de titres de créances négociables à plus de 3 mois (et moins d'un an) est arrivé à échéance en 2016 et n'a pas été renouvelé, du fait de taux d'intérêt négatifs.

#### 5.2.2.1.4 Actifs PPP et concession

Les actifs financiers PPP comprennent pour 2 537 M€ des subventions à appeler au titre des projets PPP en cours, dont 1 074 M€ pour BPL, 993 M€ pour CNM et 470 M€ pour GSM-R.

Ces subventions à recevoir de l'État et des collectivités territoriales permettent à SNCF Réseau de rembourser ses dettes vis-à-vis d'Eiffage, Oc'Via et Synerail pour respectivement BPL, CNM et GSM-R.

Concernant BPL et CNM, SNCF Réseau devra recevoir les subventions et rembourser les dettes financières associées (mêmes montants que les subventions) à compter de 2017.

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

#### 5.2.2.1.5 Juste valeur positive des instruments financiers dérivés

Les instruments financiers dérivés sont détaillés en note 5.3.

### 5.2.2.2 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont constitués des liquidités immédiatement disponibles (disponibilités) et des placements à très court terme, facilement convertibles en un montant connu de trésorerie, dont l'échéance à la date d'origine est inférieure ou égale à trois mois et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur. En particulier, les placements en SICAV et Fonds Communs de Placement monétaires dont la sensibilité est marginale sont classés dans cette catégorie. Il s'agit notamment de SICAV et Fonds Communs de Placement de la catégorie monétaire euros selon l'AMF ou qui ont une sensibilité inférieure à 0,25 point de base.

Pour ces titres, la juste valeur retenue est la valeur liquidative des OPCVM. Elle relève du niveau 1 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 7.2 d'IFRS 13. Ces titres sont comptabilisés à leur juste valeur avec variations de juste valeur en résultat financier.

En revanche, compte tenu de leur durée résiduelle à la clôture, les autres placements, notamment les titres de créance négociables, sont comptabilisés à leur valeur nominale, le Groupe considérant qu'elle constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché.

Les concours bancaires courants classés parmi les passifs financiers courants font partie de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour l'élaboration de l'état des flux de trésorerie.

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à 3 mois*	2 403	2 169	233
Disponibilités	827	353	473
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière</b>	<b>3 229</b>	<b>2 523</b>	<b>707</b>
Intérêts courus à payer	-	-	-
Concours bancaires courants	58	75	-18
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie</b>	<b>3 172</b>	<b>2 447</b>	<b>725</b>

\* Y compris certificats de dépôt et billets de trésorerie

### 5.2.2.3 Passifs financiers

Les emprunts et autres passifs financiers sont évalués initialement à la juste valeur minorée des frais de transaction puis au coût amorti, calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

Certains emprunts font l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur ou d'une couverture de flux de trésorerie. Les éventuels emprunts, comportant des dérivés incorporés détachables faisant l'objet d'une couverture, sont comptabilisés à la juste valeur (option « fair value »). La variation de cette juste valeur est enregistrée en résultat financier.

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.

La juste valeur des passifs financiers 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. Les modèles prennent en considération des hypothèses basées sur les données de marché constatées à la clôture.

#### 5.2.2.3.1 Dette nette

SNCF Réseau a recours aux marchés internationaux de capitaux afin de couvrir son besoin de financement long terme sous la forme majoritairement d'émissions obligataires publiques et de placements privés et dans une moindre mesure d'emprunts contractés auprès d'établissements de crédit et/ou de collectivités locales.

La dette nette en valeur comptable IFRS s'élève à 44,9 Mds€ contre 42,3 Mds€ au 31 décembre 2015, soit une augmentation de 2,6 Mds€.

La dette nette en valeur de remboursement (valeur comptable CRC hors PPP, ICNE, collatéraux) s'élève à 42,0 Mds€ contre 39,3 Mds€ au 31 décembre 2015, soit une augmentation de 2,7 Mds€ qui s'explique par :

— des ressources à long terme levées pour un montant nominal de +4,65 Mds€ (4,8 Mds€ en valeur comptable IFRS) :

- émissions obligataires publiques libellées en euros et en dollars pour 4,2 Mds€ en 12 opérations (4 émissions primaires et 8 abondements) ;
- émissions obligataires privées pour 0,1 Mds€ ;
- renouvellement d'emprunts auprès de la BEI pour 0,35 Mds€.

— des remboursements d'emprunts MLT pour -1,7 Mds€ ;

— une variation de la trésorerie et de la dette court terme pour -0,2 Mds€.

#### 5.2.2.3.2 Financements levés en 2016

En millions d'euros	Nominal en devises	Devise	Echéance	Taux	Valeur IFRS en euros
<b>Financements levés en 2016</b>					<b>4 840</b>
<b>Emissions obligataires publiques 2016</b>					<b>4 396</b>
EMTN RFF 0,10 % EUR 27-05-2021	1 000	EUR	27/05/2021	0,100 %	999
EMTN RFF 1 % 09/11/2031	900	EUR	09/11/2031	1,000 %	887
EMTN RFF 1,125 % 25/05/2030 EUR	100	EUR	25/05/2030	1,125 %	95
EMTN RFF 1,125 % 25/05/2030 EUR	50	EUR	25/05/2030	1,125 %	50
EMTN RFF 1,125 % 25/05/2030 EUR	100	EUR	25/05/2030	1,125 %	107
EMTN RFF 2,625 % 29-12-2025	400	EUR	29/12/2025	2,625 %	465
EMTN RFF 3,125 % EUR 25-10-2028	100	EUR	25/10/2028	3,125 %	123
EMTN RFF 3,125 % EUR 25-10-2028	50	EUR	25/10/2028	3,125 %	62
EMTN RFF 3,30 % 18-12-2042 EUR	75	EUR	18/12/2042	3,300 %	93
EMTN RFF 3,30 % 18-12-2042 EUR	50	EUR	18/12/2042	3,300 %	67
EMTN SNCFR 1,50 % 29/05-2037	500	EUR	29/05/2037	1,500 %	499
EMTN RFF 1,375 % 11/10/2019 USD	1 000	USD	11/10/2019	1,375 %	949
<b>Emissions obligataires privées 2016</b>	<b>85</b>	<b>EUR</b>	<b>2073</b>		<b>92</b>
<b>Renouvellement d'emprunts auprès de la BEI</b>	<b>350</b>	<b>EUR</b>	<b>2038</b>		<b>352</b>

### 5.2.2.3.3 Emprunts obligataires

En millions d'euros	Nominal en devises	Devise	Echéance	Taux	Valeur IFRS en euros
<b>Emprunts obligataires</b>					<b>44 430</b>
<b>Emprunts obligataires publics</b>					<b>36 662</b>
OBLIG CAD 4,70 % 01-06-2035	277	CAD	01/06/2035	4,700 %	248
EMTN RFF CHF 3 % 24-04-2019	450	CHF	24/04/2019	3,000 %	443
EMTN RFF CHF 2,875 % 26-02-21	300	CHF	26/02/2021	2,875 %	321
EMTN RFF 2 % 12-11-2026 CHF	150	CHF	12/11/2026	2,000 %	140
EMTN RFF CHF 2,625 % 10-03-2031	125	CHF	10/03/2031	2,625 %	154
RFF 3,25 % 30-06-2032 - CHF -	250	CHF	30/06/2032	3,250 %	256
EMTN RFF CHF 2 % 24-11-2034	100	CHF	24/11/2034	2,000 %	93
EMTN RFF CHF 2,625 % 11-03-37	130	CHF	11/03/2037	2,625 %	170
EMTN RFF 4,45 % 27-11/2017	1 300	EUR	27/11/2017	4,450 %	1 313
EMTN 23-10-2018 0,05 %	1 100	EUR	23/10/2018	0,050 %	1 100
EMTN - RFF 6 % 12-10-2020	2 000	EUR	12/10/2020	6,000 %	2 037
EMTN RFF 0,10 % EUR 27-05-2021	1 000	EUR	27/05/2021	0,100 %	999
EMTN RFF 4,375 02/06/2022	3 000	EUR	02/06/2022	4,375 %	3 178
RFF OAT IPCH 28-02-2023	2 000	EUR	28/02/2023	2,450 %	2 521
EMTN RFF 4,50 % 30-01-2024	3 850	EUR	30/01/2024	4,500 %	4 196
EMTN RFF 2,625 % 29-12-2025	1 500	EUR	29/12/2025	2,625 %	1 630
EMTN RFF 4,25 % 07-10-2026	3 600	EUR	07/10/2026	4,250 %	3 895
EMTN RFF 3,125 % EUR 25-10-2028	2 025	EUR	25/10/2028	3,125 %	2 140
EMTN RFF 1,125 % 25/05/2030 EUR	1 700	EUR	25/05/2030	1,125 %	1 696
EMTN RFF 1 % 09/11/2031	900	EUR	09/11/2031	1,000 %	887
EMTN RFF 5 % 10-10-2033	3 200	EUR	10/10/2033	5,000 %	3 510
EMTN SNCFR 1,50 % 29/05-2037	500	EUR	29/05/2037	1,500 %	499
EMTN SNCFR 1,475 % 30/03/2065	50	EUR	30/03/2065	1,475 %	50
EMTN - RFF 5,5 % 01-12-2021 £	800	GBP	01/12/2021	5,500 %	961
EMTN - RFF 5,25 % 07-12-2028 £	650	GBP	07/12/2028	5,250 %	749
EMTN - RFF 5,35 % 12-07-2029	326	GBP	12/07/2029	5,350 %	541
EMTN - RFF 5,25 % 31-01-2035 £	475	GBP	31/01/2035	5,250 %	648
EMTN RFF 5 % 11-03-2052 £	550	GBP	11/03/2052	5,000 %	662
EMTN RFF 4,83 % 25-03-2060 £	550	GBP	25/03/2060	4,830 %	673
EMTN RFF 1,375 % 11/10/2019 USD	1 000	USD	11/10/2019	1,375 %	949
<b>Emprunts obligataires privés</b>					<b>7 769</b>
Emprunt obligataire privé	440	CHF	2021		457
Emprunt obligataire privé	6 134	EUR	2043		6 301
Emprunt obligataire privé	244	GBP	2036		339
Emprunt obligataire privé	45 000	JPY	2023		394
Emprunt obligataire privé	500	NOK	2032		69
Emprunt obligataire privé	220	USD	2031		210

### 5.2.2.3.4 Emprunts SNCF

Lors de la création de RFF au 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 :

En millions d'euros	Nominal en devises	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros
<b>Emprunts SNCF</b>				
Fixe	613	EUR	2 023	635
Variable	62	EUR	2 021	62

### 5.2.2.3.5 Emprunts aux établissements de crédit et autres emprunts

En millions d'euros	Nominal en devises	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros
<b>Emprunts aux établissements de crédit</b>				<b>427</b>
Emprunt BEI	425	EUR	2 037	427
<b>Autres emprunts</b>				<b>39</b>
Emprunt auprès de la région IDF	37	EUR	2 028	34
Dépôts et cautionnements				4

Les dépôts et cautionnements correspondent principalement aux dépôts de garantie reçus au titre d'actifs immobiliers loués par des tiers à SNCF Réseau.

SNCF Réseau dispose également d'une ligne de crédit syndiqué d'un montant de 1,25 Mds€ d'une durée de 5 ans à échéance du 19 juillet 2017. Une démarche de renouvellement du crédit syndiqué est en cours. Cette ligne de crédit n'a pas été utilisée en 2016.

### 5.2.2.3.6 Juste valeur négative des instruments financiers dérivés

Les instruments financiers dérivés sont détaillés en note 5.3.

### 5.2.2.3.7 Dettes de trésorerie et trésorerie passive

Afin de se financer et de gérer sa trésorerie, SNCF Réseau a recours à des instruments de financement et de placement à court terme tant domestiques qu'internationaux sous la forme de « Billets de Trésorerie » et de « Commercial Papers », lui permettant ainsi un accès diversifié à des ressources financières liquides. Les titres de créances négociables en devise sont couverts par des swaps cambistes.

Les dettes de trésorerie sont constituées de :

— dettes court terme à plus de 3 mois et moins d'un an (1 659 M€ au 31/12/2016 vs 1 188 M€ au 31/12/2015) ;

— cash collatéraux passifs couvrant des instruments financiers dérivés actifs (34 M€ au 31/12/2016 vs 358 M€ au 31/12/2015).

Le montant en coût amorti des dettes de trésorerie (hors cash collatéraux) se décompose comme suit :

En millions d'euros	Montant total	Échéance 0 à 6 mois	Échéance 6 à 12 mois	Échéance 1 an et plus
<b>Dettes court terme</b>	<b>1 659</b>	<b>1 205</b>	<b>454</b>	-
EUR	181	-	181	-
USD	1 478	1 205	273	-

La trésorerie passive (58 M€ au 31/12/2016 contre 75 M€ au 31/12/2015) est principalement constituée de comptes courants et de concours bancaires.

### 5.2.2.4 Dette qualifiée en dette d'État

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.

Dans le cadre de la révision de la dette des administrations publiques au sens de Maastricht, une partie de la dette de SNCF Réseau est comptabilisée par l'INSEE en dette publique pour un montant s'élevant en 2014 à 10,9 Mds€. Cette requalification n'entraîne pas de modification des comptes de SNCF Réseau. La gestion opérationnelle de la dette demeure également assurée par SNCF Réseau, sans changement par rapport aux pratiques actuelles.

### 5.2.2.5 Passifs PPP et concession

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 devra rembourser les dettes BPL et CNM à compter de 2017.

Les subventions à recevoir au titre de ces projets sont présentées en note 4.2.1. Des réclamations ont été reçues par l'entreprise au titre des exercices 2015 et 2016 pour les PPP CNM et BPL pour un montant total de 634 M€. Ces réclamations sont, en grande partie, contestées par l'entreprise et seule la partie acceptée a fait l'objet d'une comptabilisation.

## 5.3. GESTION DES RISQUES FINANCIERS ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS

La gestion des opérations et des risques financiers au sein de SNCF Réseau est strictement encadrée par les « principes et limites d'intervention sur les marchés de capitaux » édictés par le conseil d'administration.

Ce document précise notamment les orientations de la politique de financement, de trésorerie et de gestion de la dette globale, les principes de gestion et limites autorisées pour les risques de taux, de change et de contrepartie, les opérations d'optimisation, les instruments autorisés, les montants des plafonds des programmes de financement, les supports de placement, les délégations de pouvoir accordées par le conseil d'administration ainsi que les délégations de signature accordées.

SNCF Réseau dispose également d'un recueil de procédures qui précise les contrôles à effectuer ainsi que leurs modalités de mise en œuvre afin de pouvoir s'assurer de façon quotidienne de l'adéquation des opérations négociées par rapport aux principes et limites définis et par rapport à la structure cible de la dette.

Parallèlement, SNCF Réseau élabore différents reportings, de périodicité quotidienne, hebdomadaire et mensuelle, afin de rendre compte des opérations réalisées et des résultats des contrôles.

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

— Risques de marché :

- risque de taux d'intérêt ;
- risque de change.

— Risques de liquidité ;

— Risques de crédit et de contrepartie.

### 5.3.1 Gestion du risque de taux d'intérêt

Afin de limiter son exposition à une augmentation de ses charges financières, SNCF Réseau fixe, dans le cadre de sa stratégie financière, des principes dont l'objectif est de restreindre son exposition au risque de taux.

Le niveau historiquement bas des taux d'intérêts actuels et la volonté de préserver les équilibres économiques à long terme, ont conduit le conseil d'administration de SNCF Réseau à opter pour une répartition de sa dette nette en valeur de remboursement à 90 % à taux fixe, 6 % à taux variable et 4 % indexée sur l'inflation. Un intervalle limité autour de chacun de ces seuils est autorisé par le conseil d'administration.

Le respect de cette répartition est contrôlé quotidiennement.

Pour atteindre cette répartition, SNCF Réseau peut utiliser des produits dérivés optionnels ou d'échange de taux d'intérêt (swaps), dans une optique de couverture.

#### 5.3.1.1 Gestion du risque de taux d'intérêt

La ventilation par taux 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	
	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2015
Taux fixe	41 064	38 218	40 087	36 779
Taux variable	1 492	1 962	3 908	4 854
Taux inflation	3 037	3 036	1 597	1 584
<b>Total des emprunts LT</b>	<b>45 593</b>	<b>43 216</b>	<b>45 593</b>	<b>43 216</b>
Dette CT	1 659	1 188	1 659	1 188
<b>Total des emprunts</b>	<b>47 252</b>	<b>44 404</b>	<b>47 252</b>	<b>44 404</b>

#### 5.3.1.2 Sensibilité des instruments financiers au risque de taux

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

- l'endettement net à taux variable après prise en compte des couvertures ;
- les dettes en juste valeur sur option ;
- les instruments dérivés non qualifiés de couverture au sens de la norme IAS 39 ;
- les 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 2016, 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 2015.



En millions d'euros	31/12/2016				31/12/2015			
	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
Endettement net à taux variable (après prise en compte des couvertures de juste valeur)	7	-7	-	-	8	-8	-	-
Dettes en juste valeur sur option	-	-	-	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	2	-3	-	-	2	-2	-	-
Dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie	22	-26	747	-840	37	-41	693	-780
<b>Total impact</b>	<b>31</b>	<b>-36</b>	<b>747</b>	<b>-840</b>	<b>46</b>	<b>-51</b>	<b>693</b>	<b>-780</b>

### 5.3.2 Gestion du risque de change

#### 5.3.2.1 Expositions nettes en devise

Dans le cadre de sa stratégie financière visant à diversifier son accès aux ressources et optimiser son coût de financement, SNCF Réseau émet des emprunts en devises qui font 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.

En millions	Expositions nettes en devise						
	CAD	CHF	GBP	HKD	JPY	NOK	USD
<b>31/12/2016</b>							
Dettes libellées en devise	277	1 945	3 595	-	45 000	500	1 220
Dérivés de change	277	1 945	3 595	-	45 000	500	1 220
Exposition nette en devise	-	-	-	-	-	-	-
<b>31/12/2015</b>							
Dettes libellées en devise	277	2 107	3 630	300	45 000	500	370
Dérivés de change	277	2 107	3 630	300	45 000	500	370
Exposition nette en devise	-	-	-	-	-	-	-

#### 5.3.2.2 Opérations libellées en monnaies étrangères et cours de change

Les opérations libellées en monnaies étrangères sont converties par la filiale dans sa monnaie fonctionnelle au cours du jour de la transaction.

Les éléments monétaires du bilan sont réévalués au cours de clôture de chaque arrêté comptable. Les écarts de change correspondants sont enregistrés au compte de résultat ou comme une composante distincte des capitaux propres s'ils sont relatifs à des opérations de couvertures qualifiées en IFRS d'investissements nets ou de flux de trésorerie.

Les activités commerciales de SNCF Réseau ne génèrent pas de risque de change significatif.

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

Les cours de change utilisés pour les principales devises à la clôture sont les suivants:

Cours BCE	31/12/2016	31/12/2015
AUD	1,4596	1,4897
CAD	1,4188	1,5116
CHF	1,0739	1,0835
GBP	0,8562	0,7340
HKD	8,1751	8,4376
JPY	123,4000	131,0700
NOK	9,0863	9,6030
SEK	9,5525	9,1895
USD	1,0541	1,0887

### 5.3.2.3 Structure de la dette avant et après couverture de change

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	
	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2015
Euro	37 116	34 652	45 593	43 216
Livre sterling	4 573	5 334	-	-
Dollar américain	1 159	346	-	-
Yen	394	368	-	-
Franc suisse	2 034	2 182	-	-
Couronne norvégienne	69	65	-	-
Dollar canadien	248	233	-	-
Dollar de Hong Kong	-	36	-	-
<b>Total des emprunts</b>	<b>45 593</b>	<b>43 216</b>	<b>45 593</b>	<b>43 216</b>

### 5.3.3 Gestion du risque de liquidité

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 Réseau bénéficie d'un accès diversifié aux ressources financières qu'elles soient à court terme (Billets de Trésorerie, Commercial Papers) ou à long terme (émissions obligataires publiques ou privées).

En outre, SNCF Réseau dispose d'une ligne de crédit syndiqué d'un montant de 1,25 Mds€, sur une durée de 5 ans à échéance du 19 juillet 2017. Une démarche de renouvellement du crédit syndiqué est en cours. Cette ligne de crédit n'a pas été utilisée en 2016.

#### 5.3.3.1 Échéancier des emprunts et dettes financières (y compris instruments dérivés)

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Moins d'un an	1 407	1 730
1 à 5 ans	7 973	5 831
5 à 10 ans	16 408	13 691
10 à 20 ans	12 258	15 154
20 ans et plus	7 259	6 502
<b>Emprunts et dettes financières hors impact de juste valeur</b>	<b>45 305</b>	<b>42 908</b>
Impact de la juste valeur (option "juste valeur")	-	-
Impact de la juste valeur (comptabilité de couverture)	287	308
<b>Emprunts et dettes financières</b>	<b>45 593</b>	<b>43 216</b>
Juste valeur des dérivés actifs et passifs non courants	858	-
Juste valeur des dérivés actifs et passifs courants	-94	-83
<b>Emprunts et dettes financières (y compris dérivés actifs et passifs)</b>	<b>46 357</b>	<b>43 133</b>

### 5.3.3.2 Échéancier des flux de trésorerie contractuels

En millions d'euros	31/12/2016						31/12/2015					
	Total	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus	Total	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
<b>Emprunts obligataires</b>	<b>-64 497</b>	<b>-2 855</b>	<b>-13 129</b>	<b>-22 031</b>	<b>-15 739</b>	<b>-10 742</b>	<b>-62 995</b>	<b>-2 886</b>	<b>-11 308</b>	<b>-19 729</b>	<b>-18 745</b>	<b>-10 327</b>
Capital	-45 055	-1 395	-7 711	-17 288	-11 422	-7 240	-42 223	-1 433	-5 740	-14 572	-13 909	-6 568
Flux d'intérêts	-19 441	-1 460	-5 418	-4 744	-4 317	-3 503	-20 773	-1 453	-5 567	-5 157	-4 836	-3 759
<b>Emprunts auprès des établissements de crédit</b>	<b>-521</b>	<b>-4</b>	<b>-17</b>	<b>-21</b>	<b>-119</b>	<b>-359</b>	<b>-423</b>	<b>-350</b>	-	<b>1</b>	<b>-74</b>	-
Capital	-425	-	-	-	-75	-350	-425	-350	-	-	-75	-
Flux d'intérêts	-95	-4	-17	-21	-44	-9	2	-	-	1	1	-
<b>Emprunts SNCF</b>	<b>-1 055</b>	<b>-60</b>	<b>-271</b>	<b>-724</b>	-	-	<b>-1 216</b>	<b>-161</b>	<b>-234</b>	<b>-821</b>	-	-
Capital	-676	-6	-55	-615	-	-	-775	-100	-17	-658	-	-
Flux d'intérêts	-379	-54	-216	-109	-	-	-440	-61	-216	-163	-	-
<b>Autres emprunts</b>	<b>-37</b>	<b>-3</b>	<b>-12</b>	<b>-13</b>	<b>-6</b>	<b>-4</b>	<b>-31</b>	<b>-3</b>	<b>-11</b>	<b>-14</b>	<b>-7</b>	<b>4</b>
Capital	-42	-3	-14	-14	-6	-4	-37	-3	-14	-16	-8	4
Flux d'intérêts	5	1	2	1	-	-	6	1	3	2	-	-
<b>Dettes de trésorerie et trésorerie passive</b>	<b>-1 495</b>	<b>-1 495</b>	-	-	-	-	<b>-1 194</b>	<b>-1 194</b>	-	-	-	-
Capital	-1 482	-1 482	-	-	-	-	-1 190	-1 190	-	-	-	-
Flux d'intérêts	-13	-13	-	-	-	-	-5	-5	-	-	-	-
<b>Dettes financières brutes</b>	<b>-67 604</b>	<b>-4 416</b>	<b>-13 429</b>	<b>-22 789</b>	<b>-15 863</b>	<b>-11 106</b>	<b>-65 860</b>	<b>-4 594</b>	<b>-11 552</b>	<b>-20 563</b>	<b>-18 827</b>	<b>-10 323</b>
<b>Actifs financiers</b>	<b>6</b>	-	-	-	-	<b>6</b>	<b>6</b>	-	-	-	-	<b>6</b>
<b>Flux d'intérêt sur dérivés de couverture - JV négative</b>	<b>-1 022</b>	<b>-29</b>	<b>-98</b>	<b>-272</b>	<b>-422</b>	<b>-201</b>	<b>-1 177</b>	<b>-86</b>	<b>-308</b>	<b>-249</b>	<b>-344</b>	<b>-191</b>
<b>Flux d'intérêt sur dérivés de transaction - JV négative</b>	<b>-35</b>	<b>-4</b>	<b>-15</b>	-	<b>-2</b>	<b>-13</b>	<b>-35</b>	<b>-3</b>	<b>-14</b>	<b>-4</b>	<b>-1</b>	<b>-13</b>
<b>Flux d'intérêt sur dérivés de couverture - JV positive</b>	<b>1 287</b>	<b>96</b>	<b>278</b>	<b>251</b>	<b>428</b>	<b>234</b>	<b>2 077</b>	<b>149</b>	<b>549</b>	<b>381</b>	<b>545</b>	<b>454</b>
<b>Flux d'intérêt sur dérivés de transaction - JV positive</b>	<b>13</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>17</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>4</b>
<b>Instruments financiers dérivés</b>	<b>242</b>	<b>63</b>	<b>166</b>	<b>-18</b>	<b>9</b>	<b>22</b>	<b>882</b>	<b>60</b>	<b>230</b>	<b>132</b>	<b>207</b>	<b>253</b>
<b>Dettes PPP</b>	<b>-4 139</b>	<b>-162</b>	<b>-1 041</b>	<b>-1 157</b>	<b>-1 735</b>	<b>-45</b>	<b>-3 689</b>	<b>-3</b>	<b>-933</b>	<b>-1 069</b>	<b>-1 532</b>	<b>-152</b>
Capital	-2 599	-156	-874	-769	-785	-16	-2 258	-	-790	-724	-694	-50
Flux d'intérêts	-1 540	-6	-167	-389	-950	-30	-1 431	-3	-143	-345	-838	-102
<b>Subvention à recevoir - PPP</b>	<b>4 047</b>	<b>152</b>	<b>1 020</b>	<b>1 096</b>	<b>1 735</b>	<b>44</b>	<b>3 642</b>	<b>7</b>	<b>893</b>	<b>1 058</b>	<b>1 532</b>	<b>152</b>
Capital	2 537	147	858	732	785	15	2 179	-	744	691	694	50
Flux d'intérêts	1 510	5	161	364	950	30	1 463	7	149	367	838	102
<b>Actifs et passifs financiers de concession</b>	<b>-93</b>	<b>-10</b>	<b>-21</b>	<b>-61</b>	-	<b>-1</b>	<b>-47</b>	<b>4</b>	<b>-40</b>	<b>-11</b>	-	-

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

### 5.3.4 Gestion du risque de crédit et de contrepartie

Le risque de crédit représente le risque de perte financière pour SNCF Réseau dans le cas où un client ou une contrepartie à un instrument financier viendrait à manquer à ses obligations contractuelles.

La valeur comptable des actifs financiers représente l'exposition maximale au risque de crédit.

En application de la norme IFRS 13, la juste valeur des dérivés a été estimée en intégrant la CVA (credit value adjustment) et la DVA (debit value adjustment). Ces éléments n'ayant pas d'incidence significative sur la valeur des dérivés au 31/12/2016 n'ont pas été comptabilisés.

SNCF Réseau est exposé à un risque de contrepartie dans le cadre du placement de ses disponibilités et de la souscription de 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 d'encadrer et de limiter ce risque, les instruments de placements et les dérivés ne sont mis en place qu'avec des établissements financiers correspondants aux critères de notation de crédit et de niveau de fonds propres validés par le conseil d'administration de SNCF Réseau.

Un montant limite d'engagement par établissement est décidé en fonction de ces critères.

Le respect du seuil autorisé par contrepartie est suivi quotidiennement.

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 dont la notation est inférieure au seuil décidé en conseil d'administration. 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 transactions qui génèrent potentiellement un risque de contrepartie sont essentiellement les placements financiers et les instruments financiers explicités ci-après.

#### 5.3.4.1 Les placements financiers

Le cadre général précise la procédure d'agrément des contreparties qui repose sur l'analyse quantitative et qualitative des contreparties.

Des limites en volume selon les durées de placement sont déterminées pour chaque contrepartie, tenant compte de son rating. La consommation de la limite autorisée, fondée sur le nominal des transactions, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting.

Les placements financiers sont diversifiés. Ils sont constitués essentiellement des titres de créances négociables (certificats de dépôt, billets de trésorerie, « commercial paper »), de prises en pension de Valeurs du Trésor et de souscriptions à des OPCVM monétaires. Compte tenu de leur faible durée résiduelle et de leur composition, ils ne génèrent pas d'exposition significative au risque de crédit.

#### 5.3.4.2 Les instruments financiers dérivés

Les transactions sur les produits dérivés ont pour objet de gérer les risques de taux et de change.

Le cadre général précise la procédure d'agrément des contreparties qui repose sur l'analyse quantitative et qualitative des contreparties. Une limite en volume et durée de placement est également déterminée pour chacune d'elles. Des limites en volume sont déterminées pour chaque contrepartie, tenant compte de ses fonds propres et de son rating. La consommation de la limite autorisée, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting.

Concernant les produits dérivés, l'agrément d'une contrepartie nécessite en outre la signature d'une convention cadre et d'un contrat cadre de remise en garantie.

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 » 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 ».

31/12/2016	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 (d)	Instruments dérivés (e)	
<b>En millions d'euros</b>						
Instruments financiers dérivés actifs	1523	-	1523	33	1299	191
Instruments financiers dérivés passifs	2287	-	2287	-	1299	988

31/12/2015	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 (d)	Instruments dérivés (e)	
<b>En millions d'euros</b>						
Instruments financiers dérivés actifs	1766	-	1766	357	1180	229
Instruments financiers dérivés passifs	1683	-	1683	-	1180	503

## 5.4 SITUATION COMPTABLE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Les instruments dérivés utilisés par le Groupe pour gérer ses risques de change et de taux sont initialement comptabilisés à la juste valeur et réévalués au bilan à leur juste valeur à la clôture.

Leur juste valeur 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. Les modèles relèvent du niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 81 d'IFRS 13.

La variation de valeur des instruments financiers dérivés non associés à des opérations d'exploitation et qui ne participent pas à une opération de couverture au sens de la norme IAS 39, est comptabilisée en résultat de la période, au sein du résultat financier. La comptabilisation des couvertures dépend de leur qualification.

Pour couvrir son exposition aux risques de taux et de change, SNCF Réseau a recours à des instruments dérivés qui sont comptablement qualifiés de couverture ou non.

Les principaux dérivés utilisés sont des contrats d'échanges de taux d'intérêt, des contrats de change à terme et des contrats d'échange de devises.

#### 5.4.1 Instruments dérivés par traitement comptable

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

En millions d'euros	31/12/2016			31/12/2015		
	Courant	Non courant	Total	Courant	Non courant	Total
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	-	672	672	60	791	850
Dérivés de couverture de juste valeur	23	735	759	8	851	859
Dérivés de transaction	93	-	93	58	-	58
Dérivés de couverture des flux d'investissement net à l'étranger	-	-	-	-	-	-
<b>Instruments dérivés actifs</b>	<b>116</b>	<b>1 407</b>	<b>1 523</b>	<b>125</b>	<b>1 641</b>	<b>1 766</b>
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	-	2 201	2 201	16	1 626	1 642
Dérivés de couverture de juste valeur	-	64	64	-	16	16
Dérivés de transaction	22	-	22	26	-	26
Dérivés de couverture des flux d'investissement net à l'étranger	-	-	-	-	-	-
<b>Instruments dérivés passifs</b>	<b>22</b>	<b>2 265</b>	<b>2 287</b>	<b>42</b>	<b>1 641</b>	<b>1 683</b>

##### 5.4.1.1 Instruments dérivés de couverture de flux de trésorerie

Pour couvrir les flux à taux variable de ses dettes et créances et les encaissements et décaissements liés à son activité commerciale, le Groupe est amené à intervenir sur le marché des dérivés.

Lorsque les conditions de forme prévues par la norme IAS 39 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de flux de trésorerie et leur variation de valeur est enregistrée directement dans un compte spécifique en autres

éléments du résultat global, à l'exclusion de la part inefficace de la couverture, qui est comptabilisée en résultat. Lorsque les flux couverts se matérialisent, les montants accumulés en autres éléments du résultat global sont repris en résultat symétriquement aux flux de l'élément couvert.

En millions d'euros	31/12/2016						Juste valeur des dérivés	
	Total	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus		
Emprunts obligataires	-1 484	-	-23	38	-901	-598		
Emprunts non obligataires	-45	-	-	-	-45	-		
Dettes de location financement	-	-	-	-	-	-		
Prêts et créances	-	-	-	-	-	-		
<b>TOTAL</b>	<b>-1 529</b>	<b>-</b>	<b>-23</b>	<b>38</b>	<b>-946</b>	<b>-598</b>		

En millions d'euros	31/12/2015						Juste valeur des dérivés	
	Total	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus		
Emprunts obligataires	-748	46	26	-98	-480	-243		
Emprunts non obligataires	-43	-2	-	-	-41	-		
Dettes de location financement	-	-	-	-	-	-		
Prêts et créances	-	-	-	-	-	-		
<b>TOTAL</b>	<b>-791</b>	<b>44</b>	<b>26</b>	<b>-98</b>	<b>-521</b>	<b>-243</b>		

Les dérivés utilisés en couverture de flux de trésorerie se décomposent de la façon suivante :

31/12/2016	Juste valeur au bilan		Montant notionnel en devises		Réserve de couverture de flux de trésorerie	TOTAL	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
	Actif	Passif	Actif	Passif							
<b>En millions d'euros</b>	<b>Actif</b>	<b>Passif</b>	<b>Actif</b>	<b>Passif</b>							
Swaps prêteur taux variable / emprunteur taux fixe en euro	27	646	2 118	2 978	-639	-50	-181	-144	-217	-46	
Swaps prêteur taux fixe / emprunteur taux fixe en euro	1	5	120	156	-4	-1	-2	-2	-	-	
Cross Currency Swaps taux variable / taux fixe	17	-	-	-	1	-	-	-	-	-	
GBP	17	-	50	-	1	-	-	-	-	-	
USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Cross Currency Swaps taux fixe / taux fixe	376	1 550	-	-	-984	-98	-386	-347	-301	148	
AUD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
CHF	140	-	450	-	35	3	11	14	8	-	
GBP	169	1 550	375	2 301	-984	-95	-381	-357	-303	153	
JPY	8	-	25 000	-	-10	-2	-7	-	-	-	
USD	58	-	1 120	-	-25	-3	-8	-3	-6	-5	
Cross Currency Swaps taux fixe / taux variable	251	-	-	-	280	22	77	75	107	-	
+ Swap taux variable / taux fixe											
CAD	31	-	144	-	13	1	3	4	6	-	
GBP	124	-	369	-	243	14	56	71	101	-	
USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
CHF	97	-	253	-	24	7	18	-	-	-	
Opérations de précouverture d'émissions futures	-	-	-	-	12	1	5	3	3	-	
<b>TOTAL</b>	<b>672</b>	<b>2 201</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-1 334</b>	<b>-126</b>	<b>-487</b>	<b>-415</b>	<b>-408</b>	<b>102</b>	

31/12/2015	Juste valeur au bilan		Montant notionnel en devises		Réserve de couverture de flux de trésorerie	TOTAL	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
	Actif	Passif	Actif	Passif							
<b>En millions d'euros</b>	<b>Actif</b>	<b>Passif</b>	<b>Actif</b>	<b>Passif</b>							
Swaps prêteur taux variable / emprunteur taux fixe en euro	11	573	876	4 562	-579	-47	-172	-139	-184	-38	
Swaps prêteur taux fixe / emprunteur taux fixe en euro	1	6	120	156	-5	-1	-2	-2	-	-	
Cross Currency Swaps taux variable / taux fixe	27	14	-	-	-	-	-	-	-	-	
GBP	27	14	50	44	-	-	-	-	-	-	
USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Cross Currency Swaps taux fixe / taux fixe	501	1 049	-	-	-830	1	-7	-37	-150	-637	
AUD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
CHF	195	-	612	-	47	3	13	17	14	-	
GBP	274	1 045	713	1 764	-865	1	-13	-53	-164	-636	
JPY	-	5	-	25 000	-11	-2	-8	-1	-	-	
USD	31	-	270	-	-1	-	-	-	-	-	
Cross Currency Swaps taux fixe / taux variable	311	-	-	-	273	20	77	68	108	-	
+ Swap taux variable / taux fixe											
CAD	25	-	144	-	13	1	3	3	6	-	
GBP	185	-	359	-	227	13	50	63	102	-	
USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
CHF	102	-	253	-	33	7	24	2	-	-	
Opérations de précouverture d'émissions futures	-	-	-	-	13	1	5	4	4	-	
<b>TOTAL</b>	<b>850</b>	<b>1 642</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-1 128</b>	<b>-24</b>	<b>-101</b>	<b>-106</b>	<b>-222</b>	<b>-675</b>	

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

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

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

En millions d'euros	Capitaux propres recyclables
<b>Ouverture 2015</b>	<b>-1 472</b>
Recyclé en résultat	-316
Variation de valeur efficace	660
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	-
<b>Clôture 2015</b>	<b>-1 128</b>

En millions d'euros	Capitaux propres recyclables
<b>Ouverture 2016</b>	<b>-1 128</b>
Recyclé en résultat	582
Variations de valeur efficace	-789
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	-
<b>Clôture 2016</b>	<b>-1 334</b>

La variation des réserves recyclables en 2015 s'élève à 344 M€.

La variation des réserves recyclables en 2016 s'élève à -207 M€.

### 5.4.1.2 Instruments dérivés de couverture de juste valeur

SNCF Réseau utilise également des instruments dérivés pour couvrir la valeur de ses dettes et créances à taux fixe en euros et en devises.

Lorsque les conditions de forme prévues par IAS 39 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de juste valeur, et :

— les variations de valeur du dérivé sont enregistrées en résultat de la période;

— l'élément couvert est comptabilisé initialement au coût amorti et réévalué à sa juste valeur à la clôture, pour la part du risque couvert en contrepartie du résultat.

En conséquence, les variations de valeur du dérivé et du risque couvert se neutralisent en résultat, à l'exception de la part inefficace de la couverture.

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Effet en résultat de la réévaluation des emprunts	21	24
Dérivés actifs de couverture de juste valeur des emprunts	-18	-23
Dérivés passifs de couverture de juste valeur des emprunts	-19	-2
<b>Inefficacité de la couverture de juste valeur</b>	<b>-15</b>	<b>-1</b>

### 5.4.1.3 Instruments non qualifiés en comptabilité de couverture

Il s'agit notamment des instruments financiers dérivés correspondant à des couvertures économiques qui ne répondent pas aux exigences de la norme pour faire l'objet d'une comptabilisation de couverture. Lorsqu'un instrument financier dérivé n'a pas été (ou n'est plus) qualifié de couverture, ses variations de juste valeur successives sont comptabilisées directement en résultat de la période, au sein d'une rubrique spécifique « Mark-to-market » ou « MtM sur instruments financiers à caractère opérationnel » sous le résultat opérationnel courant pour les instruments dérivés sur actifs non financiers et en résultat financier pour les instruments dérivés de change, de taux ou sur actions.

En millions	31/12/2016				31/12/2015			
	Juste valeur en euros		Montant notionnel en devises		Juste valeur en euros		Montant notionnel en devises	
	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif
<b>Instrument dérivés de change</b>	<b>75</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>39</b>	<b>4</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Dollar américain	75	-	1 562	-	35	4	1 015	180
Dollar australien	-	-	-	-	4	-	100	-
<b>Instrument dérivés de taux</b>	<b>-</b>	<b>22</b>	<b>50</b>	<b>337</b>	<b>-</b>	<b>21</b>	<b>174</b>	<b>341</b>
<b>Dérivés incorporés</b>	<b>18</b>	<b>-</b>	<b>211</b>	<b>156</b>	<b>18</b>	<b>-</b>	<b>211</b>	<b>156</b>
<b>Total des dérivés non qualifiés de couverture</b>	<b>93</b>	<b>22</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>58</b>	<b>26</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

## 5.4.2 Instruments dérivés par type d'instrument

### 5.4.2.1 Instruments dérivés de change

SNCF Réseau intervient régulièrement sur le marché des instruments dérivés de devises, principalement dans une optique de couverture des emprunts émis. La juste valeur de ces instruments au bilan est détaillée ci-après par nature d'instrument et traitement comptable :

En millions d'euros	Juste valeur au bilan 31/12/2016					Juste valeur au bilan 31/12/2015				
	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net à l'étranger	Total	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net à l'étranger	Total
Swaps de devises	644	663	-	-	1 308	839	762	-	-	1 601
Achat à terme de devises	-	-	75	-	75	-	-	39	-	39
Vente à terme de devises	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Options sur devises	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Instruments dérivés actifs</b>	<b>644</b>	<b>663</b>	<b>75</b>	<b>-</b>	<b>1 383</b>	<b>839</b>	<b>762</b>	<b>39</b>	<b>-</b>	<b>1 640</b>
Swaps de devises	1 550	64	-	-	1 614	1 063	16	-	-	1 079
Achat à terme de devises	-	-	-	-	-	-	-	4	-	4
Vente à terme de devises	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Options sur devises	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Instruments dérivés passifs</b>	<b>1 550</b>	<b>64</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 614</b>	<b>1 063</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>-</b>	<b>1 083</b>
<b>Position nette</b>	<b>-906</b>	<b>599</b>	<b>75</b>	<b>-</b>	<b>-231</b>	<b>-224</b>	<b>746</b>	<b>35</b>	<b>-</b>	<b>557</b>

#### 5.4.2.1.1 Engagements nominaux des swaps de devises ayant un sous-jacent actif

Aucune position détenue à fin 2016 et à fin 2015.



### 5.4.2.1.2 Engagements nominaux des swaps de devises ayant un sous-jacent passif

L'échéancier, par devise, des engagements nominaux des instruments souscrits est le suivant :

31/12/2016	Total		Moins de 1 an		1 à 5 ans		5 à 10 ans		10 à 20 ans		20 ans et plus	
	en millions	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture
Dollar canadien	277	195	-	-	-	-	-	-	277	195	-	-
Franc suisse	1 945	1 811	-	-	1 090	1 015	150	140	575	535	130	121
Livre sterling	3 595	4 199	-	-	800	934	-	-	1 501	1 753	1 294	1 511
Dollar de Hong Kong	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Yen	45 000	365	-	-	25 000	203	7 000	57	13 000	105	-	-
Dollar néozélandais	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dollar américain	1 220	1 157	100	95	1 000	949	-	-	-	-	120	114
Dollar australien	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Couronne Norvégienne	500	55	-	-	-	-	-	-	500	55	-	-
<b>Engagements reçus en devises</b>	-	<b>7 782</b>	-	<b>95</b>	-	<b>3 101</b>	-	<b>196</b>	-	<b>2 644</b>	-	<b>1 746</b>
Euro	-	8 266	-	77	-	3 030	-	157	-	3 038	-	1 964
<b>Engagements donnés en euros</b>	-	<b>8 266</b>	-	<b>77</b>	-	<b>3 030</b>	-	<b>157</b>	-	<b>3 038</b>	-	<b>1 964</b>

31/12/2015	Total		Moins de 1 an		1 à 5 ans		5 à 10 ans		10 à 20 ans		20 ans et plus	
	en millions	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture
Dollar canadien	277	183	-	-	-	-	-	-	277	183	-	-
Franc suisse	2 107	1 945	162	149	790	729	300	277	725	669	130	120
Livre sterling	3 629	4 945	44	60	-	-	800	1 090	1 501	2 045	1 284	1 750
Dollar de Hong Kong	300	36	300	36	-	-	-	-	-	-	-	-
Yen	45 000	343	-	-	15 000	114	17 000	130	13 000	99	-	-
Dollar néozélandais	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dollar américain	370	340	150	138	100	92	-	-	-	-	120	110
Dollar australien	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Couronne Norvégienne	500	52	-	-	-	-	-	-	500	52	-	-
<b>Engagements reçus en devises</b>	-	<b>7 844</b>	-	<b>383</b>	-	<b>935</b>	-	<b>1 497</b>	-	<b>3 048</b>	-	<b>1 980</b>
Euro	-	7 720	-	327	-	715	-	1 547	-	3 182	-	1 949
<b>Engagements donnés en euros</b>	-	<b>7 720</b>	-	<b>327</b>	-	<b>715</b>	-	<b>1 547</b>	-	<b>3 182</b>	-	<b>1 949</b>

### 5.4.2.1.3 Flux d'intérêts des swaps de devises

En figeant les cours de clôture et en retenant les taux futurs implicites de la courbe des taux à la clôture pour les taux variables, l'échéancier des flux d'intérêts se présente comme suit :

En millions d'euros	31/12/2016		31/12/2015	
	Flux d'intérêts reçus	Flux d'intérêts payés	Flux d'intérêts reçus	Flux d'intérêts payés
Moins d'un an	325	-211	328	-219
1 à 5 ans	1 202	-846	1 239	-808
5 à 10 ans	1 082	-963	1 185	-902
10 à 20 ans	1 394	-1 136	1 648	-1 214
20 ans et plus	1 333	-1 244	1 627	-1 312
<b>TOTAL</b>	<b>5 338</b>	<b>-4 400</b>	<b>6 027</b>	<b>-4 454</b>

#### 5.4.2.2 Instruments dérivés de taux

Dans le cadre de la gestion du risque de taux d'intérêt de sa dette financière, SNCF Réseau intervient sur le marché des swaps de taux. La juste valeur de ces instruments au bilan est détaillée ci-après par nature d'instrument et traitement comptable :

En millions d'euros	Juste valeur au bilan 31/12/2016					Juste valeur au bilan 31/12/2015				
	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net à l'étranger	Total	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net à l'étranger	Total
Swaps receveurs de taux fixe	1	95	18	-	114	1	97	18	-	116
Swap payeurs de taux fixe	27	-	-	-	27	11	-	-	-	11
Swaps d'index	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Options de taux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Instruments dérivés actifs</b>	<b>27</b>	<b>95</b>	<b>18</b>	<b>-</b>	<b>140</b>	<b>11</b>	<b>97</b>	<b>18</b>	<b>-</b>	<b>126</b>
Swaps receveurs de taux fixe	5	-	-	-	5	6	-	-	-	6
Swap payeurs de taux fixe	646	-	22	-	668	573	-	21	-	594
Swaps d'index	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Options de taux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Instruments dérivés passifs</b>	<b>651</b>	<b>-</b>	<b>22</b>	<b>-</b>	<b>673</b>	<b>578</b>	<b>-</b>	<b>21</b>	<b>-</b>	<b>600</b>
<b>Position nette</b>	<b>-623</b>	<b>95</b>	<b>-5</b>	<b>-</b>	<b>-533</b>	<b>-567</b>	<b>97</b>	<b>-3</b>	<b>-</b>	<b>-474</b>

#### 5.4.2.2.1 Engagements nominaux des swaps de taux

L'échéancier, par type d'instrument, des engagements nominaux est le suivant :

En millions d'euros	31/12/2016		31/12/2015	
	Dettes nettes		Dettes nettes	
	Long terme	Court terme	Long terme	Court terme
Swaps receveurs de taux fixe	882	181	1 707	174
Swaps payeurs de taux fixe	3 601	-	3 942	110
Swaps d'index	-	-	-	-
Options de taux (swaptions)	-	-	-	-

#### 5.4.2.2.2 Flux d'intérêts des swaps de taux

En figeant les cours de clôture et en retenant les taux futurs implicites de la courbe des taux à la clôture pour les taux

variables, l'échéancier des flux d'intérêts se présente comme suit:

En millions d'euros	Flux d'intérêt nets 31/12/2016				
	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Swaps receveurs de taux fixe	-10	-44	-3	15	-
Swaps payeurs de taux fixe	-41	-146	-135	-265	-67
Swaps d'index	-	-	-	-	-
Options de taux (swaptions)	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>-51</b>	<b>-190</b>	<b>-138</b>	<b>-250</b>	<b>-67</b>

En millions d'euros	Flux d'intérêt nets 31/12/2015				
	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Swaps receveurs de taux fixe	-11	-63	-39	20	-
Swaps payeurs de taux fixe	-39	-138	-112	-248	-62
Swaps d'index	-	-	-	-	-
Options de taux (swaptions)	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>-50</b>	<b>-201</b>	<b>-151</b>	<b>-227</b>	<b>-62</b>

## 6. MARGE OPÉRATIONNELLE

La marge opérationnelle est constituée du chiffre d'affaires et des produits annexes diminués des charges directement rattachables à l'exploitation.

Le chiffre d'affaires est constitué essentiellement des prestations de services générées par l'activité ferroviaire et est appréhendé au moment de la réalisation de ces prestations.

À ces redevances d'infrastructures s'ajoutent les compensations tarifaires versées par l'État 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 décomposent essentiellement, de prestations d'études, de produits locatifs et de ventes de matières.

Les charges directement rattachables à l'exploitation comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais de personnel, les impôts et taxes, et divers autres éléments. L'ensemble des dotations aux provisions liées au personnel, notamment celles relatives aux engagements envers lui (hors coût financier), figurent sur la ligne « Charges de personnel ».

La marge opérationnelle se distingue du résultat opérationnel courant qui intègre la plupart des éléments n'ayant pas d'incidence en trésorerie (amortissements, provisions, dépréciation...), et divers autres éléments non rattachables directement à un autre poste du compte de résultat. Notamment, les dépréciations et reprises de dépréciation sur actifs d'exploitation sont constatées en-dessous de la marge opérationnelle sur la ligne « Variation nette des provisions ». Dans ce cas, la marge opérationnelle est affectée lorsque la perte se réalise effectivement.

Les dotations aux provisions pour risques et charges sont également constatées sur la ligne « Variation nette des provisions » tout comme les reprises non utilisées. Les reprises utilisées sont constatées en face de la charge qu'elles viennent couvrir au sein de la marge opérationnelle.

## 6.1 CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires se décompose ainsi :

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Redevance d'accès	1 978	1 985	-7
Redevance réservation	2 048	2 056	-8
Redevance circulation	1 350	1 410	-61
Redevance quai	121	94	27
Redevances complémentaires d'électricité et de transport d'électricité *	239	259	-20
Autres recettes	43	43	-
<b>Redevances d'infrastructure</b>	<b>5 778</b>	<b>5 848</b>	<b>-70</b>
Compensation FRET	78	31	47
Autres produits	585	384	201
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>6 441</b>	<b>6 264</b>	<b>177</b>

\* Dont redevance de transport d'électricité : 151 M€.

## 6.2 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

Les achats et autres charges externes se décomposent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Rémunération de la gestion déléguée	-	-1 619	1 619
Transport électricité et Moyen de traction	-333	-243	-90
Entretien et maintenance	-543	-278	-265
Honoraires et prestations informatiques	-289	-240	-49
Patrimoine	-530	-208	-322
Autres achats et charges externes	-405	-261	-144
<b>Achats et charges externes</b>	<b>-2 100</b>	<b>-2 848</b>	<b>748</b>

### Rémunération de la gestion déléguée jusqu'au 30 juin 2015

Préalablement à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, la SNCF assurait trois grandes missions pour le compte de SNCF Réseau et à ce titre facturait à SNCF Réseau :

— l'établissement du système d'organisation de l'ensemble des circulations ferroviaires sur le réseau, dit « graphique de circulation » ;

— la gestion des systèmes de régulation et de sécurité et la gestion opérationnelle des circulations ;

— la surveillance, l'entretien régulier, les réparations, dépannages et autres mesures nécessaires au fonctionnement du réseau et de l'ensemble des installations techniques.

Suite à la mise en œuvre de la réforme au 1<sup>er</sup> juillet 2015, le poste « Rémunération de la gestion déléguée » a été remplacé par des charges de personnel et des achats externes.

### Autres achats et charges externes

Ce poste inclut les services facturés par le groupe. (cf 9.1)

## 6.3 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Les charges de personnel comprennent principalement les salaires, avantages du personnel et participations des salariés.

Les charges de personnel sont minorées du montant du Crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi (CICE) instauré par la loi de finances rectificative du 29 décembre 2012.

Au 31 décembre 2016, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Salaires	-2 247	-1 192	-1 055
Autres avantages du personnel	1	-3	4
Personnel refacturé détaché et intérimaire	-10	-6	-4
<b>Charges de personnel nettes</b>	<b>-2 256</b>	<b>-1 202</b>	<b>-1 055</b>
<b>Effectif moyen équivalent temps plein</b>	<b>54 976</b>	<b>27 325</b>	<b>30 419</b>

L'essentiel des variations des charges de personnel observées entre le 31 décembre 2016 et le 31 décembre 2015 s'explique par la mise en place de la réforme au 01 juillet 2015.

L'effectif moyen équivalent temps plein au 31/12/2016 ressort à 54 976 ETP du fait du transfert des effectifs SNCF Infra et Direction de la Circulation Ferroviaire au 1<sup>er</sup> juillet 2015.

Dans l'hypothèse où le transfert aurait eu lieu au 1<sup>er</sup> janvier 2015, l'effectif moyen équivalent temps plein aurait été de 53 996 ETP pour un montant de charges de personnel de 2 372 M€ nettes de production immobilisée.

## 6.4 IMPÔTS ET TAXES

Les impôts et taxes pris en compte dans la marge opérationnelle comprennent pour l'essentiel la Contribution Economique Territoriale (CET), les taxes foncières, la cotisation sociale de solidarité des sociétés (CSSS) et les taxes assises sur les salaires (Taxe d'apprentissage, Formation professionnelle continue, Participation des employeurs à l'effort de construction).

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
CET	-91	-69	-22
Taxes foncières	-27	-28	1
Taxes assises sur salaires	-90	-42	-48
dont Taxe sur les salaires	-7	-4	-3
dont Taxe Apprentissage	-14	-7	-7
dont Formation Professionnelle	-28	-11	-17
dont Effort à la Construction	-10	-5	-5
dont Versement Transport	-32	-15	-17
Autres Impôts et taxes (dont C3S)	-9	-8	-1
<b>Total Impôts et Taxes</b>	<b>-216</b>	<b>-146</b>	<b>-70</b>

## 7 AVANTAGES DU PERSONNEL

### 7.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL

La loi du 04 août 2014 portant réforme ferroviaire au 1<sup>er</sup> juillet 2015 garantit aux agents transférés de l'EPIC SNCF Mobilités l'intégralité de leurs droits acquis au titre des avantages du personnel dont ils étaient bénéficiaires. Les mêmes régimes restent donc en vigueur au sein de l'EPIC SNCF Réseau.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, les avantages octroyés aux agents transférés de l'EPIC SNCF Mobilités sont 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.

#### 7.1.1 Régimes de retraite et assimilés

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

#### 7.1.2 Prévoyance

Le régime de prévoyance concerne le régime complémentaire des cadres supérieurs de l'EPIC SNCF Réseau employés au statut.

#### 7.1.3 Action sociale

Le groupe SNCF Réseau met en œuvre diverses actions au titre de l'action sociale pour le personnel: accès aux infrastructures, consultation d'assistants sociaux... Ces actions profitent aux actifs (avantages à court terme) comme aux retraités (avantages postérieurs à l'emploi).

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

#### 7.1.4 Rentes Accidents du travail

Le service des rentes accidents du travail (AT) est auto-assuré au personnel actif et retraité de l'EPIC SNCF Réseau, 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 (actifs en période d'activité) et des avantages postérieurs à l'emploi (retraités et actifs en période de retraite).

#### 7.1.5 Cessation Progressive d'Activité

La Cessation Progressive d'Activité (CPA) est un dispositif dont l'objectif est d'aménager le temps de travail en fin de carrière des salariés. Elle fixe ainsi une formule de temps de travail permettant de ménager une période de transition entre l'activité professionnelle et le départ en retraite. Le dernier accord signé par l'EPIC Mobilités et entré en vigueur en juillet 2008 offre la possibilité d'une cessation dégressive ou complète pour l'ensemble du personnel des 3 EPIC. L'octroi des avantages combine des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel. L'accord est traité dans les comptes consolidés comme un avantage à long terme en application de la norme IAS 19.

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

#### 7.1.6 Médailles du travail et autres avantages

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

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

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

Au 31 décembre 2016, cet accord de majoration salariale et d'aide financière au rachat de trimestres pour les anciens apprentis s'est traduit par la constitution d'une provision de 5,2 M € au titre d'un coût des services passés.

### 7.2 ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES

#### 7.2.1 Décomposition du passif

Les principaux régimes d'avantages du personnel du Groupe donnent lieu à la comptabilisation des passifs suivants:

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Retraite et autres avantages assimilés	14	18
Prévoyance CS	16	16
Action Sociale	93	96
Rentes Accidents du travail	468	464
<b>Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi</b>	<b>591</b>	<b>595</b>
Rentes Accidents du travail	16	16
Médailles du travail et autres avantages assimilés	41	30
Cessation progressive d'activité (CPA)	185	189
Compte épargne temps (CET)	73	59
<b>Passif au titre des autres avantages à long terme</b>	<b>316</b>	<b>294</b>
<b>Passif total</b>	<b>907</b>	<b>889</b>
- dont non courant	847	837
- dont courant	60	52

#### 7.2.2 Variation du passif

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
<b>Total passif à l'ouverture</b>	<b>889</b>	<b>15</b>
Coût des services rendus	58	26
Coût des services passés	-1	-
Effet des liquidations du régime	-	-
Intérêt financier net	15	6
Ecarts actuariels générés sur la période	4	20
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-59	-26
Variation de périmètre	-	848
Effet de change	-	-
Autres	-	-
<b>Total passif à la clôture</b>	<b>907</b>	<b>889</b>

Au 1<sup>er</sup> juillet 2015, en application de la loi du 04 août 2014 portant réforme ferroviaire, SNCF Réseau a repris environ 56 000 agents de l'EPIC SNCF Mobilités. Au titre des droits acquis cumulés des bénéficiaires, un passif total de 847 millions d'euros a été inscrit à son bilan.

L'augmentation significative constatée au titre du coût des services rendus et de l'intérêt financier net résulte principalement de l'effet périmètre lié à la réforme ferroviaire: la charge reconnue sur 2016 porte sur un exercice complet.

Le coût des services passés résulte de l'alignement du calcul des droits acquis des ex-agents RFF au titre des indemnités de départ en retraite et de l'instauration du nouveau régime d'aide financière au rachat de trimestres en faveur des ex-apprentis. Ces deux événements ont respectivement généré un gain de 6 M€ et une perte de 5 M€.

La baisse du taux d'actualisation ramené de 1,75 % au 31 décembre 2015 à 1,60 % au 31 décembre 2016 a généré une perte actuarielle de 17 M€ répartie comme suit: une charge financière de 5 M€ sur la ligne « Coût financier des avantages du personnel » au titre des avantages à long terme et un impact négatif de 12 M€ sur les réserves non recyclables en capitaux propres au titre des avantages postérieurs à l'emploi. Cette perte actuarielle est partiellement compensée par un gain de 8 M€ au titre des ajustements liés à l'expérience suite notamment à une baisse du nombre de bénéficiaires constatée sur certains régimes.

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 2016 sont les suivantes:

En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	31/12/2016
<b>Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>96</b>	<b>480</b>	<b>248</b>	<b>30</b>	<b>889</b>
Coût des services rendus	2	-	2	17	28	9	58
Cotisation des salariés	-	-	-	-	-	-	-
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	-6	-	-	-	-	5	-1
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-	-	-	-	-	-	-
Effet des liquidations	-	-	-	-	-	-	-
Coût financier	-	-	2	8	4	-	15
Ecart actuariels générés sur la période	-	-1	-2	5	1	-1	4
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-1	-1	-4	-27	-23	-3	-59
Effet des variations de périmètre	-	-	-	-	-	-	-
Effet de change	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-
<b>Valeur actualisée de l'obligation à la clôture</b>	<b>14</b>	<b>16</b>	<b>93</b>	<b>484</b>	<b>258</b>	<b>41</b>	<b>907</b>
Dont valeur actualisée des obligations non financées	14	16	93	484	258	41	907

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs du régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice en 2015, sont les suivantes :

En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	31/12/2015
<b>Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture</b>	<b>15</b>	-	-	-	-	-	<b>15</b>
Coût des services rendus	3	-	1	8	13	2	26
Cotisation des salariés	-	-	-	-	-	-	-
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	-	-	-	-	-	-	-
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-	-	-	-	-	-	-
Effet des liquidations	-	-	-	-	-	-	-
Coût financier	-	-	1	3	1	-	6
Ecart actuariels générés sur la période	-4	-	4	13	7	-	20
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-1	-	-2	-13	-9	-1	-26
Effet des variations de périmètre	5	16	92	470	235	29	848
Effet de change	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-
<b>Valeur actualisée de l'obligation à la clôture</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>96</b>	<b>480</b>	<b>248</b>	<b>30</b>	<b>889</b>
Dont valeur actualisée des obligations non financées	18	16	96	480	248	30	889

### 7.3 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.

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.

### 7.3.1 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:

<b>31/12/2016</b>							
<b>En millions d'euros</b>	<b>Retraites et assimilés</b>	<b>Prévoyance</b>	<b>Action sociale</b>	<b>Rentes AT</b>	<b>Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps</b>	<b>Médailles du travail et autres avantages</b>	<b>Total</b>
Coût des services rendus	2	-	2	17	28	9	58
Coût des services passés générés sur l'exercice	-6	-	-	-	-	5	-1
Dont effet des modifications de régime	-6	-	-	-	-	5	-1
Dont effet des réductions de régime	-	-	-	-	-	-	-
Effet des liquidations sur l'obligation	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-
<b>Marge opérationnelle</b>	<b>-4</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>17</b>	<b>28</b>	<b>14</b>	<b>58</b>
Intérêt financier net du régime	-	-	2	8	4	-	15
Ecart actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme	-	-	-	-	1	-1	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-
<b>Résultat financier</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>15</b>
<b>TOTAL</b>	<b>-4</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>25</b>	<b>34</b>	<b>14</b>	<b>73</b>

<b>31/12/2015</b>							
<b>En millions d'euros</b>	<b>Retraites et assimilés</b>	<b>Prévoyance</b>	<b>Action sociale</b>	<b>Rentes AT</b>	<b>Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps</b>	<b>Médailles du travail et autres avantages</b>	<b>31/12/2016</b>
Coût des services rendus	3	-	1	8	13	2	26
Coût des services passés générés sur l'exercice	-	-	-	-	-	-	-
Dont effet des modifications de régime	-	-	-	-	-	-	-
Dont effet des réductions de régime	-	-	-	-	-	-	-
Effet des liquidations sur l'obligation	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-
<b>Marge opérationnelle</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>26</b>
Intérêt financier net du régime	-	-	1	3	1	-	6
Ecart actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme	-	-	-	-	7	-	7
Autres	-	-	-	-	-	-	-
<b>Résultat financier</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>-</b>	<b>13</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>22</b>	<b>2</b>	<b>39</b>



### 7.3.2 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 2016 contre 0,3 Mds€ sur 2015.

## 7.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS

### 7.4.1 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. La référence retenue pour déterminer le taux d'actualisation est Bloomberg AA pour la zone Euro.

#### Table de mortalité

Les engagements Action sociale et Prévoyance CS de l'EPIC 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 AT/MP. Sur la base de la table certifiée CPR, les tables de mortalité des autres régimes ont été modifiées.

Ces tables de mortalité répondent, entre autres, à la précision apportée par la norme révisée selon laquelle la mortalité doit refléter celle des bénéficiaires du régime pendant et après la période d'activité.

#### Taux d'adhésion au régime CPA

Le montant de l'engagement au titre de l'accord de cessation progressive d'activité est calculé sur la base d'une hypothèse d'adhésion de 31,89 %. Une variation à la hausse ou à la baisse de cette hypothèse de 100 points de base aurait un effet de l'ordre de 6 M€ sur la valeur de l'engagement.

### Hypothèses retenues pour les principaux régimes de l'EPIC Réseau

Les principales hypothèses actuarielles utilisées pour l'évaluation des engagements au titre des régimes de l'EPIC Réseau sont détaillées ci-après :

	31/12/2016	31/12/2015
Taux d'actualisation	1,60 %	1,75 %
Taux d'inflation	1,75 %	1,75 %
<b>Taux de revalorisation des prestations</b>		
Prévoyance	2,40 %	2,80 %
Action sociale	1,75 %	1,75 %
Rentes Accidents du travail	1,75 %	1,75 %
Cessation progressive d'activité	2,37 %	2,37 %
IDR et médailles du travail	2,37 %	2,37 %
<b>Table de mortalité</b>		
Prévoyance et action sociale	CPR H / CPR F	CPR H / CPR F
Rente AT actifs et retraités	CPR AT	CPR AT
Rente AT veuves	CPR F	CPR F
Cessation progressive d'activité	CPR 80 % H / CPR 20 % F	CPR 80 % H / CPR 20 % F
IDR et médaille du travail	CPR 80 % H / CPR 20 % F	CPR 80 % H / CPR 20 % F
<b>Taux d'adhésion au régime CPA</b>	<b>31,89 %</b>	<b>31,89 %</b>

### 7.4.2 Analyse par nature des écarts actuariels

La comptabilisation des écarts actuariels diffère selon la qualification du régime :

— pour les régimes à prestations définies au titre des avantages postérieurs à l'emploi, les écarts actuariels sont constatés en autres éléments du résultat global parmi les réserves non recyclables. Ils ne sont jamais recyclés en résultat mais peuvent être reclassés en réserves non distribuées en cas de sortie du périmètre de l'entité concernée ;

— pour les autres régimes d'avantages à long terme à prestations définies (médailles du travail, chômage, maintien de salaire, cessation progressive d'activité...), les écarts actuariels sont reconnus immédiatement en résultat financier.

#### Variation et décomposition des écarts actuariels

Au titre de l'exercice 2016, les impacts liés aux changements d'hypothèses financières sont principalement expliqués par la baisse de 0,15 pts du taux d'actualisation. Ceux relatifs aux ajustements liés à l'expérience s'expliquent essentiellement par la baisse des effectifs bénéficiaires.

Au titre de l'exercice 2015, les impacts liés aux changements d'hypothèses financières sont principalement expliqués par la baisse de 0,30 pts du taux d'actualisation entre le 1<sup>er</sup> juillet 2015 (2,05 %) et le 31 décembre 2015 (1,75 %) au titre des engagements transférés.

<b>31/12/2016</b>									
<b>En millions d'euros</b>	<b>Retraites et assimilés</b>	<b>Prévoyance</b>	<b>Action sociale</b>	<b>Rentes AT post-emploi</b>	<b>Total Post-emploi</b>	<b>Rentes AT long terme</b>	<b>Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps</b>	<b>Médailles du travail et autres avantages</b>	<b>Total Long-terme</b>
<b>Gains (pertes) actuariels à l'ouverture</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-4</b>	<b>-13</b>	<b>-16</b>				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	-	-	4	4	8	-	3	1	5
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif <sup>1</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	-	1	-2	-10	-12	-	-5	-	-5
<b>Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>-6</b>	<b>-4</b>	<b>-</b>	<b>-1</b>	<b>1</b>	<b>-</b>
Effet de change	-				-			-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Gains (pertes) actuariels à la clôture</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>-2</b>	<b>-19</b>	<b>-20</b>				
Total ajustements liés à l'expérience	-	-	4	4	8	-	3	1	5
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	-	1	-2	-10	-12	-	-5	-	-5

<b>31/12/2015</b>									
<b>En millions d'euros</b>	<b>Retraites et assimilés</b>	<b>Prévoyance</b>	<b>Action sociale</b>	<b>Rentes AT post-emploi</b>	<b>Total Post-emploi</b>	<b>Rentes AT long terme</b>	<b>Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps</b>	<b>Médailles du travail et autres avantages</b>	<b>Total Long-terme</b>
<b>Gains (pertes) actuariels à l'ouverture</b>	<b>-3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-3</b>				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	-	-	-	7	8	1	-	1	1
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif <sup>1</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	4	-1	-4	-20	-21	-	-7	-	-8
<b>Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation</b>	<b>4</b>	<b>-</b>	<b>-4</b>	<b>-13</b>	<b>-14</b>	<b>-</b>	<b>-7</b>	<b>-</b>	<b>-7</b>
Effet de change	-				-			-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Gains (pertes) actuariels à la clôture</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-4</b>	<b>-13</b>	<b>-16</b>				
Total ajustements liés à l'expérience	-	-	-	7	8	1	-	1	1
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	4	-1	-4	-20	-21	-	-7	-	-8

## 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 2016.

En millions d'euros (Gains) pertes actuariels	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	Total
<b>31/12/2016</b>							
<b>Sensibilité au taux d'actualisation</b>							
Variation de + 0,25 pt	-1	-1	-3	-17	-7	-1	<b>-29</b>
Variation de - 0,25 pt	-1	1	4	18	7	1	<b>29</b>
<b>Sensibilité au taux d'inflation</b>							
Variation de + 0,25 pt	-	1	4	18	-	-	<b>15</b>
Variation de - 0,25 pt	-	-1	-3	-17	-	-	<b>-21</b>
<b>Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA</b>							
Variation de + 1 pt	-	-	-	-	6	-	<b>6</b>
Variation de - 1 pt	-	-	-	-	-6	-	<b>-6</b>

En millions d'euros (Gains) pertes actuariels	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	Total
<b>31/12/2015</b>							
<b>Sensibilité au taux d'actualisation</b>							
Variation de + 0,25 pt	-1	-1	-4	-16	-6	-1	<b>-29</b>
Variation de - 0,25 pt	1	1	4	17	6	-	<b>29</b>
<b>Sensibilité au taux d'inflation</b>							
Variation de + 0,25 pt	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>
Variation de - 0,25 pt	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>
<b>Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA</b>							
Variation de + 1 pt	-	-	-	-	6	-	<b>6</b>
Variation de - 1 pt	-	-	-	-	-6	-	<b>-6</b>

## 7.5 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS

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

	31/12/2016	31/12/2015	Variations
Nombre de dirigeants moyen sur l'année	10	10	
<b>Rémunération totale en K€</b>	<b>2 498</b>	<b>2 435</b>	<b>63</b>

## 8 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

Les impôts sur les résultats englobent l'ensemble des impôts déterminés sur la base d'un résultat comptable net de produits et de charges. Sont comptabilisés sur cette ligne en bas du compte de résultat:

- l'impôt exigible sur les sociétés et les différentes contributions additionnelles qui s'y rattachent;
- les crédits d'impôt mécénat et étrangers;
- l'impact des redressements fiscaux au titre d'un impôt sur le résultat;
- les impôts différés.

### Impôts différés

Le Groupe comptabilise 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 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. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôts 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.

### Autres impôts sur le résultat

Les impôts sur le résultat autres que les impôts différés trouvent leur contrepartie en dettes et créances d'exploitation au bilan. Les impôts différés ne sont pas actualisés conformément à la norme IAS12 et trouvent leur contrepartie sur une ligne distincte au bilan parmi les actifs et passifs non courants.

Au 31/12/2015, SNCF Réseau avait décidé de geler le montant de son impôt différé actif (IDA) net au montant calculé au

30/06/2015 (date d'entrée en vigueur de la réforme), dans l'attente de disposer d'éléments d'analyse plus précis, notamment la finalisation du contrat de performance 2017-2026. Comme mentionné précédemment, la créance d'impôt différé était testée dans l'UGT Infrastructure.

Cette analyse a pu être menée fin 2016, conduisant à revoir la méthode d'évaluation des IDA, notamment en excluant la créance nette d'IDA des actifs de référence de l'UGT Infrastructure pour mettre en œuvre une méthode d'évaluation propre à cette nature de créance en application de la norme IAS 12.

Dans ce contexte, le groupe a calculé une créance d'IDA net pour un montant de 6,2 Mds€. Avant examen de sa part recouvrable, ce montant est constitué :

- des déficits reportables pour 3,1 Mds€;
- des différences temporaires pour 2,9 Mds€;
- des retraitements IFRS pour 0,2 Mds€.

Ce montant reconnu tient compte de l'évolution du taux d'IS de 34,43% à 28,92%. Compte tenu de son cycle de vie, le groupe considère qu'un horizon de 25 ans est un horizon raisonnable de consommation d'actif d'impôt pour reconnaître une créance d'IDA. En conséquence, la créance d'impôt différé a été comptabilisée à hauteur de 3,8 Mds€ sur un montant de 6,2 Mds€ au 31 décembre 2016, soit un écrêtement de 2,4 Mds€.

### 8.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
(Charges) / produit d'impôt courant	-	-	1
(Charges) / produit d'impôt différé	36	-44	81
<b>Total</b>	<b>37</b>	<b>-45</b>	<b>82</b>

Depuis le 1<sup>er</sup> 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.

Les impôts différés ont été évalués aux taux de 34,43 % ou 28,92 % en fonction de l'année au cours de laquelle ils se déboucleront.

### 8.2 PREUVE D'IMPÔT

Pour sa preuve d'impôt, le groupe retient comme taux d'impôt le taux applicable en France à l'impôt sur les sociétés (33,33 %) augmenté de la contribution sociale de 3,3 %, mais sans la contribution exceptionnelle de 10,7 %. Cette contribution exceptionnelle s'applique aux entreprises dont le chiffre d'affaires est supérieur à 250 M€ au cours des exercices clos jusqu'au 30 décembre 2016.

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Résultat net de l'exercice	-120	-9 916
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	1	1
Impôt sur les résultats	37	-45
Résultat des activités ordinaires avant impôt et avant quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-157	-9 873
Taux d'IS applicable en France	34,43 %	34,43 %
<b>Impôt théorique</b>	<b>54</b>	<b>3 399</b>
Différences permanentes	-126	-119
Bases Impôts non activées	77	-3 340
Crédits d'impôts	30	16
<b>Impôt sur les résultats</b>	<b>37</b>	<b>-44</b>
<b>Taux d'impôt effectif</b>	<b>N/A</b>	<b>N/A</b>

Le Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE) créé pour financer et améliorer la compétitivité des entreprises françaises et entré en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, a un effet positif de 29 M€ sur la ligne « Crédit d'Impôt » de la preuve d'impôt.

## 9 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

SNCF Réseau, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial dont le capital est intégralement détenu par l'État français (via l'Agence des Participations de l'État), est liée, au sens de la norme IAS 24 « Informations relatives aux parties liées », avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'État français.

Les informations à fournir sur les transactions individuellement ou collectivement notables avec ces entités concernent les parties liées suivantes :

— les EPIC membres du Groupe Public Ferroviaire, SNCF Mobilités et SNCF ;

— l'État.

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.

### 9.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE

#### 9.1.1 Relations avec SNCF Mobilités

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

Jusqu'à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, la SNCF assurait, pour le compte de SNCF Réseau, la gestion déléguée des infrastructures ferroviaires. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2015, le montant des charges de rémunération de la gestion déléguée versées à SNCF Mobilités (anciennement SNCF) a été remplacé par des dépenses d'exploitation et d'investissement internes.

<b>Soldes au bilan</b>		
<b>En millions d'euros</b>	<b>31/12/2016</b>	<b>31/12/2015</b>
Production d'immobilisations mandatée à la SNCF	-	1 057
Créances d'exploitation	759	1 002
Dettes d'exploitation*	726	540

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

<b>Produits et charges</b>		
<b>En millions d'euros</b>	<b>31/12/2016</b>	<b>31/12/2015</b>
Péages	3 502	3 631
Charges d'exploitation	-513	-1 917

### 9.1.2 Relations avec SNCF

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

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

<b>Soldes au bilan</b>		
<b>En millions d'euros</b>	<b>31/12/2016</b>	<b>31/12/2015</b>
Créances d'exploitation	35	99
Dettes d'exploitation	63	74

<b>Produits et charges</b>		
<b>En millions d'euros</b>	<b>31/12/2016</b>	<b>31/12/2015</b>
Produits d'exploitation	66	38
Charges d'exploitation	-489	-408

### 9.2 RELATIONS AVEC L'ÉTAT

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

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

L'État verse également à SNCF Réseau des subventions de compensation fret ainsi que des subventions de financement des projets d'investissement, par l'intermédiaire de SNCF pour certaines d'entre elles à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016 (cf. note 2.1.1.5).

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

<b>Soldes au bilan</b>		
<b>En millions d'euros</b>	<b>31/12/2016</b>	<b>31/12/2015</b>
Subventions appelées à encaisser (actif)	559	819

<b>Produits et charges</b>		
<b>En millions d'euros</b>	<b>31/12/2016</b>	<b>31/12/2015</b>
Redevances d'accès*	1 831	1 831
Compensations FRET	78	31

\* Dont redevances TER : 1 391 M€ et redevances TET : 440 M€

## 10 ENGAGEMENTS HORS BILAN

Engagements donnés	31/12/2016				31/12/2015
	Engagement total	Montant des engagements par période			Engagement total
		A moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	
<b>En millions d'euros</b>					
<b>Engagements liés au financement</b>	-	-	-	-	-
<b>Engagements liés aux activités opérationnelles</b>	<b>2 037</b>	<b>881</b>	<b>383</b>	<b>772</b>	<b>2 339</b>
Engagements d'achat d'immobilisations : autres immobilisations	65	25	39	1	28
Engagements d'achat d'immobilisations : PPP et concession/projet EOLE	808	614	194	-	1 214
Promesses de vente immobilière	17	16	1	-	54
Contrats de location simple : mobilier	176	158	18	-	169
Contrats de location simple : immobilier	207	65	130	12	109
Garanties financières donnés à des tiers	764	3	2	759	765
<b>Engagements liés au périmètre consolidé</b>	-	-	-	-	-
<b>Autres engagements donnés</b>	-	-	-	-	-
<b>Total engagements donnés</b>	<b>2 037</b>	<b>881</b>	<b>383</b>	<b>772</b>	<b>2 339</b>

Engagements reçus	31/12/2016				31/12/2015
	Engagement total	Montant des engagements par période			Engagement total
		A moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	
<b>En millions d'euros</b>					
<b>Engagements liés au financement</b>	<b>1 250</b>	<b>1 250</b>	-	-	<b>1 250</b>
Lignes de crédit confirmées non utilisées	1 250	1 250	-	-	1 250
<b>Engagements liés aux activités opérationnelles</b>	<b>940</b>	<b>545</b>	<b>374</b>	<b>21</b>	<b>1 200</b>
Engagements d'achat d'immobilisations : autres immobilisations	423	423	-	-	1 029
Promesses de vente immobilière	17	16	1	-	54
Contrats de location simple : immobilier	8	5	3	-	5
Garanties financières reçues de tiers	493	102	371	21	112
<b>Engagements liés au périmètre consolidé</b>	-	-	-	-	-
<b>Autres engagements reçus</b>	-	-	-	-	-
<b>Total engagements reçus</b>	<b>2 190</b>	<b>1 795</b>	<b>374</b>	<b>21</b>	<b>2 450</b>

### 10.1 ENGAGEMENTS RELATIFS AUX ACHATS D'IMMOBILISATIONS

Les engagements hors bilan au 31 décembre 2016 comprennent principalement les engagements sur les partenariats publics privés relatifs aux LGV : les engagements donnés correspondent aux investissements restant à comptabiliser ; les engagements reçus correspondent aux subventions restant à comptabiliser, au fur et à mesure de l'avancement des projets.

#### PPP et concession

La valeur actualisée au 31 décembre 2016 des montants restant à verser au titre des PPP et concession s'élève à 551 M€ et se décompose comme suit :

- 193 M€ sur CNM ;
- 295 M€ sur BPL ;
- 63 M€ sur SEA.

La valeur actualisée au 31 décembre 2016 des subventions restant à percevoir au titre des PPP et concession s'élève à 424 M€ et se décompose comme suit :

- 189 M€ sur CNM ;
- 206 M€ sur BPL ;
- 29 M€ sur SEA.

## 10.2 ENGAGEMENTS RELATIFS AUX PROJETS FERROVIAIRES

### Projet Charles de Gaulle Express

La loi du 28 décembre 2016 de ratification de la liaison CDG Express attribue à une société, détenue majoritairement par SNCF Réseau et le Groupe ADP une concession de travaux (avec la possible participation d'un investisseur tiers au capital, pour une part minoritaire). La société aura pour objet la conception, le financement, la réalisation ou l'aménagement, l'exploitation ainsi que la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure ferroviaire. La loi permet également à l'État de désigner, par voie d'appel d'offres, l'exploitant ferroviaire chargé du service de transport de personnes.

L'État a fait adopter un amendement visant à préciser que la règle d'or ne s'applique pas à la participation de SNCF Réseau au financement du CDG Express compte tenu de sa spécificité. Le montage financier de cette concession est en cours de finalisation.

### Projet EOLE

Un arrêté inter-préfectoral du 31 mars 2016 a autorisé la réalisation des travaux et l'exploitation du prolongement à l'ouest de la ligne E du RER de la gare Haussmann St Lazare jusqu'à Nanterre – La Folie.

L'ensemble des financeurs a désormais approuvé le protocole cadre de financement, à l'exception du Conseil Général des Hauts-de-Seine.

Le protocole arrête le plan de financement global du projet à hauteur de 3,4 Mds€ dont 256 M€ sur fonds propres SNCF Réseau. Le montant des travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau s'élève à 3 Mds€. La mise en service s'échelonne de 2022 à 2024.

Sur décision de l'État, SNCF Réseau assurera une avance (remboursable) de trésorerie plafonnée à 40 % de l'ensemble des dépenses engagées à chaque instant, soit un montant maximum de 805 M€. Cette avance, effectuée sur une période de 10 ans, sera rémunérée au taux de 1,5 %. Les frais de portage sont couverts par l'État et la Société du Grand Paris (SGP).

SNCF Réseau attend désormais la notification du financement par le STIF.

## 10.3 ENGAGEMENTS RELATIFS AUX RÉSERVATIONS DE SILLONS

Le Document de Référence du Réseau pour 2017 consultable sur le site internet de SNCF Réseau prévoit un nouveau mécanisme d'indemnité réciproque en cas de suppression ou de modification importante, par l'une ou l'autre des parties, des sillons affectés et/ou réservés.

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

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

Dans le cas présent, en l'absence d'historique et de recul suffisant pour mesurer de façon fiable les impacts issus de ce nouveau dispositif, aucun montant n'a été déclaré en engagements hors bilan donnés ni reçus au titre de ces pénalités dans les comptes clos au 31 décembre 2016.

## 10.4 GARANTIES FINANCIÈRES DONNÉES À DES TIERS

— Les garanties financières données à des tiers se composent au 31 décembre 2016 principalement de la garantie émise en 2011 par RFF en faveur de la Caisse des Dépôts-direction des Fonds d'Épargne;

— Les garanties financières reçues s'élèvent à 493 M€ et se décomposent principalement:

- d'une garantie financière auprès de Eiffage Rail Express pour 187 M€;
- d'une garantie financière auprès d'OCVIA pour 122 M€.

## 10.5 CADRE SOCIAL D'ENTREPRISE ET ACCORD DE BRANCHE

Le nouveau régime de travail des salariés du Groupe Public Ferroviaire (GPF) a été définitivement adopté en juin 2016 (décret-socle, accord de branche et accord d'entreprise). Il est entré en vigueur le 12 décembre 2016, date de début du service annuel 2017.

Les négociations intervenues fin 2016 avec les organisations syndicales représentatives du Groupe Public Ferroviaire sur la mise en place d'un dispositif de forfait jour, faisant suite aux dispositions de la loi n°2014-872 du 4 août relative à la réforme ferroviaire et à l'accord d'entreprise du 14 juin 2016 relatif à l'organisation du travail n'ont pas permis, à ce stade, d'aboutir à la conclusion d'un accord d'entreprise à ce sujet. L'impératif de fournir à l'encadrement du GPF un régime de travail adapté à ses responsabilités et sujétions au moment où entre en application le nouveau cadre social d'entreprise rend nécessaire la mise en place d'un dispositif de forfait jour, à même de sécuriser le régime de travail précédemment applicable au titre III du RH77. Il est donc fait application du dispositif du forfait jour prévu par le chapitre II, article 51 de l'accord collectif de branche du 31 mai 2016 relatif au contrat de travail et à l'organisation du travail dans la branche ferroviaire.

## 11 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

En application de l'article 222-8 du règlement de l'Autorité des marchés financiers, le tableau ci-dessous présente les honoraires versés par SNCF Réseau, ses filiales intégrées globalement et ses activités conjointes à chacun des contrôleurs légaux chargés de contrôler les comptes annuels et consolidés du Groupe SNCF Réseau.

Les commissaires aux comptes titulaires de SNCF Réseau sont PriceWaterHouseCoopers et Ernst & Young, pour les exercices clos à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015.

Le tableau ci-dessous présente le détail des honoraires par cabinet :

En millions d'euros	Ernst & Young		PriceWaterHouseCoopers	
	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2015
Commissariat aux comptes (consolidés et individuels)	0,3	0,3	0,3	0,3
Autres diligences et prestations directement liées à la mission de Commissariat aux comptes	0,2	-	0,3	0,2
Autres prestations	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>0,4</b>	<b>0,3</b>	<b>0,6</b>	<b>0,5</b>



O4—  
RAPPORT  
DE GESTION  
SOCIAL  
SNCF RÉSEAU

<b>1</b>	<b>SNCF RÉSEAU EN 2015</b>	<b>101</b>
1.1	PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ	101
1.2	STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE	102
1.3	FAITS MARQUANTS	102
1.5	CHIFFRES CLÉS FINANCIERS	104
1.6	VALEUR ACTUELLE DE L'ACTIF À LA DATE DE CLÔTURE	104
1.7	ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	104
<b>2</b>	<b>RÉSULTATS DE L'EXERCICE</b>	<b>104</b>
2.1	COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2016	104
2.1.1	Le chiffre d'affaires	105
2.1.2	Production immobilisée	105
2.1.3	Autres produits d'exploitation	105
2.1.4	Achats et charges externes	105
2.1.5	Charges de personnel	106
2.1.6	Résultat financier	106
2.1.7	Résultat exceptionnel	106
<b>3</b>	<b>INVESTISSEMENTS</b>	<b>106</b>
<b>4</b>	<b>ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT</b>	<b>107</b>
4.1	GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ	108
<b>5</b>	<b>ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ENTREPRISE</b>	<b>108</b>
5.1	ACTIVITÉ COMMERCIALE : AMÉLIORER L'ACCÈS AU RÉSEAU	108
5.2	EXPLOITATION DU RÉSEAU : LES ENJEUX DE SÉCURITÉ ET RÉGULARITÉ	109
5.3	MAINTENANCE DU RÉSEAU : SÉCURITÉ ET INNOVATION	109
5.4	ACTIVITÉ FONCIÈRE-IMMOBILIÈRE	109
<b>6</b>	<b>RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT</b>	<b>110</b>
6.1	CONCOURS PUBLICS RELATIFS AUX INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU	110
6.2	RESPONSABILITÉ FISCALE	110
6.3	REQUALIFICATION D'UNE PARTIE DE LA DETTE DE SNCF RÉSEAU	110
<b>7</b>	<b>VOLET SOCIAL</b>	<b>110</b>
<b>8</b>	<b>INFORMATION SUR LES DÉLAIS DE RÈGLEMENT FOURNISSEURS</b>	<b>110</b>
<b>9</b>	<b>ENJEUX ET PERSPECTIVES</b>	<b>110</b>
<b>10</b>	<b>GOVERNANCE ET TYPOLOGIE DES RISQUES</b>	<b>111</b>
<b>11</b>	<b>RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DE L'ENTREPRISE</b>	<b>111</b>

# SNCF RÉSEAU EN 2015

## 1 SNCF RÉSEAU EN 2015

### 1.1 PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2015, à la suite de la loi sur la réforme ferroviaire promulguée le 4 août 2014, au sein du groupe SNCF, SNCF Réseau regroupe en un seul établissement public les équipes de Réseau Ferré de France et celles de la branche Infrastructure de la SNCF (Infra et Direction de la Circulation Ferroviaire). En février, le Conseil d'administration de SNCF Réseau a fixé son siège au 15-17 rue Jean-Philippe Rameau à St Denis, ce qui a marqué une étape importante dans la construction du GI unifié avec le rapprochement physique d'équipes de RFF et de SNCF.

SNCF Réseau gère, maintient, développe et commercialise les services offerts par le Réseau Ferré National. Il est le garant de la sécurité et de la performance de près de 30 000 km de lignes, dont 2000 de Lignes à Grande Vitesse. Il est le garant de l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients dans des conditions transparentes et non discriminatoires: 26 entreprises ferroviaires circulent sur le Réseau et 12 autres entreprises, appelées candidats (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

SNCF Réseau est organisé autour de 4 métiers et une direction générale Île-de-France:

## SNCF RÉSEAU

### MAINTENANCE & TRAVAUX

Maintenance du réseau, sécurité opérationnelle

### CIRCULATION

Gestion des circulations ferroviaires

### INGÉNIERIE & PROJETS

Prestations d'ingénierie de maîtrise d'ouvrage déléguée, de maîtrise d'œuvre et de logistique chantier, en France et à l'étranger

### ACCÈS AU RÉSEAU

Gestion de l'accès au réseau dans le respect des fonctions essentielles

La Direction Générale Île-de-France regroupe la Circulation, Maintenance et Travaux, Ingénierie et Projet sous l'autorité d'un Directeur Général, afin de répondre aux spécificités de cette zone ferroviaire hyper dense.

Par ailleurs, onze directions territoriales, directement rattachées au Secrétariat Général, assurent sur leur territoire respectif la représentation institutionnelle de l'entreprise auprès des partenaires locaux, notamment les autorités organisatrices de transport, sous le pilotage des directeurs généraux adjoints.

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

Par ailleurs, ses trois filiales (CDG Express Etudes, SFERIS et Eurailscout BV) sont présentes sur les activités suivantes: prestation de travaux et d'accompagnement des chantiers en France, inspections et analyses embarquées des voies ferrées, et projet de liaison ferroviaire en France, entre la gare de l'Est à Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (participation conjointe avec Aéroport de Paris).

Enfin, sur décision des États français et espagnol, concédants de la ligne Perpignan Figueras, SNCF Réseau et ADIF ont été chargés de reprendre l'exploitation de la ligne à compter de décembre 2016, via la constitution d'une filiale commune, Linea Figueiras Perpignan SA. L'équilibre de son exploitation est garanti par les États. Le Conseil d'administration a voté une prise de participation dans la société commune à hauteur de 30 000 euros représentant 50 % du capital.

## 1.2 STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE

La stratégie de l'entreprise s'inscrit dans le cadre d'Ambition Réseau 2020 « Construire ensemble un champion industriel, pour un réseau performant, innovant et toujours plus sûr ».

Le réseau ferroviaire national doit se transformer, pour accompagner un monde en pleine mutation. Il doit relever les défis de l'époque : la croissance démographique, le changement climatique, les révolutions technologiques, la complexité des flux, l'ouverture à la concurrence en Europe, le développement de l'export, l'Europe ferroviaire et les nouvelles aspirations sociétales...

Désireux de répondre au mieux aux attentes de ce monde nouveau, SNCF Réseau a co-construit une stratégie Réseau 2020 dont les 3 grands engagements sont :

— de renforcer les fondamentaux de l'excellence industrielle et sociale ;

— engager une mutation au service de la performance industrielle et économique ;

— et développer la coopération au sein de SNCF Réseau, du Groupe public et avec les parties prenantes.

## 1.3 FAITS MARQUANTS

2016 est la première année complète depuis la mise en œuvre de la réforme et la création de SNCF Réseau.

Le 18 février 2016, le Président du Conseil d'administration Jacques Rapoport a présenté sa démission. Il a continué d'exercer ses fonctions jusqu'à la nomination de son successeur, Patrick Jeantet le 25 mai 2016.

En dépit d'un environnement complexe marqué par les inondations, les grèves et les attentats du 1<sup>er</sup> semestre, plus de 5 milliards d'euros de maintenance et de régénération du réseau ont été réalisés. Cela représente plus de 1 500 chantiers, à travers toute la France, dont la moitié réalisés la nuit. Cette réussite est le fruit de l'engagement de l'ensemble des collaborateurs, mobilisés pour faire du réseau un réseau plus sûr et plus performant, offrant une meilleure qualité de service à ses clients.

Ainsi, les investissements pour la sécurité, priorité du Groupe Public Ferroviaire, ont été renforcés, par exemple à travers le programme Excellence Sécurité PRISME. Dans le cadre du programme VIGIRAIL, 463 aiguillages ont été renouvelés en 2016 après 405 en 2015 et 363 en 2014.

Par ailleurs, poursuivant son engagement de « sévèrisation » de ses règles de maintenance, SNCF Réseau accélère le rythme de remplacement de certains composants et s'assure du respect de l'anticipation dans la correction de défauts (maintenance prédictive). Par exemple, le remplacement de 15 300 coupons de rails a été traité sur l'année 2016 dont près de 4 000 en Île-de-France.

La zone dense d'Île-de-France est caractérisée par une concentration de trafics exceptionnelle. En 2016, près de 700 M€ ont été consacrés au renouvellement du réseau francilien, en forte augmentation par rapport à 2015. SNCF Réseau a ainsi renouvelé 172 appareils de voie dans le cadre du programme Vigirail, contre 150 en 2015, et 214 km de voies, contre 123 km l'année dernière (+74%). Les équipes d'Île-de-France ont également poursuivi la modernisation de plusieurs postes de signalisation dont la mise en service courant 2017 contribuera à améliorer la régularité des trains.

SNCF Réseau a également accru ses investissements pour le développement de la mobilité francilienne. Le prolongement de la ligne Eole vers l'ouest est entré en phase active avec la signature du marché NExTEO (futur système automatique d'espacement entre les trains, destiné au tronçon central du RER E) et l'accord sur un protocole de financement en cours de signature par l'ensemble des partenaires publics. L'entreprise a par ailleurs contribué avec Gares & Connexions à la mise en accessibilité de 12 gares. Malgré le fort accroissement des travaux et la poursuite du vieillissement du réseau francilien, SNCF Réseau s'attache à préserver au mieux la régularité des trains tout en maintenant un haut niveau de sécurité.

Dans les autres régions, après onze ans de travaux et un investissement de 435 millions d'euros, le bouchon ferroviaire de Bordeaux a été supprimé début mai 2016 avec la dernière phase de travaux qui permettront d'accueillir dès 2017, la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux. D'autres travaux notamment dans le cadre du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, ont contribué à la refonte des dessertes fret, Intercités et TER dans toute la région Nouvelle Aquitaine. De même le plan de fiabilisation de la maintenance sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais a été lancé.

Les travaux se poursuivent également sur les lignes 7 à 9 et les capillaires fret : des lignes ont été réouvertes en 2016 comme Oloron-Bedous, Chartres-Voves ou Fécamp-Breauté, ainsi que la ligne du Bec d'Ambès pour le fret.

2016 est aussi une année importante en matière d'innovations et de modernisation des systèmes. La mutation industrielle de SNCF Réseau au service de la performance est portée par le développement des nouvelles technologies :

— les périmètres de deux commandes centralisées du Réseau ont été étendus à Dijon et à Lyon, marquant le passage vers la télécommande des aiguillages au niveau régional et la programmation informatisée des itinéraires ;

— parmi les nombreux développements informatiques, on peut citer le projet SIPH – Système Industriel de Production Horaire – qui sera le premier SI d'envergure qui se basera sur le référentiel numérisé d'infrastructure unique GAIA, en cours de constitution pour tous les métiers de SNCF Réseau ;

— les développements et le déploiement d'un système de GMAO se poursuivent ;

— des engins visant à automatiser et moderniser la surveillance du réseau sont en cours de test, tel le train SURVEILLE (tournées de surveillance automatique) ;

— le digital au sein des métiers de maintenance : les agents de production ont reçu près de 14 000 tablettes et phablettes ; des applications ont été déployées sur ces outils concernant notamment les tournées de surveillance des caténaires, des rails, des abords en ligne classique et le suivi des cœurs d'appareils de voie ; chaque métier intègre progressivement de nouvelles fonctionnalités.

L'innovation ne se réduit pas à l'introduction de nouveaux objets technologiques, c'est aussi un processus de transformation en profondeur des métiers et des manières de faire.

La dynamique collective de SNCF Réseau au service d'une gestion performante du réseau repose sur ses collaborateurs. 2016 marque un niveau historique de recrutement pour accompagner l'ambition de ces enjeux partagés sur le long terme. Plus de 3 000 nouveaux collaborateurs ont été recrutés. SNCF Réseau augmente ainsi ses effectifs pour la troisième année consécutive pour les porter à 54 027 collaborateurs.

Par ailleurs, le nouveau régime de travail des salariés du Groupe Public Ferroviaire a été adopté. Le décret dit socle pris par l'État après concertation avec les représentants des entreprises et les syndicats de la branche ferroviaire a été publié le 9 juin; il sera applicable à toutes les entreprises ferroviaires en France. La convention collective de la branche ferroviaire a été signée par l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) et les organisations syndicales. L'accord d'entreprise SNCF a été signé par la direction du Groupe Public Ferroviaire et les organisations syndicales. Le nouveau régime de travail entrera en vigueur au moment du passage au Service annuel 2017.

Pour ce qui concerne les trafics, au-delà des actualités conjoncturelles, les trafics voyageurs ont accusé, jusqu'à la fin de l'été, une diminution plus structurelle par rapport à l'an dernier. Cependant depuis septembre, cette baisse des circulations s'est estompée. S'agissant du fret, les trafics de l'année 2016 régressent globalement par rapport à ceux de l'an dernier, sauf pour quelques acteurs du marché.

Neuf ans après la mise en service de la LGV Est, 106 km supplémentaires ont été mis en service le 3 juillet 2016. L'extension de la LGV Est accélère les liaisons entre l'Alsace et le cœur de l'Europe. Un gain de temps qui place Strasbourg, avec 16 allers-retours quotidiens, à moins de 2 heures de TGV de Paris (1h48 contre 2h20 auparavant).

En outre, l'année 2016 a été l'occasion de refonder la politique de financement de SNCF Réseau afin de tenir compte de l'évolution du marché et des attentes des investisseurs. L'entreprise a mis l'accent sur la diversification de ses financements, en termes géographiques et en terme de format, afin d'accroître la diversité de ses sources de financement, la profondeur du marché et ainsi la capacité de financement de l'entreprise.

Pour ce faire, deux nouveaux programmes de financement ont notamment été lancés en 2016 :

— une émission publique inaugurale en devise étrangère (US Dollar) d'un montant d'un milliard USD et de maturité 3 ans – 57% de cette émission a été distribuée en Amérique du Nord, Asie et Moyen-Orient, trois zones dans lesquelles SNCF Réseau était peu ou pas présent jusqu'alors (10% du total des émissions de RFF / SNCF Réseau depuis 1997);

— une émission publique inaugurale d'obligations vertes (Green Bond) d'un montant de 900 M€ et de maturité 15 ans permettant de financer en priorité la modernisation du réseau structurant. Cette transaction inaugurale a été très positivement accueillie par le marché (livre d'ordres de 1,4 Mds€) et a permis de se diversifier auprès d'Investisseurs Socialement Responsables (qui ont représenté 62% des acquéreurs). SNCF Réseau est ainsi devenu le 1<sup>er</sup> gestionnaire d'infrastructures ferroviaires au monde et la 1<sup>ère</sup> entreprise du secteur des transports en Europe à émettre un Green Bond.

En application de la loi de réforme ferroviaire, des mesures de financement du système ferroviaire ont été prises pour :

— garantir un haut niveau de sécurité des personnes et des biens sur le réseau;

— améliorer la qualité de service proposée aux opérateurs de transport, notamment de fret;

— permettre le redressement financier de SNCF Réseau : accord sur une trajectoire financière qui doit permettre, dans un délai de dix ans à compter de l'entrée en vigueur du contrat pluriannuel de performance, d'assurer la couverture du coût complet du réseau et la maîtrise de l'évolution de la dette portée par SNCF Réseau.

Ces mesures se traduisent essentiellement par :

— la conclusion d'un contrat pluriannuel de performance (2017-2026) avec l'État;

— l'institution du principe de la règle d'or.

Le Conseil d'Administration de SNCF Réseau a approuvé le 20 décembre 2016 le projet de contrat pluriannuel de performance 2017-2026. Il a été soumis pour avis simple à l'ARAFER avant signature conjointe avec l'État. Une consultation publique a été lancée en janvier 2017.

Ce contrat prévoit sur 10 ans la progression des budgets de modernisation du réseau structurant et donne ainsi à SNCF Réseau une visibilité long-terme sur les moyens mis à sa disposition :

— près de 34 Mds€ seront investis en faveur du renouvellement et de la mise en conformité du réseau structurant en dix ans :

• 27,9 Mds€, financés par SNCF Réseau, seront consacrés au renouvellement du réseau structurant, avec un pic à 3 Mds€ par an (avant gain de productivité) à partir de 2020;

• 4,5 Mds€ seront investis par l'État, les collectivités territoriales et SNCF Réseau dans les travaux de mise en conformité, tant pour la sécurité que pour l'accessibilité;

— 1,8 Mds€ seront consacrés aux investissements industriels et technologiques (engins, informatique et outils digitaux...), dont près de 300 M€ par an de 2017 à 2019, afin de permettre la productivité future;

— 12 Mds€ d'investissements dédiés à la modernisation du réseau structurant, aux lignes régionales et aux nœuds ferroviaires dans le cadre de contractualisations avec l'État et les collectivités territoriales, notamment les Contrats de Plan État-Région (CPER);

— au-delà de l'effort de l'État, la pérennisation du retour à l'équilibre de la trajectoire nécessite également des efforts de productivité de SNCF Réseau, avec 1,2 Mds€ d'économie cumulé à l'horizon 2026, à travers le déploiement du plan de performance. Un Tableau de suivi de cette performance (indicateurs industriels et financiers présentés au paragraphe 2.6) prévu au contrat permettra de s'assurer de l'atteinte des objectifs.

Pour réaliser cet engagement de performance, la direction de SNCF Réseau a engagé un plan de performance, qui a vocation à mettre en tension l'entreprise dans une logique de transformation de ses modes de fonctionnement.

Ce plan a pour objectif d'atteindre :

• 0,5 Mds€ de productivité sur les dépenses d'investissement et les charges d'exploitation à fin 2021;

• une économie de 1,2 Mds€ à fin 2026 (par rapport à une trajectoire déterminée avant gain de productivité).

Évolutif, le plan est structuré autour de leviers innovants :

• augmentation de la productivité portée par la croissance du volume de régénération et la mise en œuvre de leviers d'efficacité industrielle (innovation technologique, réingénierie des processus, maximisation des plages travaux de nuit);

• gains de productivité réinvestis dans le réseau;

- décroissance programmée du volume d'entretien, conséquence des efforts sur la régénération du réseau d'ici à 2021 (soit près de 270 M€ en 2026);

- réduction des charges commerciales (progression de la qualité de service).

La gouvernance instaure un suivi rapproché du COMEX, notamment le Président:

- sur la base d'un reporting mensuel au démarrage, puis tous les deux mois;

- chaque membre du COMEX est doublement responsable pour chacun des leviers à titre collectif et individuel.

Le gouvernement a estimé, dans le cadre du rapport sur la dette de SNCF Réseau, qu'il n'était pas opportun d'envisager à ce stade un dispositif de reprise de la charge de la dette historique du gestionnaire d'infrastructure: « Davantage que la question d'une reprise de dette, c'est la capacité à maîtriser l'évolution de cette dette, en réduisant les déficits annuels puis, à moyen terme, en retrouvant une situation excédentaire, qui constituera la clé de voûte du redressement financier du groupe ferroviaire. [...] La prochaine actualisation du contrat de performance, qui interviendra trois ans après sa signature, sera l'occasion de réexaminer les solutions mises en œuvre pour maîtriser et réduire l'endettement de SNCF Réseau au regard de l'atteinte des objectifs et du respect des orientations figurant au contrat. »

Enfin la règle d'or a pour objectif de contribuer à maîtriser l'endettement de SNCF Réseau en fixant un ratio (Dette financière nette / MOP) au-delà duquel SNCF Réseau ne peut plus participer au financement des investissements de développement du réseau ferroviaire, qui doit alors être assuré intégralement par les demandeurs (État, collectivités,...).

Le projet de décret d'application de ce dispositif a été adressé au Conseil d'État début janvier après prise en compte de l'avis de l'ARAFER. Le niveau plafond du ratio est fixé à 18; ce plafond était atteint dans les comptes 2015 (18,76). Sur la base des comptes présentés à fin 2016, le ratio s'établirait à 22,24.

#### 1.4 CHIFFRES CLÉS FINANCIERS

En millions d'euros	2016	2015
Chiffre d'affaires	6 397	6 275
Excédent brut d'exploitation	1 696	2 005
Résultat d'exploitation	883	871
Résultat financier	-1 442	-1 444
Résultat courant	-559	-573
Résultat exceptionnel	59	-9 544

#### 1.5 VALEUR ACTUELLE DE L'ACTIF À LA DATE DE CLÔTURE

Pour rappel, un test de valeur avait été réalisé au moment de la clôture des comptes arrêtés au 31 décembre 2015 qui avait conduit à une dépréciation de 9,6 Mds€. Il était basé sur les discussions en cours avec l'État, préalables à la signature du contrat pluriannuel de performance prévu par la loi du 4 août 2014 et une trajectoire financière de SNCF Réseau prenant en compte les évolutions et hypothèses structurantes discutées avec l'État à cette date.

La finalisation du contrat de performance avec l'État et sa validation par le conseil d'administration de SNCF Réseau du 20/12/2016 a constitué un indice de variation de valeur et un nouveau test a été réalisé au 31/12/2016.

Les hypothèses clés du test de valeur demeurent le niveau des péages, des concours publics et de la maintenance du réseau existant.

Le résultat de ce test n'a pas conduit à modifier le montant de dépréciation comptabilisé au 31/12/2015.

#### 1.6 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Le conseil d'administration du 30 novembre 2016 a validé la création de la filiale ALTAMETRIS détenue à 100% par l'EPIC SNCF Réseau en charge d'industrialiser et de commercialiser l'acquisition, le traitement et la valorisation de données via des vecteurs mobiles automatisés, essentiellement des drones et des satellites. Sa création est en cours et devrait intervenir en début 2017.

### 2 RÉSULTATS DE L'EXERCICE

#### 2.1 COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2016

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Chiffre d'affaires	6 397	6 275
Production immobilisée et stockée	3 861	2 036
Achats et charges externes	-4 886	-4 472
<b>Valeur Ajoutée</b>	<b>5 372</b>	<b>3 840</b>
Autres produits d'exploitation (dont subventions d'exploitation)	112	88
Impôts, taxes et versements assimilés	-221	-140
Charges de personnel	-3 567	-1 783
<b>Excédent Brut d'Exploitation</b>	<b>1 696</b>	<b>2 005</b>
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation et reprise de subvention d'investissement, Transferts de charges	995	774
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	-1 806	-1 908
Autres charges de gestion	-1	-1
<b>Résultat d'Exploitation</b>	<b>883</b>	<b>871</b>
Produits financiers	483	510
Charges financières	-1 925	-1 954
<b>Résultat Financier</b>	<b>-1 442</b>	<b>-1 444</b>
<b>Résultat Courant</b>	<b>-559</b>	<b>-573</b>
Produits exceptionnels	667	95
Charges exceptionnelles	-608	-9 640
<b>Résultat Exceptionnel</b>	<b>59</b>	<b>-9 544</b>
Impôt sur les résultats	87	44
<b>Résultat Net</b>	<b>-413</b>	<b>-10 073</b>

## 2.1.1 Le chiffre d'affaires

En millions d'euros	31/12/16	31/12/15	Variation de l'exercice
Redevance d'accès	1 978	1 985	-7
Redevance de réservation	2 048	2 056	-8
Redevance de circulation	1 350	1 410	-61
Redevance quais	121	94	27
Redevances complémentaires électricité	239	259	-20
<b>Sous-total recettes commerciales d'infrastructure</b>	<b>5 735</b>	<b>5 806</b>	<b>-70</b>
Autres produits	661	470	191
<b>Total Chiffre d'affaires</b>	<b>6 397</b>	<b>6 275</b>	<b>121</b>

La baisse du chiffre d'affaires de -70 M€ par rapport à 2015, est principalement due à la réduction significative des trafics (-20 millions de trains-km / -4%).

La baisse des redevances d'infrastructure de -66 M€ (-1%) comprend :

- -75 M€ au titre des grèves et intempéries;
- +21 M€ du fait de la mise en service de la LGV Est 2<sup>ème</sup> phase;
- -31 M€ d'effet volume (baisse des trafics – cf. p.9);
- +9 M€ d'effet prix (progression des barèmes des péages de +0,4%);
- +10 M€ d'éléments non récurrents (grèves 2014 facturées en 2015 pour 8 M€ et +18 M€ de régularisation de la RA et la RQ en 2016).

## 2.1.2 Production immobilisée

En millions d'euros	31/12/16	31/12/15	Variation de l'exercice
Production immobilisée ACE	2 598	1 492	1 106
Production Immobilisée Charges de personnel	1 154	498	656
Production Stockée	109	46	63
<b>Total Production Immobilisée</b>	<b>3 861</b>	<b>2 036</b>	<b>1 825</b>

## 2.1.3 Autres produits d'exploitation

En millions d'euros	31/12/16	31/12/15	Variation de l'exercice
Subventions d'exploitation	105	76	29
Autres produits	8	12	-5
<b>Total Autres Produits d'Exploitation</b>	<b>112</b>	<b>88</b>	<b>24</b>

## 2.1.4 Achats et charges externes

### 2.1.4.1 Détails des achats et charges externes

En millions d'euros	31/12/16	31/12/15	Variation de l'exercice
Rémunération du GID	-	-1 619	1 619
Moyens de transport et de traction	-336	-252	-84
Entretien, maintenance	-1 877	-1 115	-762
Honoraires et prestations informatiques	-551	-374	-177
Patrimoine	-657	-403	-254
Autres achats et charges externes	-1 465	-708	-757
<b>Total Achats et charges externes</b>	<b>-4 886</b>	<b>-4 472</b>	<b>-414</b>

### 2.1.4.2 Rémunération de la gestion déléguée (jusqu'au 30 juin 2015)

Préalablement à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, la SNCF assurait trois grandes missions pour le compte de SNCF Réseau et à ce titre facturait SNCF Réseau :

— l'établissement du système d'organisation de l'ensemble des circulations ferroviaires sur le réseau, dit « graphique de circulation »;

— la gestion des systèmes de régulation et de sécurité et la gestion opérationnelle des circulations;

— la surveillance, l'entretien régulier, les réparations, dépannages et autres mesures nécessaires au fonctionnement du réseau et de l'ensemble des installations techniques.

Le montant présenté correspondait en conséquence au montant du 1<sup>er</sup> semestre 2015.

Suite à la mise en œuvre de la réforme au 1<sup>er</sup> juillet 2015, le poste « rémunération de la gestion déléguée » a été remplacé, au second semestre et en 2016, par des charges de personnel et des achats externes.

### 2.1.4.3 Autres achats et charges externes

Préalablement à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, l'essentiel des dépenses présentant un caractère immobilisable étaient inscrites au bilan sans transiter par le compte de résultat. Suite à la mise en œuvre de la réforme au 1<sup>er</sup> juillet 2015, l'internalisation de la production des immobilisations au sein de SNCF Réseau s'est traduite par l'inscription des achats et charges externes concernés en charges et corrélativement par l'enregistrement en compte de production immobilisée.

## 2.1.5 Charges de personnel

En millions d'euros	31/12/16	31/12/15	Variation de l'exercice
Salaires et traitements	-2 283	-1 194	-1 089
Cotisations retraites	-640	-353	-287
Autres charges sociales	-581	-255	-326
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	-16	50	-66
<b>Sous-total</b>	<b>-3 520</b>	<b>-1 753</b>	<b>-1 766</b>
Mise à disposition de personnel	-47	-30	-17
<b>Total des charges de personnel</b>	<b>-3 567</b>	<b>-1 783</b>	<b>-1 783</b>
<b>Total des effectifs moyens payés</b>	<b>57 744</b>	<b>27 521</b>	<b>30 223</b>

L'essentiel des variations des charges de personnel observées entre le 31 décembre 2016 et le 31 décembre 2015 s'explique par la mise en place de la réforme au 01 juillet 2015.

L'effectif moyen équivalent temps plein au 31/12/2016 ressort à 57 744 ETP du fait du transfert des effectifs SNCF Infra et Direction de la Circulation Ferroviaire au 1<sup>er</sup> juillet 2015.

## 2.1.6 Résultat financier

En millions d'euros	31/12/16	31/12/15	Variation de l'exercice
Coût endettement financier net	-1 408	-1 413	4
Coût financier des avantages au personnel	-19	-26	8
Dividendes	-	-	-
Autres charges financières	-28	-21	-6
Autres produits financiers	12	17	-5
<b>Total Résultat Financier</b>	<b>-1 442</b>	<b>-1 444</b>	<b>1</b>

## 2.1.7 Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel de l'exercice 2016 de -59 M€ comprend principalement :

- le résultat net de cession des actifs à hauteur de 66 M€ (dont 1 M€ au titre d'installations ferroviaires et 65 M€ au titre du Patrimoine) ;
- une dotation aux amortissements exceptionnels de 365 M€ ;
- une reprise sur amortissements exceptionnels de 362 M€.

Le reclassement d'actifs dans le cadre du contrat long terme de la ZAC Paris Rive Gauche n'a pas eu d'impact sur le résultat exceptionnel. (Cf. note 4.9 Provisions pour risques et charges).

## 3 INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	31/12/16	31/12/15	Variation	
			En M €	En %
Grands projets de développement	1 205	2 337	-1 132	-48 %
Dont part PPP	957	2 072	-1 115	-54 %
Projets régionaux de développement	546	619	-73	-12 %
Mise en conformité du réseau	246	254	-8	-3 %
Renouvellement et performance	2 785	2 665	+120	+4 %
Fonciers et tiers	126	112	+14	+13 %
<b>Total investissements ferroviaires</b>	<b>4 908</b>	<b>5 987</b>	<b>-1 079</b>	<b>-18 %</b>
Industriels	335	237	+98	+41 %
<b>Dépenses totales</b>	<b>5 244</b>	<b>6 224</b>	<b>-980</b>	<b>-16 %</b>

Les investissements sont présentés en dépenses totales.

L'effort de rénovation et de modernisation du réseau (engagé à partir de 2008 pour lutter contre le vieillissement des infrastructures) se poursuit à un rythme soutenu, la grande majorité des opérations porte sur la partie structurante du réseau existant.

La priorité est donnée à la rénovation du réseau structurant existant (renouvellement, sécurité, mise en accessibilité), ainsi qu'à l'achèvement des projets de développement déjà engagés (opérations inscrites dans les Contrats de Projets État-Régions et les 4 lignes à grande vitesse en chantier : LGV Est Européenne – phase 2, LGV Sud Europe Atlantique, LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire, Contournement de Nîmes-Montpellier). Par ailleurs les études liées aux futurs grands projets ont été hiérarchisées sur la base des priorités établies par la commission Mobilité 21.

### Investissements de renouvellement et performance

Ces investissements visent à maintenir, voire accroître, la performance du réseau existant, à fonctionnalités inchangées. L'effort de rénovation et de modernisation du réseau (engagé à partir de 2008 pour lutter contre le vieillissement des infrastructures) se poursuit à un rythme soutenu. En 2015, il continue de se décliner tout particulièrement sur la rénovation des voies et appareils de voie du réseau principal (plan Vigirail), la rénovation des installations de signalisation ou leur rationalisation à travers la création de Commandes Centralisées du Réseau (CCR) pour regrouper plusieurs petits postes d'aiguillage, ainsi que la rénovation des installations Télécom, notamment en mettant en œuvre des liaisons GSM-R entre le sol et le bord. L'industrialisation est lancée : l'objectif de 450 remplacements d'appareils de voie a été tenu le total en 2016 est de 463 renouvellements (291 province et 172 Île-de-France).

Consacrés à hauteur de 70 % environ à la régénération des voies, ces programmes s'inscrivent dans la continuité de l'exercice 2014, tout en prenant en compte l'émergence d'une politique adaptée à la zone dense, spécifiquement en Île-de-France.

### Mises en conformité du réseau

Ces investissements sont engagés pour satisfaire aux dispositions réglementaires et légales qui s'imposent au gestionnaire d'infrastructure, principalement pour des raisons socio-économiques collectives.



## Développement du réseau

Les investissements de développement du réseau comprennent les investissements sur les grands projets nationaux et les projets régionaux (principalement les projets inscrits aux Contrats de Projets État-Régions).

### Grands projets avant travaux

Cette catégorie regroupe les grands projets en phase d'études amont.

Les grands projets en phase amont ont été hiérarchisés en 3 groupes de priorité décroissante par la Commission Mobilité 21.

Coûts totaux des projets (OPEX/CAPEX)	Réalisé cumulé 12/2016	Réalisé cumulé 12/2015	Variation	
			En M €	En %
<b>Grands projets nationaux avant travaux</b>	<b>38</b>	<b>51</b>	<b>-15</b>	<b>-28 %</b>
Grands projets Sud-Ouest (GPSO)	9	16	-6	-41 %
Liaison Roissy Picardie	-1	1	-2	-143 %
Paris-Lyon augmentation de capacité LN1	1	5	-4	-80 %
Nœud Ferroviaire Lyonnais	0	2	-1	-82 %
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur	9	11	-2	-21 %
Liaison Nouvelle Paris Normandie	4	3	1	31 %
Autres grands projets nationaux avant travaux (priorité 2 et 3)	14	13	2	12 %

### Grands projets en travaux

Cette catégorie regroupe les grands projets de LGV sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau en phase travaux, c'est-à-dire principalement la LGV Est phase 2, ainsi que le projet EOLE.

## 4 ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT

SNCF Réseau a recours aux marchés internationaux de capitaux afin de couvrir son besoin de financement long terme sous la forme majoritairement d'émissions obligataires publics et de placements privés et dans une moindre mesure d'emprunts contractés auprès d'établissements de crédit et/ou de collectivités locales.

La dette nette en valeur de remboursement (hors PPP, ICNE, collatéraux) s'élève à 42 Mds€ contre 39,3 Mds€ au 31 décembre 2015, soit une augmentation de 2,7 Mds€ qui s'explique par :

— des ressources à long terme levées sur les marchés obligataires publics par SNCF Réseau au cours de l'année 2016 ont représenté un montant total de 4,6 Mds€ en valeur de remboursement;

— des émissions obligataires publiques libellées en euro et en dollars pour 4,2 Mds€ en 12 opérations (4 émissions primaires et 8 abondements) ;

— émissions obligataires privées libellées en euro pour 0,4 Mds€ et des remboursements d'emprunts MLT pour -1,7 Mds€;

— une variation de la trésorerie et de la dette court terme pour -0,2 Mds€.

Pour se financer et gérer sa trésorerie à court terme, SNCF Réseau a recours à des instruments de financement et de placement à court terme sur les marchés monétaires domestiques et internationaux tels que les Billets de trésorerie et les «Commercial Papers».

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
<b>Dette long terme</b>	<b>43 544</b>	<b>40 473</b>	<b>3 072</b>
Capital restant dû :	42 914	39 832	3 082
Long terme	42 458	39 391	3 066
au cours couvert	-	-	-
part de l'inflation	227	220	7
Prêts RIF	37	41	-3
Zéro coupon	419	400	19
Intérêts courus	630	640	-11
<b>Dette SNCF</b>	<b>697</b>	<b>840</b>	<b>-143</b>
Capital restant dû :	676	817	-141
Dette transférée (cours historique)	671	742	-70
Prêts RIF	4	5	-
Renouvellement BEI	-	70	-70
Intérêts courus	21	24	-2
<b>Dépôts de garantie reçus</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>-</b>
<b>Dette court terme</b>	<b>1 599</b>	<b>1 158</b>	<b>441</b>
<b>Appels de marge</b>	<b>34</b>	<b>358</b>	<b>-324</b>
<b>Découverts bancaires</b>	<b>58</b>	<b>64</b>	<b>-7</b>
<b>Dette PPP (BPL, CNM et GSM-R)</b>	<b>2 067</b>	<b>1 705</b>	<b>363</b>
<b>Total Dette</b>	<b>48 004</b>	<b>44 602</b>	<b>3 402</b>
<b>Dépôts de garantie reçus</b>	<b>-4</b>	<b>-4</b>	<b>-</b>
<b>Total Dette hors dépôts de garantie reçus</b>	<b>48 000</b>	<b>44 598</b>	<b>3 402</b>
<b>Trésorerie - VMP</b>	<b>-3 219</b>	<b>-2 561</b>	<b>-658</b>
<b>Dette PPP (BPL, CNM et GSM-R)</b>	<b>-2 067</b>	<b>-1 705</b>	<b>-363</b>
<b>Dette nette en valeur comptable ANC</b>	<b>42 714</b>	<b>40 332</b>	<b>2 381</b>
<b>ICNE</b>	<b>-651</b>	<b>-664</b>	<b>13</b>
<b>Appels de marge</b>	<b>-34</b>	<b>-358</b>	<b>324</b>
<b>Dette nette en valeur de remboursement</b>	<b>42 028</b>	<b>39 310</b>	<b>2 718</b>

Les lignes d'emprunt BPL, CNM concernent les PPP Bretagne Pays de Loire, Contournement Nîmes Montpellier. Elles représentent la dette de SNCF Réseau vis à vis de ses partenaires qui préfinancent une partie des projets. SNCF Réseau devra rembourser les dettes BPL et CNM à compter de 2017.

Il est à noter que le remboursement des dettes SNCF Réseau relatives à BPL et CNM sera financé par l'État à compter de 2017 selon le même échéancier de paiement.

Les subventions à recevoir au titre de ces projets sont présentées en note 4.2.1. Des réclamations ont été reçues par l'entreprise au titre des exercices 2015 et 2016 pour les PPP CNM et BPL pour un montant total de 634 M€. Ces réclamations sont, en grande partie, contestées par l'entreprise et seule la partie acceptée a fait l'objet d'une comptabilisation.

#### 4.1 GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ

##### — Couverture du risque de taux d'intérêt

Afin de limiter son exposition à une augmentation de ses charges financières, SNCF Réseau fixe, dans le cadre de sa stratégie financière, des principes dont l'objectif est de restreindre son exposition au risque de taux.

Le niveau historiquement bas des taux d'intérêt actuels et la volonté de préserver les équilibres économiques à long terme, ont conduit le Conseil d'Administration de SNCF Réseau à opter pour une répartition de sa dette nette à 90% à taux fixe, 6% à taux variable et 4% indexée sur l'inflation. Un intervalle limité autour de chacun de ces seuils est autorisé par le Conseil d'Administration. Le respect de cette répartition est contrôlé quotidiennement.

Pour atteindre cette répartition, SNCF Réseau peut utiliser des produits dérivés optionnels ou d'échange de taux d'intérêt (swaps), dans une optique de couverture.

Au 31 décembre 2016, la dette nette de SNCF Réseau après couverture se répartit en 92,6% à taux fixe, 3,8% à taux variable et 3,6% indexée sur l'inflation.

##### — Couverture du risque de change

Le risque de change lié aux ressources levées en devises est couvert par le biais de couvertures de change qui transforment ces ressources en euros.

##### — Gestion du risque de contrepartie

SNCF Réseau est exposé à un risque de contrepartie dans le cadre du placement de ses disponibilités et de la souscription de 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 d'encadrer et de limiter ce risque, les instruments de placements et les dérivés ne sont mis en place qu'avec des établissements financiers correspondants aux critères de notation de crédit et de niveau de Fonds Propres validés par le Conseil d'Administration de SNCF Réseau.

Un montant limite d'engagement par établissement est décidé en fonction de ces critères.

Le respect du seuil autorisé par contrepartie est suivi quotidiennement.

Afin de couvrir son risque de contrepartie, SNCF Réseau procède à des appels de marge auprès de ses contreparties financières dont la notation est inférieure au seuil décidé en Conseil d'Administration. 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 34,27 M€ à fin décembre 2016, contre 358,03 M€ à fin 2015. La baisse du collatéral s'explique notamment du fait de la dépréciation de la livre sterling contre l'euro.

## 5 ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ENTREPRISE

### 5.1 ACTIVITÉ COMMERCIALE : AMÉLIORER L'ACCÈS AU RÉSEAU

L'amélioration du service vis-à-vis des clients (entreprises ferroviaires et candidats autorisés) est un enjeu majeur de la pérennité du système de transport ferroviaire ; elle repose, en premier lieu, sur les processus de répartition des capacités et de gestion des circulations.

Cette démarche qualité de service est accompagnée d'un travail d'objectivation et de la mesure du niveau de satisfaction des clients.

Les dispositifs incitatifs existants tant à la charge du gestionnaire d'infrastructure que des demandeurs de sillons ont été reconduits en 2016 :

— le dispositif d'incitation réciproque, mis en place en 2015 et sanctionnant les entreprises ferroviaires et/ou le gestionnaire d'infrastructure pour les modifications et suppression de sillons jours fermes sur la base des sillons jours répondus fermes à l'horaire de service, a été reconduit en 2016 de manière plus industrialisée et sur la totalité de l'horaire de service ;

— le SAP (Système d'Amélioration de la Performance), dispositif incitatif qui sanctionne le gestionnaire d'infrastructure et/ou les entreprises ferroviaires responsables d'irrégularités se traduisant par des retards de circulation (les pénalités sont calculées sur la base du nombre de minutes perdues au 100 km) ;

INDICATEURS	2016	2015
Nombre de minutes perdues aux 100 km par les EF :		
- pour causes GI (min)	1,39	1,29
- pour causes EF (min)	2,09	2,05
Dépenses d'investissement visant à améliorer la régularité (M€)	44	26

— les accords-cadres par lesquels le gestionnaire d'infrastructure s'engage à attribuer une capacité commerciale définie en amont, à un client qui s'engage à la commander, avec un système de pénalités calé sur la redevance de réservation en cas de défaut ;

— les AQS (Accords Qualité Sillons) dans lesquels le gestionnaire d'infrastructure s'engage à répondre aux sillons à l'étude dans un délai défini sur une liste de sillons déterminés.

L'activité « gares voyageurs » est en charge de l'accès aux trains depuis l'espace public (quais et accès aux quais) dans les 2 984 points d'arrêt du RFN. Dans le cadre de la démarche d'amélioration de qualité de service, les investissements d'accessibilité aux personnes handicapées sont poursuivis. Le périmètre de SNCF Réseau dans les gares représente un investissement de 307 M€ et 74,5 M€ de charges d'exploitation (nettoyage, déneigement, maintenance des ascenseurs et escaliers mécanique, entretien courtant des quais et de abris,...). En retour, il génère une Redevance de Quai de 121 M€ pour plus de 40 millions de départs-trains. (Voir aussi 4.2.3).

Enfin, à la demande du Ministre des Transports d'assurer la transparence sur les opérations de maintenance réalisées sur le réseau ferré national, SNCF Réseau met à jour de façon hebdomadaire une carte interactive sur son site qui permet de donner une information aux entreprises ferroviaires mais aussi aux voyageurs sur le programme des travaux et des opérations de maintenance réalisés la semaine suivante sur chaque ligne.

## 5.2 EXPLOITATION DU RÉSEAU : LES ENJEUX DE SÉCURITÉ ET RÉGULARITÉ

En matière de régularité, le nombre d'« événements origines » de retard pour des causes maîtrisables par le Gestionnaire d'Infrastructure enregistrés sur l'année 2016 s'améliore globalement, en diminution de -2% par rapport à 2015.

En fin d'année, la dégradation des performances (notamment caténaire) alerte cependant sur la vigilance à apporter dans la poursuite des actions de fond engagées.

L'ambitieux projet de modernisation de la Gestion opérationnelle des circulations, GOC 2.0, se poursuit. Il doit permettre d'améliorer la régularité de toutes les activités, la gestion des grands incidents, l'information donnée aux voyageurs procurant ainsi aux Entreprises Ferroviaires (EF) une meilleure gestion de leurs moyens lors des situations perturbées.

Un observatoire numérique de la régularité a été créé pour traduire l'incidentologie de la gestion de l'infrastructure et du transport ferroviaire sous forme graphique.

Un nouvel outil informatique, OpenGOV, est en cours de déploiement. Il permet d'optimiser l'occupation des voies en gare et de fluidifier le trafic, améliorant la régularité et la sécurité et réduisant les délais d'études. Il fonctionne notamment à Paris (Austerlitz, Montparnasse, Saint-Lazare), Lyon (Part Dieu, Perrache).

## 5.3 MAINTENANCE DU RÉSEAU : SÉCURITÉ ET INNOVATION

Malgré les inondations de début juin et les mouvements sociaux qui ont perturbé la production de l'année 2016, celle-ci a été globalement soutenue grâce à une forte mobilisation. Hormis ces événements exceptionnels, la maintenance se réalise dans un contexte où, malgré les efforts significatifs de renouvellement, une partie des installations continue de vieillir. Le niveau d'entretien reste donc élevé en 2016 et augmente dans certains domaines et sur certaines zones géographiques.

Deux mesures guident plus particulièrement l'action des personnels d'entretien du réseau :

— la mise en place de mesures dites de sévrisation de la maintenance qui s'ajoutent aux plans d'actions élaborés à la suite des accidents de Brétigny et de Denguin, s'inscrivent dans l'exigence de sécurité de l'entreprise ;

— l'amélioration de la fiabilité du réseau en zone dense avec le lancement d'un plan spécifique au nœud ferroviaire Lyonnais, inspiré du plan de fiabilité propre à l'Île-de-France.

Le plan d'actions de maintenance sur cinq années du nœud ferroviaire lyonnais prévoit le renfort d'opérations d'élagage, des tournées supplémentaires dans les tunnels, le remplacement supplémentaire de coupons de rails, ainsi que la surveillance renforcée des installations de signalisation et de caténaires.

La production de maintenance est globalement tenue avec des constats différents selon les techniques :

— à la voie, 16 000 coupons de rail ont été remplacés soit environ le même volume qu'en 2015. En outre, la mise en œuvre du procédé HWR (Head Wash Repair) a permis de corriger les défauts de 350 coupons de rails et d'éviter leur remplacement ; le nombre d'opérations de sévrisation de la maintenance sur les familles B d'appareils de voie faisant suite à l'accident de Brétigny a augmenté (vérification de plus de 600 appareils de voies supplémentaires, soit +160% par rapport à 2015) ;

— dans le domaine de la signalisation, le respect des délais d'intervention d'entretien préventif des installations a nettement progressé, et les opérations sur les guérites de signalisation décidées à la suite de l'accident de Denguin survenu à l'été 2014 se sont poursuivies. Ainsi à fin 2016 plus d'un tiers des guérites ont été traitées contre les rongeurs ;

— les opérations de débroussaillage ont augmenté de 20 %, notamment dans le cadre de la politique d'externalisation et les moyens mécaniques ont été privilégiés aux moyens chimiques. Un plan spécifique a été lancé pour la surveillance des arbres présentant un risque.

Les efforts d'amélioration de la performance de SNCF Réseau se poursuivent avec des démarches de type « Lean management », ainsi que les innovations, en particulier dans les outils informatiques et les procédés techniques. Les illustrations sont nombreuses :

— les développements et le déploiement d'un système d'information de Gestion de la maintenance assistée par ordinateur (GMAO) se poursuivent ;

— des engins visant à automatiser et moderniser la surveillance du réseau sont en cours de test ; le renforcement du plan Surveillance (substitution des tournées à pieds par de la surveillance d'engins) se traduit par une augmentation des tournées de surveillance d'engins de 31 000 kilomètres linéaires de voies en contrepartie d'une baisse des tournées de surveillances à pied de 4 kilomètres linéaires de voies ;

— une nouvelle technique de correction et de soudure de rail, homologuée pour le rail UIC60 en 2015, est progressivement mise en œuvre. Elle permet de raccourcir la durée des chantiers, donc les temps d'interruption des circulations, et de prévenir l'apparition de défauts. L'homologation pour les rails U50 est en cours et permettra dès le deuxième semestre 2017 de généraliser ce procédé de réparation à la majorité des types de rails du réseau ;

— la numérisation est en marche au sein des métiers de la maintenance puisque les agents de production ont reçu 13 700 équipements ; des applications de maintenances ont été déployées sur ces outils.

## 5.4 ACTIVITÉ FONCIÈRE-IMMOBILIÈRE

### — La convention de gestion et de valorisation immobilière avec SNCF

En juillet 2016 SNCF et SNCF Réseau ont conclu la convention d'application de la convention de gestion et de valorisation immobilière qui organise les relations entre SNCF Réseau et SNCF Immobilier au niveau national et territorial.

### — Biens donnés en location

Pour l'ensemble de l'année 2016 les conventions d'occupation temporaire ont procuré des produits de 81,5 M€ comparables aux 89 M€ en 2015. L'année 2016 a été marquée par trois renégociations majeures : les deux contrats de publicité en gare et hors gare et le contrat de distribution automatique.

### — Cessions et participation à la politique de logements nationale

Les événements les plus significatifs de l'activité foncière et immobilière concernent l'Île-de-France. Sous la conduite de SNCF Immobilier, la partie non circulée de la Petite Ceinture parisienne sera redynamisée.

Différentes conventions d'occupation du domaine public et superpositions d'affectation pour les 13<sup>ème</sup>, 14<sup>ème</sup> et 15<sup>ème</sup> arrondissements, conventions de transfert de gestion pour le 16<sup>ème</sup> arrondissement, ont été finalisées et validées par le Conseil de Paris en avril 2016.

En novembre 2016, SNCF Réseau et SNCF Mobilités ont conclu un protocole opérationnel avec la Ville de Paris grâce auquel seront créés, sur des terrains ferroviaires, des nouveaux parcs, équipements publics et près de 9 000 logements dans le nord-est (5 sites) et le sud-est de la capitale (2 sites), soit un potentiel de développement de plus d'un million de m<sup>2</sup>. Le protocole, valable jusqu'en 2020, concerne sept sites pour un total de 50 hectares. Dans le cadre de cette opération, SNCF Réseau va céder des terrains à une société de promotion foncière à créer en partenariat avec SNCF Mobilités et sa filiale la SNEF.

#### — Mise en valeur des lignes non circulées

SNCF Réseau est propriétaire d'environ 8 000 km de linéaires sans trafic et sans perspectives de réouverture à court ou moyen terme. Il accompagne la valorisation de ce patrimoine sous forme d'exploitations ferroviaires touristiques ou de voies vertes notamment par des conventions de transfert de gestion. L'année 2016 a vu la signature de plusieurs de ces conventions, marquant la pleine appropriation de cette politique par les différents intervenants au sein du groupe SNCF.

## 6 RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT

### 6.1 CONCOURS PUBLICS RELATIFS AUX INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU

Au titre de ses opérations d'investissements sur le réseau et des études sur projets, SNCF Réseau reçoit des cofinancements de la part de partenaires publics et privés. Les partenaires publics peuvent être différenciés selon qu'il s'agisse de l'Agence de Financement des Infrastructures de France (AFITF) ou des autres collectivités publiques.

Les subventions appelées par SNCF Réseau en 2016 s'élèvent à 1 207 M€, dont 191 M€ appelés auprès de l'AFITF.

Les créances échues de subvention sont en diminution à 1 181 M€ (dont 621 M€ État et AFITF), contre 1 296 M€ à fin 2015 (dont 767 M€ État et AFITF) et la part à plus de 6 mois est en baisse de 90 M€.

### 6.2 RESPONSABILITÉ FISCALE

SNCF Réseau n'a d'activité économique que sur le sol français et n'a pas de présence ou de projet d'investissement en compte propre dans un pays autre que la France excepté les missions techniques. SNCF Réseau n'a pas de présence dans un paradis fiscal.

### 6.3 REQUALIFICATION D'UNE PARTIE DE LA DETTE DE SNCF RESEAU

Dans le cadre de la révision de la dette des administrations publiques au sens de Maastricht, une partie de la dette de SNCF Réseau est comptabilisée par l'INSEE en dette publique pour un montant s'élevant en 2014 à 10,9 Md€. Cette requalification n'entraîne pas de modification des comptes de SNCF Réseau. La gestion opérationnelle de la dette demeure également assurée par SNCF Réseau, sans changement par rapport aux pratiques actuelles.

## 7 VOLET SOCIAL

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

## 8 INFORMATION SUR LES DÉLAIS DE RÈGLEMENT FOURNISSEURS

Au 31 décembre 2016, les dettes envers les fournisseurs représentent 2 724 M€, rapprochées comme suit des montants figurant dans les états financiers :

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Dettes fournisseurs et comptes rattachés figurant au passif du bilan	706,4	571,1	-135,3
Charges à payer (FNP) incluses sous cette rubrique	2 000,2	2 253,8	253,6
Retenues de garanties et de pénalités sur marchés incluses sous cette rubrique	17,5	15,66	-2,0
<b>Soit :</b>	<b>2 724,1</b>	<b>2 840,5</b>	<b>116,4</b>

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015	Variation
Factures non échues	591,4	540,3	51,1
Echues depuis <30 jours	103,1	-3,0	106,1
Echues de 30 à 60 jours	4,7	1,6	3,1
Echues depuis 60 à 365 jours	5,5	30,3	-24,8
Echues depuis > 365 jours	1,7	1,9	-0,2
Total échus	115	30,8	84,2
<b>Total dette fournisseurs</b>	<b>706,4</b>	<b>571,1</b>	<b>135,3</b>

103,1 M€ échues depuis moins de 30 jours sont principalement liés au calendrier d'arrêtés des systèmes d'information pour la clôture des comptes, décalant à janvier 2017 les règlements des 28, 29, 30 et 31 décembre 2016.

Les 11,9 M€ restant des dettes échues sont relatifs à des factures en litiges. Ces litiges sont en cours de traitement, avec pour objectif leur apurement.

## 9 ENJEUX ET PERSPECTIVES

SNCF Réseau a pour ambition de devenir le gestionnaire d'infrastructure le plus performant et le plus innovant d'Europe. Dans cette optique, en 2017, SNCF Réseau mène 1 600 chantiers de modernisation de ses infrastructures. 1 000 km de voies, 500 aiguillages et plus de 400 km de fil caténaire seront renouvelés pour améliorer la performance du réseau. Une quatrième Suite Rapide accompagnera le renouvellement de la voie.

La productivité et l'efficacité de la gestion des circulations sont soutenues par la poursuite d'opérations d'envergure programmées en 2017 : mise en service du Poste d'Aiguillage Informatisé de la Gare de Lyon à Paris, de la Commande Centralisée du Réseau (CCR) Paris-Aulnay-Roissy-Mitry, du Tram 11 Express en Île-de-France (Tangentielle Légère Nord) entre le Bourget et Epinay-sur-Seine. Ce projet reliera à terme 14 gares voyageurs, dont six nouvelles sur une longueur d'environ 28 km.

Cependant, l'événement attendu sera la mise en service des lignes à grande vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique et Bretagne – Pays de la Loire le 2 juillet. Deux nouvelles LGV mises en service concomitamment : une première sur le réseau ! Ce sont 484 km de lignes nouvelles et 70 km de raccordements-jonctions au réseau classique qui mettront Paris à 1 h 27 de Rennes et à 2 h 04 de Bordeaux. Ces travaux d'ampleur inégale s'accompagnent d'une nouvelle offre de services pour tous les territoires. Les bénéfices attendus concernent tous les utilisateurs du réseau, les TGV bien entendu, mais aussi les trains régionaux (TER), les trains de plus longue distance (TET) ou les trains de fret. SNCF Réseau optimise l'utilisation de son réseau tout en modernisant l'infrastructure.

D'ici la fin d'année, le contournement Nîmes-Montpellier sera également mis en service.

L'industrialisation de l'innovation est un engagement fort et définitif dans le digital et l'automatisation de nos systèmes pour superviser, maintenir, rénover et exploiter le Réseau Ferré National. C'est un processus de transformation en profondeur du métier. A titre d'illustration, le Conseil d'Administration du 30 novembre 2016 a autorisé la création en 2017 de la filiale Altametriz qui sera chargée d'industrialiser l'exploitation des drones au service de l'acquisition de données de maintenance et de surveillance des infrastructures.

Pour relever les défis de SNCF Réseau, la refonte des modes d'acquisition, de partage et de transmission des connaissances (recrutement, formation, GPEC) est nécessaire. La modernisation de la politique de recrutement et de formation de SNCF Réseau sera engagée en 2017 pour accompagner les enjeux d'importants recrutements.

Le Document de Référence du Réseau publié le 9 décembre 2016 pour l'Horaires de Service 2018 prévoit une refonte des prestations minimales d'une part et des prestations relatives à l'usage des installations de service d'autre part. Cette réforme tarifaire a été définie avec pour objectif de :

- donner des signaux économiques clairs et cohérents aux entreprises ferroviaires ;
- préserver les recettes du Gestionnaire d'Infrastructure SNCF Réseau, absolument nécessaires au renouvellement et à la maintenance du réseau en restant au niveau de 2017 ;
- prendre en compte les observations des différentes parties intéressées (entreprises de fret, de voyageurs, associations de syndicats professionnels, toutes les collectivités territoriales) émises pendant la consultation et le cadre donné par les autorités de tutelles.

L'ARAFER a rendu ce 1<sup>er</sup> février 2017 un avis défavorable sur le barème de redevances d'infrastructure. Les suites qui seront données à cet avis qui a été communiqué à SNCF Réseau le 7 février, sont à l'étude.

Dans ce cadre, SNCF Réseau accompagne la préparation de l'ouverture à la concurrence et s'est engagé à apporter son expertise et sa connaissance fine du réseau aux Autorités Organisatrices. L'État et les Régions décident en effet de l'ouverture du marché du transport ferroviaire de voyageurs.

2017 est la première année du contrat pluriannuel de performance, contrat sur dix ans entre l'État et SNCF Réseau, qui donne une visibilité long terme et partagée sur la trajectoire et les engagements réciproques, ainsi que des moyens, qui augmentent en volume et sur la durée, d'une ampleur sans précédent (46 milliards sur 10 ans).

La durée de vie de l'infrastructure, la durée de mise en œuvre des projets ou l'ampleur des investissements inscrivent par nature le transport ferroviaire dans le long terme. L'anticipation est donc indispensable pour qu'il puisse pleinement relever les enjeux qui se présentent, car il faut investir dès aujourd'hui pour pouvoir répondre aux défis de demain.

Aujourd'hui le transport ferroviaire dispose de nombreux atouts pour être un mode de transport majeur du XXI<sup>ème</sup> siècle. Lui seul permettra de répondre aux enjeux de massification des trafics liés à la croissance démographique et à la concentration de la population dans les régions urbaines et péri urbaines, là où le trafic routier se heurtera à l'écueil de la congestion routière et de la pollution atmosphérique. Lui seul permettra de préserver la mobilité dans un contexte de transition énergétique et écologique, lorsque les autres modes motorisés, trop polluants ou trop gourmands en énergie et en espace urbain, auront vu leur domaine de pertinence se réduire fortement ; le train est le mode de transport le plus efficace d'un point de vue énergétique et le moins polluant dès lors que les flux sont massifiés.

## **10 GOUVERNANCE ET TYPOLOGIE DES RISQUES**

Pour plus d'information concernant « Gouvernance et Typologies des Risques », 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.

# O5 — COMPTES ANNUELS SNCF RÉSEAU

Normes comptables françaises - en millions d'euros.

<b>BILAN</b>	<b>116</b>
<b>ACTIF</b>	<b>116</b>
<b>PASSIF</b>	<b>117</b>
<b>COMPTE DE RÉSULTAT</b>	<b>118</b>
<b>ANNEXES AUX COMPTES ANNUELS</b>	<b>119</b>
<b>1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE</b>	<b>119</b>
1.1 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES	119
<b>2 FAITS MARQUANTS</b>	<b>120</b>
2.1 FINALISATION DES OPÉRATIONS LIÉES A LA RÉFORME	120
2.1.1 Mesures sur le financement du système ferroviaire	120
2.1.1.1 Introduction	120
2.1.1.2 Contrat pluriannuel de performance 2017-2026	120
2.1.1.3 Règle d'or relative au financement des investissements de développement	120
2.2.1.4 Dotation reçue	120
2.1.2 Transferts d'actifs	120
2.1.2.1 Transferts relatif à l'article 29 de la loi du 4 août 2014	120
2.1.2.2 Transferts relatif à l'article 31-2 de la loi du 4 août 2014	120
2.2 AUTRES INFORMATIONS FINANCIÈRES	120
2.2.1 Contrôle fiscal	120
2.2.2 Perte de valeur	120
<b>3 ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE</b>	<b>120</b>
<b>4 PRINCIPES ET MÉTHODES COMPTABLES</b>	<b>121</b>
4.1 IMMOBILISATIONS CORPORELLES	121
4.1.1 Immobilisations en cours	121
4.1.2 Immobilisations en service	121
4.1.3 Cessions	122
4.2 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	122
4.3 IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	122
4.4 SUBVENTIONS	122
4.5 STOCKS	122
4.6 CRÉANCES D'EXPLOITATION	122
4.7 VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT ET ASSIMILÉS	122
4.8 OPÉRATIONS EN DEVISES ET PROVISIONS POUR PERTES DE CHANGE	123
4.9 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	123
4.9.1 Provisions pour risques liées à l'environnement	123
4.9.2 Provisions pour risques fiscaux et sociaux	123
4.9.3 Provisions pour litiges et risques contractuels	123
4.10 AVANTAGES DU PERSONNEL	123
4.10.1 Avantages à court terme	123
4.10.2 Avantages postérieurs à l'emploi	123
4.10.3 Autres avantages à long terme	124
4.10.4 Indemnités de fin de contrat de travail	125

4.11 INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS	125
4.11.1 Gestion du risque de change	125
4.11.2 Gestion du risque de taux	125
4.11.3 Gestion du risque de liquidité	126
4.11.4 Gestion du risque de contrepartie	126
4.12 DETTES FINANCIÈRES	126
4.12.1 Dette SNCF transférée	126
4.12.2 Dette SNCF Réseau	126
4.13 ASSURANCES	126
4.14 COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS	126
4.14.1 Distinction en résultat courant et résultat exceptionnel	126
4.14.2 Crédit d'impôt compétitivité emploi	126
<b>5 COMPLÉMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN</b>	<b>127</b>
5.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	127
5.2 IMMOBILISATIONS CORPORELLES	127
5.2.1 Dépenses d'investissement	128
5.2.2 Mises en service de l'exercice	128
5.2.3 Valeur actuelle de l'actif à la date de clôture	128
5.3 IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	129
5.4 STOCKS ET EN COURS	131
5.5 CRÉANCES D'EXPLOITATION	131
5.6 ÉTAT DES ÉCHEANCES DES CRÉANCES	131
5.7 VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT ET ASSIMILÉES, DISPONIBILITÉS	132
5.8 COMPTES DE RÉGULARISATION ACTIF	132
5.9 ÉCARTS DE CONVERSION	132
5.10 CAPITAUX PROPRES	133
5.11 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	133
5.11.1 Synthèse des subventions sur immobilisations et mises en service	133
5.11.2 Subventions sur immobilisations en cours	133
5.11.3 Subventions de renouvellement et mises aux normes	134
5.12 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	134
5.13 EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES	135
5.14 DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES COMPTES CRÉDITEURS	139
5.15 ÉTAT DES ÉCHÉANCES DES DETTES	140
5.16 COMPTES DE RÉGULARISATION PASSIF	140



<b>6 COMPLÉMENTS D'INFORMATION RELATIFS AU COMPTE DE RÉSULTAT</b>	<b>140</b>
6.1 VENTILATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES	140
6.2 PRODUCTION IMMOBILISÉE ET STOCKÉE	141
6.3 AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION	141
6.4 ACHATS ET CHARGES EXTERNES	141
6.4.1 Détail des achats et charges externes	141
6.4.2 Rémunération de la gestion déléguée (jusqu'au 30 juin 2015)	141
6.4.3 Autres achats et charges externes	141
6.5 IMPÔTS ET TAXES	141
6.6 CHARGES DE PERSONNEL	142
6.7 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES	142
6.8 DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS	142
6.9 RÉSULTAT FINANCIER	143
6.10 RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	143
6.11 IMPÔT SUR LES SOCIÉTÉS	143
<b>7 INFORMATIONS SUR LES PARTIES LIÉES</b>	<b>143</b>
7.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE FERROVIAIRE	143
7.2 RELATIONS AVEC L'ÉTAT	144
<b>8 ENGAGEMENTS HORS BILAN</b>	<b>144</b>
8.1 ENGAGEMENTS DONNÉS ET REÇUS SUR INSTRUMENTS FINANCIERS	144
8.2 AUTRES ENGAGEMENTS DONNÉS ET REÇUS	147
<b>9 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS</b>	<b>148</b>

# BILAN

	Notes	31 décembre 2016		31 décembre 2015	
		Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Net
Immobilisations incorporelles	5.1	1 706	-401	1 306	1 302
Immobilisations corporelles	5.2	67 803	-30 468	37 335	35 301
Immobilisations corporelles en cours	5.2	16 192	-32	16 160	15 024
Immobilisations corporelles en cours mise à disposition du concessionnaire	5.2	190	-	190	190
Immobilisations financières	5.3	2 120	-	2 120	1 738
<b>Total actif immobilisé</b>		<b>88 011</b>	<b>-30 901</b>	<b>57 110</b>	<b>53 555</b>
Stocks et en cours	5.4	597	-109	487	473
Avances et acomptes versés	5.5	297	-	297	230
Créances clients et comptes rattachés	5.5	1 340	-45	1 295	1 205
Autres créances d'exploitation	5.5	3 371	-83	3 288	3 722
Valeurs mobilières de placement	5.7	2 403	-	2 403	2 211
Disponibilités	5.7	816	-	816	351
<b>Total actif circulant</b>		<b>8 824</b>	<b>-238</b>	<b>8 586</b>	<b>8 192</b>
Comptes de régularisation	5.8	1 029	-272	756	805
Ecart de conversion - Actif	5.9	227	-	227	220
<b>Total de l'actif</b>		<b>98 091</b>	<b>-31 411</b>	<b>66 680</b>	<b>62 772</b>

<b>PASSIF</b>	<b>Notes</b>	<b>31 décembre 2016</b>	<b>31 décembre 2015</b>
Capital	5.10	9 765	9 765
Report à Nouveau	5.10	-24 341	-14 267
Résultat de l'exercice	5.10	-413	-10 073
<b>Situation nette</b>		<b>-14 990</b>	<b>-14 576</b>
Subventions d'investissements	5.11	23 851	23 135
<b>Total capitaux propres</b>		<b>8 861</b>	<b>8 559</b>
Provisions pour risques et charges	5.12	1 575	1 725
Dettes financières	5.13	48 004	44 602
Avances et acomptes reçus	5.14	277	314
Dettes fournisseurs	5.14	2 724	2 840
Dettes fiscales et sociales	5.14	1 062	1 033
Autres dettes d'exploitation	5.14	2 062	1 954
Comptes de régularisation	5.16	2 114	1 744
<b>Total du passif</b>		<b>66 680</b>	<b>62 772</b>

# COMPTE DE RÉSULTAT

COMPTE DE RÉSULTAT	Notes	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Chiffre d'affaires	6.1	6 397	6 275
Production immobilisée et stockée	6.2	3 861	2 036
Achats et charges externes	6.4	-4 886	-4 472
<b>Valeur ajoutée</b>		<b>5 372</b>	<b>3 840</b>
Autres produits d'exploitation (dont subventions d'exploitation)	6.3	112	88
Impôts, taxes et versements assimilés	6.5	-221	-140
Charges de personnel	6.6	-3 567	-1 783
<b>Excédent brut d'exploitation</b>		<b>1 696</b>	<b>2 005</b>
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation et reprise de subvention d'investissement, Transferts de charges	6.8	995	774
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	6.8	-1 806	-1 908
Autres charges de gestion		-1	-1
<b>Résultat d'exploitation</b>		<b>883</b>	<b>871</b>
Produits financiers	6.9	483	510
Charges financières	6.9	-1 925	-1 954
<b>Résultat financier</b>		<b>-1 442</b>	<b>-1 444</b>
<b>Résultat courant</b>		<b>-559</b>	<b>-573</b>
Produits exceptionnels	6.10	682	95
Charges exceptionnelles	6.10	-623	-9 640
<b>Résultat exceptionnel</b>		<b>59</b>	<b>-9 544</b>
Impôt sur les résultats	6.11	87	44
<b>Résultat net</b>		<b>-413</b>	<b>-10 073</b>

# ANNEXES AUX COMPTES ANNUELS

## 1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

SNCF Réseau est un Établissement Public à caractère Industriel et Commercial de l'État (EPIC). A ce titre, il est soumis aux règles de la comptabilité commerciale. Les obligations comptables et financières des EPIC sont régies par des instructions codificatrices émises par la Direction Générale de la Comptabilité Publique intitulées « Réglementation budgétaire, financière et comptable des établissements publics nationaux à caractère industriel et commercial » : il ressort de ces instructions, confirmées par l'article L.2102-13 de la loi n°2014-872 du 04/08/2014 portant réforme ferroviaire, l'obligation pour SNCF Réseau d'appliquer le Plan Comptable Général et, par conséquent de présenter les documents de synthèse comptable qu'il requiert (bilan, compte de résultat et annexe comptable).

Les états financiers sont présentés en millions d'euros, avec arrondi au million d'euros près. De ce fait, la somme des chiffres peut différer du total indiqué.

### 1.1 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes de l'entreprise, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les comptes ne peuvent être précisément évalués. Les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2016 ont été réalisées sur la base des meilleures informations disponibles à la date d'arrêté des comptes.

Les estimations et hypothèses significatives concernent notamment :

#### — la dépréciation des actifs non financiers

L'entreprise évalue à chaque date de clôture s'il existe un quelconque indice qu'un actif non financier puisse avoir perdu de la valeur nécessitant la réalisation d'un test.

Ces tests visent, en partie, à déterminer une valeur d'utilité. Les calculs de valeur d'utilité reposent 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 de taux d'actualisation, taux d'inflation, taux d'augmentation des salaires et table de mortalité. En raison du caractère long terme des plans, l'évolution de ces hypothèses peut générer des pertes ou gains actuariels et ainsi entraîner des variations significatives des engagements comptabilisés.

#### — provisions pour risques liés à l'environnement

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

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

Les montants comptabilisés au titre du désamiantage du matériel roulant correspondent aux prix estimés du désamiantage au terme de la vie du matériel. Ils sont déterminés sur la base de nouveaux contrats signés, de commandes passées ou de prix cibles d'appels d'offres en cours. (cf. note 5.12 « Provisions pour risques et charges »)

## 2 FAITS MARQUANTS

### 2.1 FINALISATION DES OPÉRATIONS LIÉES À LA RÉFORME

#### 2.1.1 Mesures sur le financement du système ferroviaire

##### 2.1.1.1 Introduction

En application de la loi de réforme ferroviaire, des mesures sur le financement du système ferroviaire ont été prises visant à :

- garantir un haut niveau de sécurité des personnes et des biens sur le réseau ;
- améliorer la qualité de service proposée aux opérateurs de transport, notamment de fret ;
- permettre le redressement financier de SNCF Réseau grâce à une trajectoire financière cohérente avec les objectifs stratégiques retenus par l'État qui doit permettre, dans un délai de dix ans, d'assurer la couverture du coût complet du réseau et la maîtrise de l'évolution de la dette portée par SNCF Réseau.

Ces mesures se traduisent notamment par :

- la conclusion avec l'État d'un contrat pluriannuel de performance (2017-2026) ;
- l'institution du principe de la règle d'or ;
- la mise en œuvre du versement d'une dotation par SNCF à SNCF Réseau.

##### 2.1.1.2 Contrat pluriannuel de performance 2017-2026

Le Conseil d'Administration de SNCF Réseau a validé le 20 décembre le projet de contrat pluriannuel de performance 2017-2026. Ce contrat a été soumis pour avis simple à l'ARAFER avant signature conjointe avec l'État. Ce contrat prévoit sur 10 ans la progression des budgets de modernisation du réseau structurant et donne ainsi à SNCF Réseau une visibilité à long terme sur les moyens mis à sa disposition :

- une enveloppe de rénovation du réseau structurant sanctuarisée à 34 Mds€ ;
- 12 Mds€ dédiés aux lignes régionales et aux nœuds ferroviaires dans le cadre des Contrats de Plan État-Région (CPER).

Le contrat pluriannuel de performance se traduit également par un engagement fort de performance et d'économies de SNCF Réseau.

##### 2.1.1.3 Règle d'or relative au financement des investissements de développement

Cette règle a pour objectif de maîtriser l'endettement de SNCF Réseau en fixant un ratio de 18 (dette/marge opérationnelle) au-delà duquel SNCF Réseau ne peut plus contribuer au financement de ces investissements, qui doit alors être assuré par le demandeur (État, Collectivités territoriales,...).

Le décret d'application de ce dispositif a été adressé au Conseil d'État début janvier 2017 après prise en compte de l'avis de l'ARAFER.

##### 2.2.1.4 Dotation reçue

Le dispositif de versement d'une dotation à SNCF Réseau, issu de tout ou partie des dividendes perçus par la SNCF sur le résultat de SNCF Mobilités, a été mis en œuvre dans les comptes 2016. Un versement de 126 M€ a ainsi été comptabilisé au 31 décembre 2016 en subvention d'investissement régénération.

### 2.1.2 Transferts d'actifs

#### 2.1.2.1 Transfert relatif à l'article 29 de la loi du 4 août 2014

Un transfert complémentaire d'actifs de 22 M€ au titre de l'article 29 de la loi du 4 août 2014 a été réalisé au 1<sup>er</sup> janvier 2016, en vertu d'un avenant à la convention de transfert d'actif initiale, signée début 2017. Ce transfert concerne des biens attachés aux missions de gestion de l'infrastructure : terrains, bâtiments, postes d'aiguillage et installations techniques, quais voyageurs, actifs incorporels (noms de domaine, marques, logiciels).

Il s'agit des derniers transferts des actifs prévus par la réforme ferroviaire.

#### 2.1.2.2 Transfert relatif à l'article 31-2 de la loi du 4 août 2014

Un transfert complémentaire d'actifs de 47 M€ au titre de l'article 31-2 de la loi du 4 août 2014 a été réalisé au 1<sup>er</sup> juillet 2016, en vertu d'un avenant à la convention de transfert d'actifs initiale. L'avenant est en cours de signature.

Ce transfert concerne des installations de service : des stations services, des cours marchandises, des installations techniques embranchées et autres installations de services (voies de garage, voies réseau ferré national).

## 2.2 AUTRES INFORMATIONS FINANCIÈRES

### 2.2.1 Contrôle fiscal

L'entreprise a fait l'objet d'un contrôle fiscal portant sur les exercices 2012, 2013 et 2014, qui s'est achevé par la réception de la notification de redressement fin juillet 2016.

Le principal motif de redressement concerne la requalification de la redevance d'accès (RA) TER en subvention d'équilibre, avec pour conséquence directe l'assujettissement de l'entreprise à la taxe sur les salaires et pour conséquence indirecte la dégradation du test de valeur des actifs Infrastructure. Ce redressement a été contesté formellement par l'entreprise.

Les autres éléments de redressement non contestés ont fait l'objet d'une provision pour un montant total de 3 M€.

### 2.2.2 Perte de valeur

La finalisation du contrat de performance 2017-2026 a constitué un indice de variation de valeur des actifs de l'UGT Infrastructure. En conséquence, un test de valeur a été conduit au 31/12/2016. Les éléments détaillés de ce test sont présentés au paragraphe 5.2.3 « Test de valeur des actifs immobilisés ». Le résultat de ce test n'a pas conduit à modifier le montant de dépréciation de 9,6 Mds€ comptabilisé au 31/12/2015.

## 3 ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

### Création de la filiale ALTAMETRIS (SASU)

Le conseil d'administration du 30 novembre 2016 a validé la création de la filiale ALTAMETRIS détenue à 100% par l'EPIC SNCF Réseau en charge d'industrialiser et de commercialiser l'acquisition, le traitement et la valorisation de données via des vecteurs mobiles automatisés, essentiellement des drones et des satellites.

Sa création est en cours et devrait intervenir début 2017.

### Avis de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER) sur le barème de redevances d'infrastructure 2018

Le Document de Référence du Réseau publié le 9 décembre 2016 pour l'Horaire de Service 2018 prévoit une refonte des prestations minimales d'une part et des prestations relatives à l'usage des installations de service d'autre part. L'ARAFER a rendu ce 1<sup>er</sup> février 2017 un avis défavorable sur le barème de redevances d'infrastructure. Les suites qui seront

données à cet avis qui a été communiqué à SNCF Réseau le 7 février, sont à l'étude.

#### 4 PRINCIPES ET MÉTHODES COMPTABLES

L'article 3 de la loi du 13 février 1997 prévoit qu'en matière de gestion financière et comptable, SNCF Réseau est soumis aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales. Les comptes de SNCF Réseau sont établis conformément aux dispositions du Plan Comptable Général et aux principes généralement admis.

Conformément aux hypothèses de base :

- séparation des exercices ;
- continuité de l'exploitation ;
- permanence des méthodes.

##### 4.1 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

En application des articles 11 de la loi et 5 du décret n° 97-445 du 5 mai 1997 portant constitution du patrimoine initial de SNCF Réseau, SNCF Réseau dispose d'un patrimoine qu'il peut gérer activement. En effet, SNCF Réseau s'est vu attribuer en pleine propriété ce patrimoine constitué des voies de chemin de fer mais aussi de terrains et de bâtiments divers qu'il peut valoriser ou céder sous réserve des règles relatives à la domanialité publique.

L'article 46 du décret n° 97-444 précise que les biens du domaine public de SNCF Réseau sont inaliénables et imprescriptibles.

##### 4.1.1 Immobilisations en cours

###### — Coût de production des immobilisations

Les immobilisations corporelles sont évaluées à leur coût d'acquisition ou à leur coût de production.

La production comptabilisée sur un projet est immobilisée à l'actif du bilan à partir de la phase avant-projet.

Le coût de production des opérations réalisées en maîtrise d'ouvrage directe est constitué des études, travaux, acquisitions et indemnités foncières et des frais directs de fonctionnement.

Le coût de production des travaux réalisés en Partenariat Public et Privés (PPP) ou concession est comptabilisé à l'avancement physique des travaux sur base du pourcentage d'avancement communiqué par les partenaires ou concessionnaires. Il est constitué de la somme de la valeur des redevances facturées par les partenaires ou concessionnaires augmentée de la valeur actualisée des redevances restant à payer à laquelle est appliqué le pourcentage d'avancement.

###### — Dépréciation des projets en cours

SNCF Réseau procède à des dépréciations de projets en cours de réalisation pour certaines d'entre eux, enregistrés en immobilisations en cours. L'objectif est de matérialiser le risque de non aboutissement du projet conduisant à immobiliser les dépenses sans création de bien in fine.

Deux types de critères ont été retenus pour procéder aux dépréciations :

- la procédure d'exception : un fait générateur exceptionnel remet en cause l'aboutissement du projet. Si le risque de non aboutissement est supérieur à 50 %, les dépenses sont dépréciées à 100 % ;

- la procédure forfaitaire : les dépenses enregistrées sont dépréciées à 25 %, 55 % et 100 % si les investissements sont arrêtés depuis respectivement 2 ans, 3 ans et 4 ans ou plus. Les études liées aux projets de renouvellement et mise aux normes font l'objet d'une dépréciation uniquement dans le cas où les travaux ne sont pas programmés sur les exercices futurs.

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

##### 4.1.2 Immobilisations en service

###### — Nomenclature des immobilisations

En application du règlement CRC 2002-10, SNCF Réseau dispose pour le domaine infrastructure d'une nomenclature de composants.

Cette nomenclature comprend 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).

###### — Amortissement des immobilisations

Dans le cadre de sa mise en conformité avec le CRC 2002-10, SNCF Réseau a défini une durée d'amortissement pour chaque composant de sa nomenclature. Les amortissements sont calculés en mode linéaire. Les durées, définies sur la base de préconisation des experts techniques de chaque domaine étudié sont, en résumé, les suivantes :

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

Les immobilisations relatives au fonctionnement sont amorties selon la méthode linéaire sur les durées suivantes :

Locomotives	30 ans
Agencements, installations générales	10 à 15 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 à 7 ans
Informatique et télécommunications	3 à 5 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Logiciels	1 à 5 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans

###### — Valorisation des immobilisations en service :

###### Étape 1. Regroupement des actifs en unités génératrices de trésorerie

Le règlement CRC 2002-10 précise les modalités de calcul de la valeur actuelle des actifs et les conditions dans lesquelles il est nécessaire de réaliser des tests de dépréciation de valeur sur ces derniers.

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

Il est rappelé que l'unité génératrice de trésorerie (UGT) est le plus petit groupe d'actifs qui inclut l'actif et dont l'utilisation conduit à générer des entrées de trésorerie qui sont largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres groupes d'actifs.

Le premier groupe identifié par SNCF Réseau est constitué des actifs utilisés dans le cadre de l'activité de gestionnaire d'infrastructures de SNCF Réseau. Il est constitué de terrains et bâtiments dédiés à cette activité, et de l'ensemble des équipements de l'infrastructure. Les entrées et sorties de trésorerie de ce groupe d'actifs sont identifiables et largement indépendantes des autres flux de l'établissement.

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

Deux UGT ont ainsi été retenues par SNCF Réseau pour réaliser les tests de dépréciation : une UGT dite « Infrastructure » et une UGT dite « Patrimoine ».

#### Étape 2. Valorisation des actifs et dépréciation des actifs

La valorisation et la dépréciation des actifs est décrite en note 5.2.3.

#### 4.1.3 Cessions

Les cessions peuvent être réalisées soit directement par SNCF Réseau, soit par ses mandataires qui lui communiquent alors les informations relatives à la comptabilisation des produits de cession et des sorties d'actifs correspondantes.

#### 4.2 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles sont composées :

— des logiciels acquis et créés par l'entreprise pour elle-même, amortis selon la méthode linéaire sur une durée probable d'utilisation n'excédant pas 5 ans ;

— des concessions et licences amorties sur une durée de 4 ans.

#### 4.3 IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

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

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

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

— d'éléments historiques ayant servi à apprécier la valeur d'origine des titres ;

— d'éléments actuels tels que la rentabilité de l'entreprise ou la valeur réelle des actifs sous-jacents ;

— d'éléments futurs correspondant aux perspectives de rentabilité ou de réalisation et aux tendances de la conjoncture économique.

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

#### 4.4 SUBVENTIONS

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

Ces subventions sont enregistrées :

— en produits d'exploitation pour couvrir les dépenses d'exploitation (études générales, études préliminaires) ;

— en capitaux propres lorsqu'elles couvrent des dépenses immobilisées. Ces subventions sont ensuite virées au compte de résultat au même rythme que les amortissements pratiqués sur les immobilisations en service. Pour les terrains non amortissables, SNCF Réseau retient la durée moyenne d'amortissement des actifs attachés à ces terrains.

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

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

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

#### 4.5 STOCKS

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore les charges directes et indirectes de production.

Les coûts de revient sont calculés selon la méthode du coût moyen pondéré.

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

#### 4.6 CRÉANCES D'EXPLOITATION

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une provision pour dépréciation est pratiquée lorsque la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur comptable.

Une dépréciation est constituée lorsqu'un risque potentiel de non recouvrement apparaît (importants retards de paiement, dépôt de bilan, litiges). La dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle du risque de non recouvrement.

#### 4.7 VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT ET ASSIMILÉS

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



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

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

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

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

#### 4.8 OPÉRATIONS EN DEVICES ET PROVISIONS POUR PERTES DE CHANGE

Les soldes monétaires libellés en devises sont convertis en fin d'exercice au taux de clôture en contrepartie du compte de résultat, à l'exception de ceux concernant des opérations couvertes de façon parfaite par des contrats d'échanges de devises, inscrits au taux de couverture.

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

#### 4.9 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

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

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

L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que l'entreprise devra 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 passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'entreprise ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. Les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe.

##### 4.9.1 Provisions pour risques liées à l'environnement

L'entreprise comptabilise des provisions pour les risques liés à l'environnement lorsque la réalisation du risque est estimée probable. Cette provision couvre les charges liées à la protection de l'environnement, la remise en état et au nettoyage des sites. Elle comprend notamment une provision pour risque au titre de l'amiante (diagnostics obligatoires et désamiantage), ainsi qu'une provision au titre de l'élimination des traverses créosotées classées par le Code de l'environnement parmi les déchets dangereux devant être éliminés dans des installations agréées à l'élimination de déchets dangereux (four des cimenteries, cogénération...).

En ce qui concerne le matériel, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1997, date d'application du décret 96-1133 du 24/12/1996, au titre de la protection des travailleurs et des consommateurs, la fabrication, l'importation, la détention en vue de la vente de toutes variétés d'amiante et de tout produit en contenant sont interdites en France. A ce titre, l'EPIC SNCF Réseau a provisionné les coûts liés à ces opérations de désamiantage et a constitué en contrepartie un actif de démantèlement.

##### 4.9.2 Provisions pour risques fiscaux et sociaux

L'EPIC SNCF Réseau comptabilise des provisions pour risques fiscaux et sociaux lorsqu'il existe un risque probable de sortie de ressources au titre d'un événement passé à l'égard respectivement des instances fiscales, du personnel et des organismes sociaux. La provision comptabilisée est évaluée pour le montant de sortie de ressources qu'il est probable d'encourir.

##### 4.9.3 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.

###### — Provisions pour litiges

L'entreprise est engagée dans un certain nombre de litiges relatifs au cours normal de ses opérations, notamment au titre des actions suivantes :

- garanties de bonne fin reçues des entreprises fournissant des travaux de construction ;
- garanties accordées aux clients du secteur de transport de marchandises au titre des aléas survenus au cours du transport.

Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru.

###### — Provisions pour contrats déficitaires

Des provisions sont constituées au titre de contrats pluriannuels lorsque ceux-ci deviennent déficitaires, c'est-à-dire lorsque les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles sont supérieurs aux avantages économiques attendus de ces contrats. Les provisions sont évaluées sur la base des coûts inévitables, qui reflètent le coût net de sortie du contrat, c'est-à-dire le plus faible du coût d'exécution du contrat ou de toute indemnisation ou pénalité découlant du défaut d'exécution.

#### 4.10 AVANTAGES DU PERSONNEL

Les avantages du personnel désignent toutes formes de contrepartie données par une entité au titre des services rendus par son personnel.

##### 4.10.1 Avantages à court terme

Les avantages à court terme désignent les avantages du personnel (autres que les indemnités de fin de contrat de travail) qui sont dus intégralement dans les douze mois suivant la fin de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants.

##### 4.10.2 Avantages postérieurs à l'emploi

Les avantages postérieurs à l'emploi désignent les avantages du personnel (autres que les indemnités de fin de contrat de travail) qui sont payables postérieurement à la cessation de l'emploi.

Les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi désignent les accords formalisés ou non formalisés en vertu desquels une entité verse des avantages postérieurs à l'emploi à un ou plusieurs membres de son personnel.

#### — Régimes à cotisations définies

Les régimes à cotisations définies désignent les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi en vertu desquels une entreprise verse les cotisations définies à une entreprise distincte et n'aura aucune obligation, juridique ou implicite, de payer des cotisations supplémentaires si le fonds n'a pas suffisamment d'actifs pour servir tous les avantages correspondant aux services rendus par le personnel pendant l'exercice et les exercices antérieurs.

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.

#### — Régimes à prestations définies

Les régimes à prestations définies désignent les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi autres que les régimes à cotisations définies.

Afin d'améliorer la qualité de l'information financière publiée au titre des engagements de retraite et assimilés, l'EPIC SNCF Réseau a adopté, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, la méthode préférentielle préconisée par l'article 335-1 du Plan Comptable Général et l'avis n°00-0A du 6 juillet 2000 du Comité d'urgence du CNC. Cette dernière consiste à reconnaître une provision au bilan pour l'intégralité des engagements envers le personnel (en activité et en retraite). Les coûts des services rendus et les prestations versées sont comptabilisés respectivement en dotations aux provisions d'exploitation et reprises de provisions d'exploitation ; les écarts actuariels et les effets de la désactualisation sont comptabilisés en résultat financier.

Les provisions constituées au titre des avantages postérieurs à l'emploi à prestations définies concernent les rentes accident du travail, le régime complémentaire de prévoyance des cadres supérieurs, l'action sociale et les indemnités de départ en retraite :

##### • Provisions au titre du régime complémentaire de prévoyance des cadres supérieurs

Une provision destinée à couvrir les prestations au titre du régime complémentaire de prévoyance des cadres supérieurs retraités est constituée à hauteur de l'engagement.

##### • Provisions au titre de l'action sociale

L'entreprise assure elle-même les services d'action sociale qui, hors du cadre SNCF, incombent aux régimes de droit commun. L'essentiel des bénéficiaires des services d'action sociale sont les cheminots retraités. Une provision est constituée au titre des prestations d'action sociale à réaliser auprès des retraités et de leurs veuves dans certains cas. Il s'agit notamment de la prise en charge d'accueil en établissements, de suivi psychologique, de soins, d'aides familiales, d'aides à l'amélioration de l'habitat.

##### • Provisions au titre des indemnités de départ en retraite

En application du régime de droit commun, les salariés contractuels quittant volontairement l'EPIC SNCF Réseau pour cause de retraite ont droit à une indemnité. L'entreprise comptabilise une provision à ce titre, déterminée sur la base de l'ancienneté du salarié dans l'entreprise.

#### 4.10.3 Autres avantages à long terme

Les autres avantages à long terme désignent les avantages (autres que les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de fin de contrat de travail) qui ne sont pas dus intégralement dans les douze mois suivant la fin de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants.

Les provisions constituées au titre des avantages à long terme sont relatives à la cessation progressive / anticipée d'activité, aux rentes accident du travail du personnel actif, aux médailles d'honneur du travail, au compte épargne temps (CET) et à l'allocation chômage.

#### — Provisions pour cessation progressive d'activité

La cessation progressive d'activité (CPA) est un dispositif dont l'objectif est d'aménager le temps de travail en fin de carrière des salariés. Elle fixe ainsi une formule de temps de travail permettant de ménager une période de transition entre l'activité professionnelle et le départ en retraite. Un accord est entré en vigueur en juillet 2008 offrant la possibilité d'une cessation dégressive ou complète. L'octroi des avantages combine des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel. L'accord est traité comme une provision.

Cette provision est calculée sur une base actuarielle en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Le calcul repose notamment sur une hypothèse de taux d'utilisation de la CPA.

#### — Provisions pour rentes accident de travail

##### • Provisions pour rentes accident du travail du personnel en activité

L'entreprise assure elle-même le service des rentes d'accidents du travail à son personnel en activité. A ce titre, elle comptabilise une provision pour risque visant à couvrir les rentes versées aux agents en activité ayant subi un accident du travail ou une maladie professionnelle.

L'engagement calculé intègre la réversibilité des rentes d'accidents du travail. Par principe, les rentes d'accident du travail ne sont pas réversibles sauf lorsque le décès de l'actif est imputable à l'accident ou à la maladie professionnelle. Dans ce cas, le conjoint survivant bénéficie d'une rente d'ayant-droit.

##### • Provisions pour rentes accident du travail du personnel retraité

L'entreprise assure elle-même le service des rentes d'accidents du travail à son personnel retraité. À ce titre, elle comptabilise une provision pour risque.

La provision est évaluée de manière actuarielle sur la base des hypothèses de taux d'actualisation, de taux d'augmentation des salaires, de taux de mortalité et d'inflation. Elle intègre la réversibilité des rentes d'accidents du travail.

#### — Provisions pour médailles du travail

La Médaille d'Honneur des Chemins de fer 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 vingt-cinq années de services. Dans les mêmes conditions, la médaille de Vermeil peut être décernée à tout agent comptant au moins trente-cinq années de services et la médaille d'Or à tout agent comptant au moins trente-huit années de service.

Une provision correspondant aux versements probables aux salariés est comptabilisée. Cette provision est calculée en valorisant le coût de cette allocation et des 2 jours de congés supplémentaires obtenus à l'occasion des 25, 35 et 38 ans d'activité aux EPIC SNCF ou 20, 30, et 33 ans pour les agents de conduite.

Les montants des différentes allocations sont fixés par décret et ne changent pas sauf en cas de publication de nouveaux montants.

#### — Provisions pour compte épargne temps (CET)

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, un accord collectif a été signé prévoyant la création d'un Compte Epargne Temps (CET) permettant d'épargner, dans deux sous comptes, des jours de congés à utiliser soit :

- en cours de carrière, en complément des jours de congés de l'année (CET Court Terme);
- en fin de carrière ou dans le cadre d'une cessation progressive d'activité (CET Fin de Carrière).

Les montants provisionnés permettent de couvrir l'engagement de l'Entreprise au titre des CET Fin de Carrière.

#### — Provisions pour allocations chômage

Des provisions sont constituées au titre des prestations versées par Pôle Emploi aux personnels du cadre permanent et du cadre contractuel s'ils sont :

- démissionnaires;
- licenciés par mesure disciplinaire;
- réformés pour le cadre permanent.

#### 4.10.4 Indemnités de fin de contrat de travail

Les indemnités de fin de contrat de travail sont des avantages du personnel payables à la suite de :

— la décision de l'entité de résilier le contrat de travail du membre du personnel avant l'âge normal de départ en retraite ou

— la décision du membre du personnel de partir volontairement en échange de ces indemnités.

Un dispositif de Départ Volontaire permet à des agents du cadre permanent ou des contractuels d'établissements en excédent d'effectifs, de percevoir une indemnité forfaitaire de départ et des Allocations d'aide au Retour à l'Emploi dans le cadre de leur départ de l'entreprise. Une charge à payer à hauteur des indemnités prévues par le dispositif est constatée dans les comptes lors de la signature de l'accord entre le salarié et l'entreprise.

#### 4.11 INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

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

- risque de change;
- risque de taux;
- risques de liquidité;
- risques de crédit, de contrepartie.

La gestion des opérations et des risques financiers au sein de SNCF Réseau est strictement encadrée par les « principes et limites d'intervention sur les marchés de capitaux » édictés par le Conseil d'administration. Ce document précise notamment les orientations de la politique de financement, de trésorerie et de gestion de la dette globale, les principes de gestion et limites autorisées pour les risques de taux, de change et de contrepartie, les opérations d'optimisation les instruments

autorisés, les montants des plafonds des programmes de financement, les supports de placement, les délégations de pouvoir accordées par le conseil d'administration ainsi que les délégations de signature accordées.

SNCF Réseau dispose également d'un recueil de procédures qui précise les contrôles à effectuer ainsi que leurs modalités de mise en œuvre afin de pouvoir s'assurer de façon quotidienne de l'adéquation des opérations négociées par rapport aux principes et limites définis et par rapport à la structure cible de la dette.

Parallèlement, SNCF Réseau élabore différents rapports, de périodicité quotidienne, hebdomadaire et mensuelle, afin de rendre compte des opérations réalisées et des résultats des contrôles.

#### 4.11.1 Gestion du risque de change

Dans le cadre de sa stratégie financière visant à diversifier son accès aux ressources et limiter son coût de financement, SNCF Réseau émet des emprunts en devises qui font 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.

En date de clôture, les pertes latentes sur les instruments financiers en devises et les sous-jacents couverts font l'objet d'une provision.

#### 4.11.2 Gestion du risque de taux

Afin de limiter son exposition à une augmentation de ses charges financières, SNCF Réseau fixe, dans le cadre de sa stratégie financière, des principes dont l'objectif est de restreindre son exposition au risque de taux.

Le niveau historiquement bas des taux d'intérêt actuels et la volonté de préserver les équilibres économiques à long terme, ont conduit le Conseil d'Administration de SNCF Réseau à opter pour une répartition de sa dette nette à 90 % à taux fixe, 6 % à taux variable et 4 % indexée sur l'inflation. Un intervalle limité autour de chacun de ces seuils est autorisé par le Conseil d'Administration.

Le respect de cette répartition est contrôlé quotidiennement.

Pour atteindre cette répartition, SNCF Réseau peut utiliser des produits dérivés optionnels ou d'échange de taux d'intérêt (swaps), dans une optique de couverture.

#### — Contrats sur contrats d'échange de taux

L'entreprise utilise les contrats d'échange de taux à l'occasion de ses émissions d'emprunts ou dans le cadre de la gestion de sa dette nette existante.

Dans le cadre de la gestion active de son risque de taux, l'Entreprise s'efforce, dans la mesure du possible, d'annuler des contrats existants plutôt que d'effectuer de nouvelles opérations de couverture, ceci afin de limiter son risque de contrepartie et ses engagements. Le montant des soultes encaissées ou décaissées à l'occasion de la conclusion ou de l'annulation de contrats d'échange est étalé sur la durée de vie des éléments couverts correspondants.

Lorsqu'une stratégie de couverture ne répond pas aux critères de couverture fixés par l'entreprise, les plus ou moins-values latentes sont enregistrées au bilan. Les pertes latentes font l'objet d'une provision pour risque de taux au compte de résultat.

#### 4.11.3 Gestion du risque de liquidité

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 Réseau bénéficie d'un accès diversifié aux ressources financières qu'elles soient à court terme (Billets de Trésorerie / Commercial Paper) ou à long terme (émissions obligataires publiques ou privées).

En outre, SNCF Réseau dispose d'une ligne de crédit syndiqué d'un montant de 1,25 Mds€, sur une durée de 5 ans, facilité qui n'a pas été utilisée en 2016.

#### 4.11.4 Gestion du risque de contrepartie

La gestion du risque de contrepartie fait l'objet d'une description au paragraphe 8.1.

### 4.12 DETTES FINANCIÈRES

#### 4.12.1 Dette SNCF transférée

Lors de la création de RFF au 1<sup>er</sup> janvier 1997, une dette de 20,5 Mds€ de la SNCF a été transférée et inscrite au passif de RFF. Cette dette est représentative en durée, en taux d'intérêt et en devises de la dette financière de la SNCF à la date de création de RFF.

Sa consistance après avoir été modifiée en 2001 du fait des clauses de prolongation d'emprunts qu'elle comportait, n'a pas changé depuis.

Les frais liés aux émissions constitutives de la dette SNCF non amorties par celle-ci au 1<sup>er</sup> janvier 1997, d'environ 21,4 M€, sont amortis sur la durée de vie résiduelle moyenne de cette dette. Les primes et frais d'émission provenant d'opérations faites en propre sont amortis linéairement au prorata du coupon couru.

#### 4.12.2 Dette SNCF Réseau

Les emprunts zéro coupon sont enregistrés au passif à leur prix d'émission. Les intérêts courus capitalisés sont enregistrés en charges financières et en complément de la dette au passif à chaque arrêté.

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

### 4.13 ASSURANCES

SNCF Réseau a souscrit des polices d'assurances depuis le 01/01/2007. Ces polices couvrent les risques de responsabilité civile liés à l'ensemble de ses activités et les risques de dommages à ses actifs et les pertes de péages consécutifs.

Ces polices, qui sont du type «tous risques sauf», couvrent également les catastrophes naturelles. Elles sont souscrites auprès d'assureurs de premier rang.

### 4.14 COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS

#### 4.14.1 Distinction en résultat courant et résultat exceptionnel

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

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

#### 4.14.2 Crédit d'impôt compétitivité emploi

Un Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE) instauré par la loi de finances rectificative pour 2012 (n°2012-1510) du 29 décembre 2012 a été créé pour aider les entreprises à financer leur compétitivité notamment à travers des efforts d'investissements, de recherche, d'innovation, de recrutement, de prospection de nouveaux marchés, de transition écologique et énergétique et de reconstitution de leur fonds de roulement. Il est assis sur les rémunérations n'excédant pas deux fois et demie le salaire minimum de croissance que les entreprises versent à leurs salariés au cours de l'année civile. À compter de l'exercice 2014, le taux du crédit d'impôt est fixé à 6 %.

Le CICE est imputé sur l'impôt sur les sociétés dû au titre de l'année au cours de laquelle les rémunérations prises en compte pour le calcul du crédit d'impôt ont été versées. La créance sur l'État correspondant au montant non imputé pourra ainsi être utilisée pour le paiement de l'impôt dû au titre des trois années suivant celle au titre de laquelle le crédit est constaté. À l'expiration de cette période, la fraction non imputée est remboursée à l'entreprise.

Le CICE, affecté par l'entreprise au financement des dépenses liées au fonds de roulement, a été analysé comme un produit d'impôt. En conséquence, le CICE est présenté sur la ligne «impôt sur les résultats».

## 5 COMPLÉMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN

### 5.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

	31 décembre 2016			31 décembre 2015		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immobilisations incorporelles	1 603	-401	1 202	1 556	-335	1 220
Immobilisations incorporelles - en cours	103	-	103	82	-	82
<b>TOTAL</b>	<b>1 706</b>	<b>-401</b>	<b>1 306</b>	<b>1 638</b>	<b>-335</b>	<b>1 302</b>

	Immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles - en cours	Total
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2015</b>	<b>1 220</b>	<b>82</b>	<b>1 302</b>
Acquisitions brutes	5	59	64
Cessions brutes	-3	-	-3
Dotations aux amortissements	-76	-	-76
Reprises d'amortissements	19	-	19
Provisions pour dépréciations	8	-	8
Transfert	-	-	-
Mises en services	45	-38	7
Autres variations	-16	-	-15
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2016</b>	<b>1 202</b>	<b>103</b>	<b>1 306</b>

Le montant des dépenses d'investissement incorporel pour l'exercice 2016 s'élève à 64 M€ dont 4 M€ au titre du contrat de concession SEA.

### 5.2 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	31 décembre 2016			31 décembre 2015		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Terrains et constructions	9 754	-3 133	6 620	9 267	-2 650	6 617
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	42 494	-18 047	24 446	40 244	-17 416	22 829
ITMO et autres	919	-694	225	837	-702	135
Electrification, télécommunication, signalisation	13 486	-7 641	5 845	12 863	-7 370	5 494
Matériel de transport	1 151	-952	199	1 147	-921	226
Immobilisations corporelles en cours	16 382	-32	16 349	15 236	-22	15 214
<b>TOTAL</b>	<b>84 185</b>	<b>-30 500</b>	<b>53 685</b>	<b>79 595</b>	<b>-29 081</b>	<b>50 514</b>

	Terrains et constructions	Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	ITMO et autres	Electrification, télécommunication, signalisation	Matériel de transport	Immobilisations corporelles en cours	Total
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2015</b>	<b>6 617</b>	<b>22 829</b>	<b>135</b>	<b>5 494</b>	<b>226</b>	<b>15 214</b>	<b>50 514</b>
Acquisitions brutes	-	-	-	-	-	4 709	4 709
Cessions brutes	-42	-37	-21	-39	-7	-53	-198
Dotations aux amortissements	-151	-1 013	-57	-534	-35	-	-1 791
Provisions pour dépréciations	-	21	-	-	5	-11	16
Reprises d'amortissements	7	223	25	99	7	-	360
Pertes de valeur	-	-	-	-	-	-	-
Transfert	64	1	4	-	-	-	69
Mises en services	400	2 285	88	698	31	-3 509	-7
Autres variations	-275	138	51	127	-29	-1	11
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2016</b>	<b>6 620</b>	<b>24 446</b>	<b>225</b>	<b>5 845</b>	<b>199</b>	<b>16 349</b>	<b>53 684</b>

Les actifs dépréciés au 31/12/2015 ont fait l'objet d'un amortissement exceptionnel sur la base du plan d'amortissement initial. Une reprise de la dépréciation d'actifs a été constatée à due concurrence au 31/12/2016 pour 360 M€.

Un transfert, en provenance de SNCF Mobilités des installations de service (article 31.2) et des biens attachés aux missions de gestion de l'infrastructure (article 29) dans le cadre de la loi n°2014-872 du 04 août 2014 portant sur la réforme ferroviaire, ont été réalisés, en 2016, pour un montant de 69 M€.

### 5.2.1 Dépenses d'investissement

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles pour l'exercice 2016 s'élève à 4 709 M€ et comprend principalement:

- 4 452 M€ de dépenses sur projets d'investissement d'infrastructure dont 662 M€ de production au titre des PPP et des concessions, 142 M€ au titre des mandataires et 137 M€ au titre du gros entretien;
- 257 M€ d'acquisitions directes sur autres projets.

### 5.2.2 Mises en service de l'exercice

Le montant des immobilisations corporelles mises en services s'élève à 3 506 M€:

- 3 113 M€ de projets ferroviaires dont la LGV Est Phase 2 pour 1 910 M€;
- 181 M€ au titre du PPP GSMR;
- 212 M€ pour les projets autres dont le matériel ferroviaire, l'outillage, le patrimoine et autres.

### 5.2.3 Valeur actuelle de l'actif à la date de clôture

Au 31/12/2016, l'UGT Infrastructure comprend (i) les 30 000 km d'actifs des lignes en service qui constituent le Réseau ferré national ainsi que les encours de régénération à hauteur d'un montant net de subvention et de dépréciation de 26,8 Mds€ (ii) des lignes à grande vitesse en voie d'achèvement (CNM, BPL et SEA) pour une valeur nette de subvention et de financement par le concessionnaire de 3,3 Mds€ et (iii) d'autres projets en cours pour un montant net de subvention de 1,4 Mds€, soit un total de 31,5 Mds€ après dépréciation.

L'UGT comprenait également, jusqu'à la dernière clôture, les créances d'impôt différé pour un montant de 3,7 Mds€ au 31/12/2015. Les actifs d'impôt différé sont dorénavant exclus des actifs de l'UGT Infrastructure. Ces actifs d'impôts différés ne sont pas reconnus en principes comptables français.

Pour rappel, un test de valeur avait été réalisé au moment de la clôture des comptes arrêtés au 31 décembre 2015 qui avait conduit à une dépréciation de 9,6 Mds€. Il était basé sur les discussions en cours avec l'État, préalables à la signature du contrat pluriannuel de performance prévu par la loi du 4 août 2014, et une trajectoire financière de SNCF Réseau prenant en compte les évolutions et hypothèses structurantes discutées avec l'État à cette date.

La finalisation du contrat de performance avec l'État et sa validation par le conseil d'administration de SNCF Réseau du 20/12/2016 a constitué un indice de variation de valeur. Un nouveau test a été réalisé au 31/12/2016 qui a conduit à maintenir le montant de la dépréciation de 9,6 Mds€ dans les comptes annuels 2016.

Les principales modifications d'hypothèses issues de la version finalisée du contrat de performance concernent:

- la prise en compte d'hypothèses complémentaires de productivité sur les charges;
- la révision à la baisse de la redevance quais;
- la révision à la hausse des investissements de mise en conformité, de renouvellement et des investissements industriels.

### Actifs testés

Pour les lignes en service et les encours de régénération (26,8 Mds€ au 31/12/2016), les flux actualisés sont calculés sur les dix années de la trajectoire économique issue du contrat de performance 2017-2026 avec l'État, prolongées jusqu'en 2030, qui constitue l'année normative, le réseau étant alors considéré comme stabilisé à cette date à un niveau de performance suffisant.

Les flux relatifs aux 3 grandes LGV actuellement en cours d'achèvement (3,3 Mds€ nets de subvention et de financement par le concessionnaire) et devant être mises en service en 2017, à savoir LGV BPL, LGV CNM, et LGV SEA, ont été testés. S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061.

La valeur des autres immobilisations en cours (1,4 Mds€ au 31/12/2016 contre 1,5 Mds€ au 31/12/2015), qui concernent des investissements de capacité en cours de développement, est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

### Présentation des paramètres clés

Les hypothèses clés du test de valeur concernent le niveau des péages, des concours publics et de la maintenance du réseau existant.

Les prévisions de trafic à 10 ans ont été faites dans le cadre du Groupe Public Ferroviaire. Elles sont cohérentes avec celles de SNCF Mobilités. Malgré le changement de comportement de certains clients au sein de l'activité Voyageurs avec le développement de la concurrence intermodale, comme le transport par bus sur de longues distances, et le covoiturage, SNCF Réseau prévoit une augmentation du trafic grâce à la qualité de service accrue dont bénéficient toutes les entreprises ferroviaires.

Les concours publics contribuent à soutenir cette trajectoire de régénération et ont été arrêtés en fonction des engagements confirmés par l'État.

Par ailleurs, les séquences d'indexation ferroviaire retenues pour l'estimation des péages ont été arrêtées avec l'État.

Les dotations versées à SNCF Réseau en application de la loi de réforme ferroviaire ont également été prises en compte. Elles ont été qualifiées de subventions d'investissement finançant la régénération du réseau.

La maintenance d'un réseau ferré comprend en effet deux grandes catégories d'activités:

- la régénération: le remplacement ou la remise en état majeure d'installations;
- l'entretien des installations: entretien préventif, curatif et surveillance.

La trajectoire économique de SNCF Réseau prévoit un effort de régénération du réseau existant beaucoup plus important que celui consenti au cours de la décennie précédente. Il inclut également les premières grandes régénérations des LGV actuellement en service. Il priorise la régénération du réseau de l'Île-de-France, et des grands axes les plus circulés. Cet effort se déploie en deux temps : un accroissement progressif jusqu'en 2020 qui permet de mobiliser progressivement les moyens humains et matériels puis une stabilisation de 2020 à 2027 suivie d'une diminution progressive jusqu'à l'année normative 2030 pour atteindre le niveau de remplacement à l'identique du réseau.

L'effet conjugué d'un effort de maintenance sans précédent et d'une prévision de trafic en hausse, permet d'optimiser la trajectoire en lien avec des plans de productivité qui reposent également sur un plan d'intensification de l'externalisation des études, services et travaux et sur un programme de performance et d'économies.

#### Autres éléments

La valeur terminale est calculée en projetant à l'infini et au taux de 1,7% les valeurs de l'année normative 2030.

Pour la projection des flux de trésorerie après impôt sur les sociétés (IS), l'IS retenu est un IS théorique au taux de 34,43% (ou 28,92% à compter de 2020) appliqué au résultat opérationnel courant prévisionnel. Il s'agit d'une évolution par rapport aux pratiques antérieures qui retenaient un IS décaissé prenant en compte l'utilisation des déficits fiscaux reportables. Parallèlement, les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 5,1% sans prise en compte de l'effet du déficit fiscal reportable, contre 5,5% au 31/12/2015, taux qui intégrait l'effet d'un déficit reportable. A compter de 2020, les flux ont été actualisés au taux de 5,2% pour prendre en compte l'effet de la baisse du taux d'imposition prévu par la loi de finances pour 2017.

Les éventuelles conséquences de l'avis de l'ARAFER du 1<sup>er</sup> février 2017 relatif à la fixation des tarifs pour l'horaire de service 2018 n'ont pas été intégrées dans les flux, l'entreprise considérant que la discussion avec l'Autorité n'est pas achevée.

#### Résultat du test de valeur

La valeur recouvrable des actifs testés s'élève à 30,4 Mds€ au 31 décembre 2016. La valeur terminale, calculée par projection

à l'infini des flux générés à compter de 2030 représente 99,7% (y compris périmètre avec les 3 LGV en voie d'achèvement) de cette valeur recouvrable. Cette valeur étant légèrement supérieure à l'actif de référence testé (intégrant les 3 LGV en voie d'achèvement), SNCF Réseau a maintenu à l'identique le montant de la dépréciation la perte de valeur de 9,6 Md€ comptabilisée sur l'exercice précédent.

Les estimations et les hypothèses prises en compte pour apprécier la valeur recouvrable des actifs reposent notamment sur le contrat de performance. Cette valeur recouvrable dépend notamment de la mise en œuvre par l'État de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour la soutenir ainsi que de la capacité de l'entreprise à atteindre ses plans de productivité. La réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront différer de manière sensible des estimations retenues.

#### Analyses de sensibilité

Sensibilité aux paramètres de valorisation :

— une variation de +/- 10 points de base du taux d'actualisation représente une variation de +/- 1,2 Mds€ de valeur recouvrable ;

— une variation de +/- 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de +/- 0,9 Mds€.

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

— une variation de +/- 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représente une variation de +/- 2,0 Mds€ de la valeur recouvrable. Cette valeur est fournie à titre indicatif car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur recouvrable des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages ;

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

— une variation de +/- 10% des gains de productivité annuelle représente une variation de +/- 1,8 Mds€ de la valeur recouvrable.

### 5.3 IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Variation de l'exercice
Subvention investissement à appeler	2 067	1 705	363
Dépôts de garantie	6	6	-
Autres créances financières	20	-	20
Titres de participation	28	28	-
<b>Total Immobilisations Financières</b>	<b>2 120</b>	<b>1 738</b>	<b>382</b>

Au 31 décembre 2016, les immobilisations financières comprennent pour 2 067 M€ des subventions à appeler au titre des projets PPP en cours, dont 1 074 M€ pour le projet BPL et 993 M€ pour CNM.

Ces immobilisations financières représentent les subventions à recevoir par SNCF Réseau de l'État lui permettant de rembourser ses dettes vis-à-vis d'Eiffage pour BPL d'une part et vis-à-vis d'Oc'Via pour CNM d'autre part. Ces subventions seront reçues à compter de 2017.

Parallèlement SNCF Réseau a constaté des dettes financières pour les mêmes montants qu'elle devra rembourser également à compter de 2017 (cf note 5.13).

Le montant de 2 067 M€ est représentatif de l'avancement des projets au 31 décembre 2016.

Les créances financières à hauteur de 20 M€ concernent principalement les avances de trésorerie réalisées auprès d'une filiale.

Tableau – liste des filiales et des participations

Information en Keuros Dénomination de la filiale et son siège social	Capital Social	Capitaux propres	Capital détenu	Quote-part du capital ou du résultat détenu (en pourcentage)	Valeurs comptables des titres détenus		Prêts et avances consentis par la société et non encore remboursés	Montant des cautions et avals donnés par la société	Chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice écoulé	Résultats (Bénéfice ou perte du dernier exercice clos)	Dividendes encaissés par la société au cours de l'exercice
					Brute	Nette					
<b>1. Filiales</b>											
( + de 50 % du capital détenu par la société)											
<b>SFERIS</b>	1 500	5 382	1 500	100%	6 000	6 000	5 985	-	74 400	1 455	-
1 Cité Paradis, 75010 PARIS											
<b>2. Participations</b>											
(10 à 50 % du capital détenu par la société).											
<b>EURAILSCOUT BV</b>	18 746	17 870	9 373	50%	21 000	21 000	-	-	-	1	-
Amersfoort, Pays-Bas											
<b>ADIF Perpignan Figueras (LFP)</b>	60	60	30	50%	30	30	-	-	-	-	-
<b>SNCF INFRA LBA DEVELOPPEMENT</b>	350	NC	140	40%	138	138	-	-	NC	NC	-
18 rue de Dunkerque, 75010 PARIS											
<b>CDG EXPRESS ETUDES</b>	10	10	3	33,33%	3	3	-	-	929	-	-
291 bld Raspail 75014 PARIS											
<b>CADEMCE</b>	1 860	NC	464	24,95%	464	464	-	-	NC	NC	-
14 vc quai de la Somme, 80080 AMIENS											
<b>EURAILSCOUT France</b>	38	1 071	1	2,63%	1	1	-	-	7 975	-	-
20 rue des Petits Hotels 75010 PARIS											
<b>GIE/GEIE</b>											
<b>GEIE CFM4</b>	-	-	-	33%	-	-	-	-	-	NC	-
92 av de France, 75013 PARIS											
<b>GEIE SEA VITORIA DAX</b>	-	-	-	50%	-	-	-	-	-	NC	-
7 A Terrasse du Front du Médoc, 33075 BORDEAUX											
<b>GEIE NAF GCT</b>	-	-	-	50%	-	-	-	-	-	NC	-
Place de Nuestra Senora del Pilar , 50071 SARAGOSSE											
<b>GEIE RFC2 CORRIDOR C</b>	-	-	-	49%	-	-	-	-	-	NC	-
9 pl. de la Gare, LUXEMBOURG											
<b>GEIE RFC6</b>	-	-	-	20%	-	-	-	-	-	NC	-
Piazza Della Croce Rossa, ROME											
<b>GEIE des utilisateurs de ERTMS</b>	-	-	-	16,67%	-	-	-	-	-	NC	-
123/133 rue Froissart, BRUXELLES											
<b>Fondation</b>											
<b>RAILENIUM</b>											
Académie de Lille VALENCIENNES											



## 5.4 STOCKS ET EN COURS

	31 décembre 2016			31 décembre 2015	
	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variation de l'exercice
Matières premières	510	-109	401	391	9
Produits finis	67	-	67	68	-1
Encours de production	20	-	20	14	6
<b>Total Stocks et en-cours</b>	<b>597</b>	<b>-109</b>	<b>487</b>	<b>473</b>	<b>14</b>

	31 décembre 2015	Dotation	Reprise	31 décembre 2016
Matières premières	-111	-101	102	-109
Produits finis	-	-	-	-
Encours de production	-	-	-	-
<b>Total Dépréciations de stocks</b>	<b>-111</b>	<b>-101</b>	<b>102</b>	<b>-109</b>

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

## 5.5 CRÉANCES D'EXPLOITATION

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Variation de l'exercice
<b>Clients et comptes rattachés</b>	<b>1 340</b>	<b>1 225</b>	<b>114</b>
<b>Autres créances d'exploitation</b>	<b>3 371</b>	<b>3 779</b>	<b>-408</b>
Subventions à encaisser	1 160	1 501	-341
Subventions à appeler	1 138	1 172	-34
Créances de TVA	507	511	-4
Créance SNCF Mobilités dont CICE	41	177	-136
Créances fiscales et crédits d'impôts*	198	127	71
Autres créances	295	244	51
Créances sur cessions d'immobilisation	32	47	-15
<b>Avances et acomptes versés</b>	<b>297</b>	<b>230</b>	<b>67</b>
<b>Valeurs Brutes</b>	<b>5 008</b>	<b>5 235</b>	<b>-227</b>
<b>Dépréciation</b>	<b>-128</b>	<b>-77</b>	<b>-52</b>
<b>Valeurs Nettes</b>	<b>4 880</b>	<b>5 158</b>	<b>-278</b>

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

Les dépréciations liées au transfert intervenu dans le cadre de la réforme ferroviaire sur la base de valeurs IFRS aux quelles étaient attachées un crédit d'impôt sur les mêmes base que les immobilisations concernées, concernent principalement les créances de subventions et les créances clients.

## 5.6 ÉTAT DES ÉCHÉANCES DES CRÉANCES

	31 décembre 2016	< 1an	> 1an
<b>Clients et comptes rattachés</b>	<b>1 340</b>	<b>1 272</b>	<b>68</b>
<b>Autres créances d'exploitation</b>	<b>3 371</b>	<b>2 335</b>	<b>1 036</b>
Subventions à encaisser	1 160	363	797
Subventions à appeler	1 138	1 138	-
Créances de TVA	507	507	-
Créance Mobilités dont CICE	41	-	41
Créances fiscales et crédits d'impôts	198	-	198
Autres créances	295	295	-
Créances sur cessions d'immobilisation	32	32	-
<b>Avances et acomptes versés</b>	<b>297</b>	<b>297</b>	<b>-</b>
<b>Valeurs Brutes</b>	<b>5 008</b>	<b>3 904</b>	<b>1 104</b>

## 5.7 VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT ET ASSIMILÉES, DISPONIBILITÉS

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Variation de l'exercice
<b>Échéances à plus de trois mois dès l'origine et/ou soumis à risque de taux</b>	-	48	-48
Obligations	-	-	-
Titres de créances négociables	-	48	-48
<b>Échéances à moins de trois mois dès l'origine et sans risque de taux</b>	<b>2 403</b>	<b>2 163</b>	<b>240</b>
Obligations	-	-	-
Titres de créances négociables	150	193	-43
Prêts en blanc	300	-	300
OPCVM	1 953	1 970	-17
Intérêts courus non échus	-	-	-
Placements en devise	-	-	-
<b>Sous-Total VMP</b>	<b>2 403</b>	<b>2 211</b>	<b>192</b>
<b>Disponibilités</b>	<b>816</b>	<b>351</b>	<b>466</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3 219</b>	<b>2 561</b>	<b>658</b>

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

## 5.8 COMPTES DE RÉGULARISATION ACTIF

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Variation de l'exercice
Charges constatées d'avance	38	55	-17
Charges à répartir sur plusieurs exercices	543	590	-46
Frais d'émission des emprunts	175	161	14
<b>Total régularisation actif</b>	<b>756</b>	<b>805</b>	<b>-48</b>

## 5.9 ÉCARTS DE CONVERSION

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Variation de l'exercice
Écarts de conversion actif	227	220	7
Écarts de conversion passif	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>227</b>	<b>220</b>	<b>7</b>

## 5.10 CAPITAUX PROPRES

	Dotation en capital	Report à nouveau	Résultat de l'exercice	Situation Nette	Subventions d'investissement	Capitaux propres
<b>Situation au 31 décembre 2015</b>	<b>9 765</b>	<b>-14 267</b>	<b>-10 073</b>	<b>-14 576</b>	<b>23 135</b>	<b>8 559</b>
Affectation du résultat 2015	-	-10 073	10 073	-	-	-
Résultat 2016	-	-	-413	-413	-	-413
Mouvements sur subventions	-	-	-	-	1 389	1 389
Inscription des subventions au compte de résultat	-	-	-	-	-673	-673
Transfert	-	-	-	-	1	1
<b>Situation au 31 décembre 2016</b>	<b>9 765</b>	<b>-24 340</b>	<b>-413</b>	<b>-14 989</b>	<b>23 851</b>	<b>8 862</b>

Établissement public à caractère industriel et commercial, SNCF Réseau n'a ni capital au sens juridique du terme, ni action et ne verse pas de dividendes.

somme correspondant à l'écart de valorisation entre l'actif et le passif. L'État a ensuite accru ce capital initial par apports complémentaires jusqu'au début de l'année 2003.

Au moment de sa constitution, l'Établissement disposait de 0,86 Mds€ de fonds propres en termes comptables, cette

À la date du 31 décembre 2016, le montant cumulé des dotations en capital s'établit à 9,8 Mds€.

## 5.11 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

### 5.11.1 Synthèse des subventions sur immobilisations et mises en service

	31 décembre 2016			31 décembre 2015		
	Subventions mises en service	Subventions en cours	Total	Subventions mises en service	Subventions en cours	Total
Subventions de développement sur immobilisations en cours	-	6 820	6 820	-	7 368	7 368
Subventions de développement sur immobilisations en service	13 604	-	13 604	12 331	-	12 331
Subventions de régénération sur immobilisations en service	3 301	-	3 301	3 435	-	3 435
Subvention de régénération sur immobilisations en cours	126	-	126	-	-	-
<b>Total Subvention</b>	<b>17 031</b>	<b>6 820</b>	<b>23 851</b>	<b>15 766</b>	<b>7 368</b>	<b>23 135</b>

La subvention d'investissement de régénération versée par SNCF en 2017 au nom et pour le compte de l'État, a été comptabilisée, pour un montant de 126 M€ au 31 décembre 2016.

	Montant net au 31/12/2015	Mises en service de subventions sur l'exercice	Quote part de subvention virée au résultat	Autres variations	Montant net au 31/12/2016
Terrains, bâtiments et aménagements	1 641	197	-81	7	1 764
Terrassement, voies, ouvrages d'art et passages à niveau	7 748	1 335	-231	-12	8 840
ITMO, électrification, Telecom	2 926	294	-217	-19	2 983
Immobilisations incorporelles	15	-	-10	11	17
<b>Total Subventions de développement sur immobilisations en service</b>	<b>12 331</b>	<b>1 825</b>	<b>-539</b>	<b>-13</b>	<b>13 604</b>

### 5.11.2. Subventions sur immobilisations en cours

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

### 5.11.3. Subventions de renouvellement et mises aux normes

L'ensemble des subventions de régénération reçues de l'État jusqu'en 2008 inclus, a été affecté à des programmes mis en service. Les reprises en résultat se poursuivent au rythme présenté dans le tableau ci-après :

Année de mise en service	Date de mise en service	Durée de reprise (en année)	Montant en service	Cumul reprise	Montant net au 31/12/2016
2004	01/07/2004	38	675	222	453
2005	25/03/2005	42	574	161	413
2006	09/05/2006	42	878	223	656
2007	21/03/2007	35	734	205	529
2008	17/04/2008	33	69	18	50
2009	17/01/2009	42	844	208	637
2010	22/01/2010	38	436	128	307
2011	01/01/2011	51	20	3	17
2012	01/01/2012	28	255	83	171
2013	01/01/2013	41	75	7	68
<b>TOTAL</b>		<b>390</b>	<b>4 560</b>	<b>1 260</b>	<b>3 301</b>

### 5.12 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

	31 décembre 2015	Dotations	Reprises	Reclassement	31 décembre 2016
Engagements envers le personnel	889	137	-119	-	907
Risque environnement	147	30	-9	1	169
Risques fiscaux et sociaux	46	7	-	-	53
Litiges contractuels	194	54	-37	-	210
Risques financiers	223	9	-	-	231
Autres provisions pour R&C	226	5	-227	-	5
<b>Total Provisions</b>	<b>1 725</b>	<b>242</b>	<b>-392</b>	<b>1</b>	<b>1 575</b>

La rubrique des engagements envers le personnel comprend les engagements au titre des rentes accidents du travail (484 M€), de la Cessation Progressive d'Activité (185 M€), de l'Action Sociale (94 M€), du Compte Epargne Temps (74 M€) de la Médaille d'honneur du travail (25 M€), du régime complémentaire de prévoyance des CS (16 M€) des pensions, retraites, chômage et indemnités de départ en retraite (30 M€).

La rubrique des risques environnement concerne principalement l'élimination des traverses créosotées pour 85 M€ et le désamiantage pour 45 M€.

L'entreprise a fait l'objet d'un contrôle fiscal et a comptabilisé une provision pour les éléments de redressement acceptés. En revanche, elle en conteste d'autres, dont la requalification en subvention d'équilibre des redevances d'accès TER versées par l'État pour le compte des régions et qui feront l'objet d'une démarche contentieuse. Aucune provision n'a ainsi été comptabilisée sur ces éléments contestés par l'entreprise. Le risque pourrait être de l'ordre de 7 M€.

Concernant la rubrique des risques fiscaux et sociaux, l'entreprise provisionne, par mesure de prudence, les redressements fiscaux et les risques sociaux. Cette rubrique concerne principalement le litige RH 3100 (marocains). Un complément de provision a été constitué sur 2016 de 2 M€.

La rubrique Litiges contractuels pour 210 M€ concerne principalement les dossiers Arles (119 M€), Culoz (8 M€), accident Eckwersheim (3 M€), déraillement Marseille St-Charles (3 M€, les inondations survenues en 2016 (28 M€) et les litiges commerciaux (8 M€).

La rubrique risques financiers concerne les risques d'indexation (227 M€) et les risques taux swap (4 M€).

La rubrique autres provisions pour R&C concerne la provision au titre des loyers du 92 avenue de France.

Malgré les mises à jour de provisions réalisées en 2016, il convient de rappeler qu'il subsiste une incertitude quant à l'évaluation du montant de deux provisions en particulier :

#### — Litiges concernant les inondations en Arles en décembre 2003 :

le tribunal administratif de Marseille a rejeté 18 requêtes présentées contre RFF devenu SNCF Réseau et SNCF, considérant que ces inondations relevaient d'un « cas de force majeure exonérant de toutes responsabilités » SNCF Réseau et SNCF. Il en va de même des conclusions du rapporteur public qui conclut au rejet des demandes au fond. Le délai d'appel étant toujours en cours, la provision a été maintenue par mesure de prudence soit 119 M€.

#### — Dépollution et risques environnementaux :

la provision comptabilisée à la date d'arrêt est calculée sur la base de la connaissance à cette date des actifs à traiter ; cette provision reste à actualiser au fur et à mesure de la poursuite par SNCF Réseau de ses travaux pour identifier les programmes à mettre en œuvre et chiffrer les coûts de dépollution correspondants.

La mission d'évaluation du risque potentiel d'amiante sur les installations non bâties, quais, passerelles, passages souterrains du périmètre Gare confiée à un prestataire spécialisé est terminée. Elle a permis l'identification des typologies de biens pour lesquels un repérage ou un dossier technique amiante (DTA) est nécessaire.

SNCF Réseau sera en mesure d'estimer une éventuelle provision pour risque, lorsque la liste de ces installations sera finalisée.

#### — Procédure juridique en cours : Accident de Brétigny-sur-Orge :

à la suite du déraillement du train Intercités Paris-Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), et après qu'ont été déposés auprès des juges d'instruction les deux rapports d'expertise techniques qu'ils avaient demandés, RFF et SNCF, devenus respectivement SNCF Réseau et SNCF Mobilités le 1<sup>er</sup> janvier 2015, ont été mis en examen pour « homicides et blessures involontaires par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité » et entendus par les juges.

SNCF Réseau et SNCF Mobilités contestent fermement les expertises, et mettent en doute le sérieux de l'expertise métallurgique et ont demandé un complément de travaux dont l'acceptation leur a été notifiée à la fin du mois de janvier 2016.

Depuis l'accident SNCF Mobilités a mis en place une équipe dédiée pour accompagner les victimes et leurs familles. Sans attendre, SNCF Mobilités s'est engagé, sous l'égide de l'instance de coordination désignée par le ministère des transports, dans un programme d'indemnisation des conséquences humaines et matérielles de cet accident. Depuis le dépassement de la franchise (3M€), les indemnisations sont désormais prises en charge par l'assureur de responsabilités.

À titre préventif, SNCF Mobilités et SNCF Réseau ont lancé le 8 octobre 2013 un programme Vigirail, pour renforcer la sécurité des aiguillages et moderniser la maintenance. Ce programme intègre les actions répondant aux recommandations émises par le BEA-TT dans son rapport d'étape du 10 janvier 2014. A la suite des conclusions du rapport final rendu public par le BEA-TT le 18 septembre 2015, SNCF Mobilités s'engage à mettre en œuvre trois nouvelles recommandations.

#### — 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. Dans les minutes qui ont suivi l'accident, le directeur général Sécurité Système ferroviaire a diligenté, à la demande du Directoire de SNCF, une enquête immédiate auprès de la Direction générale Audit et Sécurités. Le rapport interne a été remis aux Présidents le 19 novembre 2015. Les enquêteurs ont établi à partir des bandes d'enregistrement, que la vitesse de la rame d'essai au moment de son entrée sur le tronçon était supérieure à la vitesse prescrite pour un programme d'essai. Cette vitesse élevée est due à une séquence de freinage tardif de la rame d'essais.

Le reste des provisions pour litiges et risques contractuels est composé de montants individuellement non significatifs.

Concernant la rubrique des autres provisions pour risques et charges, une simplification des schémas comptables, au titre du contrat de la ZAC PRG, a conduit à une reprise nette de 216 M€ sans impact sur le compte de résultat, compte tenu notamment, de son reclassement en produit constaté d'avance et de désinvestissement de coûts engagés.

#### 5.13. EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES

SNCF Réseau a recours aux marchés internationaux de capitaux afin de couvrir son besoin de financement long terme sous la forme majoritairement d'émissions obligataires publics et de placements privés et dans une moindre mesure d'emprunts contractés auprès d'établissements de crédit et/ou de collectivités locales.

La dette nette en valeur de remboursement (hors PPP, ICNE, collatéraux) s'élève à 42 Mds€ contre 39,3 Mds€ au 31 décembre 2015, soit une augmentation de 2,7 Mds€ qui s'explique par :

— des ressources à long terme levées sur les marchés obligataires publics par SNCF Réseau au cours de l'année 2016 ont représenté un montant total de 4,6 Mds€ en valeur de remboursement ;

• des émissions obligataires publiques libellées en euro et en dollars pour 4,2 Mds€ en 12 opérations (4 émissions primaires et 8 abondements) ;

— des émissions obligataires privées libellées en euro pour 0,4 Mds€ et des remboursements d'emprunts MLT pour -1,7 Mds€ ;

— une variation de la trésorerie et de la dette court terme pour -0,2 Mds€.

Pour se financer et gérer sa trésorerie à court terme, SNCF Réseau a recours à des instruments de financement et de placement à court terme sur les marchés monétaires domestiques et internationaux tels que les Billets de trésorerie et les «Commercial Papers».

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Variation de l'exercice
<b>Dettes long terme</b>	<b>43 544</b>	<b>40 473</b>	<b>3 072</b>
Capital restant dû :	42 914	39 832	3 082
Long terme	42 458	39 391	3 066
au cours couvert	-	-	-
part de l'inflation	227	220	7
Prêts RIF	37	41	-3
Zéro coupon	419	400	19
Intérêts courus :	630	640	-11
<b>Dettes SNCF</b>	<b>697</b>	<b>840</b>	<b>-143</b>
Capital restant dû :	676	817	-141
Dettes transférée (cours historique)	671	742	-70
Prêts RIF	4	5	-
Renouvellement BEI	-	70	-70
Intérêts courus :	21	24	-2
<b>Dépôts de garantie reçus</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>-</b>
<b>Dettes court terme</b>	<b>1 599</b>	<b>1 158</b>	<b>441</b>
<b>Appels de marge</b>	<b>34</b>	<b>358</b>	<b>-324</b>
<b>Découverts bancaires</b>	<b>58</b>	<b>64</b>	<b>-7</b>
<b>Dettes PPP (BPL, CNM et GSM-R)</b>	<b>2 067</b>	<b>1 705</b>	<b>363</b>
<b>Total Dettes</b>	<b>48 004</b>	<b>44 602</b>	<b>3 402</b>
Dépôts de garantie reçus	-4	-4	-
<b>Total Dettes hors dépôts de garantie reçus</b>	<b>48 000</b>	<b>44 598</b>	<b>3 402</b>
Trésorerie - VMP	-3 219	-2 561	-658
Dettes PPP (BPL, CNM et GSM-R)	-2 067	-1 705	-363
<b>Dettes nettes en valeur comptable ANC</b>	<b>42 714</b>	<b>40 332</b>	<b>2 381</b>
ICNE	-651	-664	13
Appels de marge	-34	-358	324
<b>Dettes nettes en valeur de remboursement</b>	<b>42 028</b>	<b>39 310</b>	<b>2 718</b>

Les lignes d'emprunt BPL, CNM concernent les PPP Bretagne Pays de Loire, Contournement Nîmes Montpellier. Elles représentent la dette de SNCF Réseau vis à vis de ses partenaires qui préfinancent une partie des projets. SNCF Réseau devra rembourser les dettes BPL et CNM à compter de 2017.

Il est à noter que le remboursement des dettes SNCF Réseau relatives à BPL et CNM sera financé par l'État à compter de 2017 selon le même échéancier de paiement.

Des réclamations ont été reçues par l'entreprise au titre de l'exercice 2015 pour les PPP CNM et BPL pour un montant total de 634 M€. Ces réclamations sont contestées par l'entreprise et font l'objet d'études dont les conséquences éventuelles n'ont pas été appréhendées dans les comptes 2016.

## — Dette financière SNCF Réseau

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

	Montant Brut	À un an au plus	À plus d'un an et cinq ans au plus	À plus de cinq ans
<b>A - Dette SNCF Réseau :</b>	<b>44 514</b>	<b>2 980</b>	<b>7 654</b>	<b>33 879</b>
<b>1. Émissions Obligataires :</b>	<b>42 914</b>	<b>1 381</b>	<b>7 654</b>	<b>33 879</b>
Total taux fixe :	38 450	1 377	7 185	29 888
Total Inflation :	2 808	-	-	2 808
Total taux variable :	1 657	3	469	1 184
EUR taux fixe	30 267	1 300	4 155	24 812
EUR Inflation	2 808	-	-	2 808
EUR taux variable	1 574	3	469	1 101
<b>Total EUR</b>	<b>34 649</b>	<b>1 303</b>	<b>4 624</b>	<b>28 721</b>
CAD taux fixe	192	-	-	192
CAD taux variable	-	-	-	-
<b>Total CAD</b>	<b>192</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>192</b>
CHF taux fixe	1 342	-	727	616
CHF taux variable	-	-	-	-
<b>Total CHF</b>	<b>1 342</b>	<b>-</b>	<b>727</b>	<b>616</b>
GBP taux fixe	5 184	-	1 229	3 956
GBP taux variable	83	-	-	83
<b>Total GBP</b>	<b>5 267</b>	<b>-</b>	<b>1 229</b>	<b>4 038</b>
JPY taux fixe	343	-	184	159
JPY taux variable	-	-	-	-
<b>Total JPY</b>	<b>343</b>	<b>-</b>	<b>184</b>	<b>159</b>
NOK taux fixe	66	-	-	66
NOK taux variable	-	-	-	-
<b>Total NOK</b>	<b>66</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>66</b>
USD taux fixe	1 055	77	891	87
USD taux variable	-	-	-	-
<b>Total USD</b>	<b>1 055</b>	<b>77</b>	<b>891</b>	<b>87</b>
<b>2. T.C.N. :</b>				
Billets de Trésorerie	-	-	-	-
Euro Commercial Paper	1 599	1 599	-	-
EUR	180	180	-	-
USD	1 419	1 419	-	-

	Montant Brut	À un an au plus	À plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
<b>B - Intérêts courus :</b>	<b>639</b>	<b>639</b>	-	-
<b>Émissions Obligataires :</b>	<b>630</b>	<b>630</b>	-	-
Total taux fixe :	562	562	-	-
Total Inflation :	58	58	-	-
Total taux variable :	9	9	-	-
EUR taux fixe	429	429	-	-
EUR Inflation	58	58	-	-
EUR taux variable	8	8	-	-
<b>Total EUR</b>	<b>495</b>	<b>495</b>	-	-
CAD taux fixe	1	1	-	-
CAD taux variable	-	-	-	-
<b>Total CAD</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	-	-
CHF taux fixe	30	30	-	-
CHF taux variable	-	-	-	-
<b>Total CHF</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	-	-
GBP taux fixe	93	93	-	-
GBP taux variable	1	1	-	-
<b>Total GBP</b>	<b>94</b>	<b>94</b>	-	-
JPY taux fixe	2	2	-	-
JPY taux variable	-	-	-	-
<b>Total JPY</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	-	-
NOK taux fixe	2	2	-	-
NOK taux variable	-	-	-	-
<b>Total NOK</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	-	-
USD taux fixe	6	6	-	-
USD taux variable	-	-	-	-
<b>Total USD</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	-	-
T.C.N. :	9	9	-	-
Commercial Paper	-	-	-	-
AUD	9	9	-	-
<b>c - intérêts constatés d'avance :</b>	<b>-12</b>	<b>-12</b>	-	-
USD	-12	-12	-	-



## — Dette SNCF

Le tableau ci-après présente une répartition par devise et par taux de la dette SNCF transférée :

	Montant Brut	À un an au plus	À plus d'un an et cinq ans au plus	À plus de cinq ans
<b>A - Dette SNCF :</b>	<b>676</b>	<b>6</b>	<b>55</b>	<b>615</b>
Total taux fixe :	613	-	-	613
Total taux variable :	62	6	55	2
EUR taux fixe	613	-	-	613
EUR taux variable	62	6	55	2
Dont Prêts RIF	4	-	2	2
<b>Total EUR</b>	<b>676</b>	<b>6</b>	<b>55</b>	<b>615</b>
<b>B - Intérêts courus :</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	-	-
Total taux fixe :	21	21	-	-
Total taux variable :	-	-	-	-
EUR taux fixe	21	21	-	-
EUR taux variable	-	-	-	-
<b>Total EUR</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	-	-
<b>TOTAL (A)+(B)</b>	<b>697</b>	<b>27</b>	<b>55</b>	<b>615</b>

## — Dettes financières à long terme

La répartition de la dette financière à long terme après couverture est la suivante :

	Taux fixe		Indexé Inflation		Taux variable		Total	
	déc.-16	déc.-15	déc.-16	déc.-15	déc.-16	déc.-15	déc.-16	déc.-15
SNCF Réseau	38 450	34 301	2 808	1 497	1 657	4 034	42 914	39 832
SNCF	613	749	-	-	62	68	676	817
<b>Total EUR :</b>	<b>39 063</b>	<b>35 049</b>	<b>2 808</b>	<b>1 497</b>	<b>1 719</b>	<b>4 103</b>	<b>43 590</b>	<b>40 649</b>
<b>En % :</b>	<b>90%</b>	<b>86%</b>	<b>6%</b>	<b>4%</b>	<b>4%</b>	<b>10%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

## 5.14 DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES COMPTES CRÉDITEURS

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Variation de l'exercice
<b>Dettes fiscales et sociales</b>	<b>1 062</b>	<b>1 033</b>	<b>28</b>
Personnel et organismes sociaux	586	564	21
Taxe sur le chiffre d'affaires	416	407	9
État et collectivités publiques	30	30	-
Dettes fiscales sur investissement	27	28	-1
TVA sur immobilisations	3	4	-1
<b>Avances et acomptes reçus</b>	<b>277</b>	<b>314</b>	<b>-36</b>
<b>Dettes fournisseurs et comptes rattachés</b>	<b>2 724</b>	<b>2 840</b>	<b>-116</b>
Dont dettes fournisseurs d'immobilisations	924	1 387	-464
<b>Autres dettes d'exploitation</b>	<b>2 062</b>	<b>1 954</b>	<b>108</b>
Subventions appelées d'avance	1 866	1 649	217
Autres dettes	196	306	-109
<b>Total des dettes d'exploitation</b>	<b>6 125</b>	<b>6 141</b>	<b>-16</b>

## 5.15 ÉTAT DES ÉCHÉANCES DES DETTES

	31 décembre 2016	< 1an	> 1an
<b>Dettes fiscales et sociales</b>	<b>1 062</b>	<b>1 062</b>	-
Personnel et organismes sociaux	586	586	-
Taxe sur le chiffre d'affaires	416	416	-
État et collectivités publiques	30	30	-
Dettes fiscales sur investissement	27	27	-
TVA sur immobilisations	3	3	-
<b>Avances et acomptes reçus</b>	<b>277</b>	<b>277</b>	-
<b>Dettes fournisseurs et comptes rattachés</b>	<b>2 724</b>	<b>2 724</b>	-
<i>Dont dettes fournisseurs d'immobilisations</i>	<i>924</i>	<i>924</i>	-
<b>Autres dettes d'exploitation</b>	<b>2 062</b>	<b>2 062</b>	-
Subventions appelées d'avance	1 866	1 866	-
Autres dettes	196	196	-
<b>Total des dettes d'exploitation</b>	<b>6 125</b>	<b>6 125</b>	-

## 5.16 COMPTES DE RÉGULARISATION PASSIF

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Variation de l'exercice
Autres PCA	778	433	345
Comptes de régularisation passif - Opérations financières	1 336	1 311	25
<b>Total des comptes de régularisation passif</b>	<b>2 114</b>	<b>1 744</b>	<b>370</b>

## 6 COMPLÉMENTS D'INFORMATION RELATIFS AU COMPTE DE RÉSULTAT

### 6.1 VENTILATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES

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

- redevance d'accès aux sillons ;
- redevance de réservation ;
- redevance de circulation ;

— redevance d'accès en gare (redevance quais) ;

— redevance d'utilisation des installations de traction électrique comprenant la redevance pour l'usage des installations de traction électrique (RCE) et la redevance de transport et de distribution de l'électricité (RCTE).

À ces redevances d'infrastructures s'ajoutent les compensations tarifaires versées par l'État 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 des ventes de fournitures (vieilles matières) et des produits « hors trafic » constitués par les produits locatifs.

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Variation de l'exercice
Redevance d'accès	1 978	1 985	-7
Redevance de réservation	2 048	2 056	-8
Redevance de circulation	1 350	1 410	-61
Redevance quais	121	94	27
Redevance complémentaires électricité	239	259	-20
<b>Sous-total recettes commerciales d'infrastructure</b>	<b>5 735</b>	<b>5 806</b>	<b>-70</b>
Autres produits	661	470	191
<b>Total Chiffre d'affaires</b>	<b>6 397</b>	<b>6 275</b>	<b>121</b>

## 6.2 PRODUCTION IMMOBILISÉE ET STOCKÉE

Préalablement à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, l'essentiel des dépenses présentant un caractère immobilisable était inscrit au bilan sans transiter par le compte de résultat.

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Variation de l'exercice
Production immobilisée ACE	2 598	1 492	1 106
Production Immobilisée Charges de personnel	1 154	498	656
Production Stockée	109	46	63
<b>Total Production Immobilisée</b>	<b>3 861</b>	<b>2 036</b>	<b>1 825</b>

## 6.3 AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Variation de l'exercice
Subventions d'exploitation	105	76	29
Autres produits	7	12	-5
<b>Total Autres Produits d'Exploitation</b>	<b>112</b>	<b>88</b>	<b>23</b>

## 6.4 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

### 6.4.1 Détail des achats et charges externes

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Variation de l'exercice
Rémunération du GID	-	-1 619	1 619
Moyens de transport et de traction	-336	-252	-84
Entretien, maintenance	-1 877	-1 115	-762
Honoraires et prestations informatiques	-551	-374	-177
Patrimoine	-657	-403	-254
Autres achats et charges externes	-1 465	-708	-757
<b>Total Achats et charges externes</b>	<b>-4 886</b>	<b>-4 472</b>	<b>-414</b>

### 6.4.2 Rémunération de la gestion déléguée (jusqu'au 30 juin 2015)

Préalablement à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, la SNCF assurait trois grandes missions pour le compte de SNCF Réseau et à ce titre facturait SNCF Réseau :

- l'établissement du système d'organisation de l'ensemble des circulations ferroviaires sur le réseau, dit « graphique de circulation » ;
- la gestion des systèmes de régulation et de sécurité et la gestion opérationnelle des circulations ;
- la surveillance, l'entretien régulier, les réparations, dépannages et autres mesures nécessaires au fonctionnement du réseau et de l'ensemble des installations techniques.

Le montant présenté correspond en conséquence au montant du 1<sup>er</sup> semestre 2015.

Suite à la mise en œuvre de la réforme au 1<sup>er</sup> juillet 2015, le poste « rémunération de la gestion déléguée » a été remplacé, au second semestre, par des charges de personnel et des achats externes.

### 6.4.3. Autres achats et charges externes

Suite à la mise en œuvre de la réforme au 1<sup>er</sup> juillet 2015, l'internalisation de la production des immobilisations au sein de SNCF Réseau s'est traduite par l'inscription des achats et charges externes concernés en charges et corrélativement par l'enregistrement en compte de production immobilisée.

## 6.5 IMPÔTS ET TAXES

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Variation de l'exercice
Taxes foncières	-26	-28	1
CVAE-CFE	-90	-64	-26
Sous-Total Autres impôts et taxes	-105	-48	-57
Taxe sur les salaires	-7	-4	-3
Taxe Apprentissage	-14	-7	-7
Formation Professionnelle	-28	-11	-17
Effort à la Construction	-10	-5	-5
Autres impôts et taxes (dont C3S)	-15	-6	-9
Versement Transport	-32	-15	-17
<b>Total Impôts et Taxes</b>	<b>-221</b>	<b>-140</b>	<b>-81</b>

## 6.6 CHARGES DE PERSONNEL

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Variation de l'exercice
Salaires et traitements	-2 283	-1 194	-1 089
Cotisations retraites	-640	-353	-287
Autres charges sociales	-581	-255	-326
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	-16	50	-66
<b>Sous-total</b>	<b>-3 520</b>	<b>-1 753</b>	<b>-1 766</b>
Mise à disposition de personnel	-47	-30	-17
<b>Total des charges de personnel</b>	<b>-3 567</b>	<b>-1 783</b>	<b>-1 783</b>
<b>Total des effectifs moyens payés</b>	<b>57 744</b>	<b>27 521</b>	<b>30 223</b>

La répartition des effectifs par collègue se décompose ainsi :

Effectifs moyens payés	31 décembre 2016
Cadre	14 300
Maitrise	21 044
Exécution	22 400
<b>Total des effectifs moyens payés</b>	<b>57 744</b>

L'essentiel des variations des charges de personnel observées entre le 31 décembre 2016 et le 31 décembre 2015 s'explique par la mise en place de la réforme au 1<sup>er</sup> juillet 2015.

L'effectif moyen équivalent temps plein au 31/12/2016 ressort à 57 744 ETP du fait du transfert des effectifs SNCF Infra et Direction de la Circulation Ferroviaire au 1<sup>er</sup> juillet 2015.

En application des nouvelles dispositions du règlement de l'ANC n°2016-07 du 04 novembre 2016, les méthodes de calcul des effectifs ont été modifiées pour l'année 2016. A compter de l'année 2016, chaque salarié qu'il soit en CDI, CDD, en temps partiel ou temps plein vaut pour 1 effectif.

## 6.7 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Le montant des honoraires des commissaires aux comptes s'est élevé à 1 M€ en 2016 qui se répartissent comme suit :

— Audit légal des comptes 2016 pour 0,6 M€ (PWC pour 0,3 M€, EY pour 0,3 M€);

— Missions complémentaires pour 0,5 M€ (PWC pour 0,3 M€, EY pour 0,2 M€).

## 6.8 DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, DE PRECIATIONS ET PROVISIONS

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Variation de l'exercice
Dotations aux amortissements	-1 502	-1 767	265
Dotations aux provisions des immobilisations	-14	-17	3
Dotations aux provisions dépréciations de créances	-36	-28	-8
Dotations aux provisions dépréciations stocks	-101	-10	-91
Dotations aux provisions pour risques et charges	-153	-86	-67
<b>Total des Dotations d'Exploitation</b>	<b>-1 806</b>	<b>-1 908</b>	<b>102</b>

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Variation de l'exercice
Quote-part de subvention virée au compte de résultat	671	495	176
Reprise de subvention régénération	-	134	-134
Reprises de provisions des immobilisations	3	9	-6
Reprises de provisions dépréciations de créances	6	24	-18
Reprises de provisions dépréciations stocks	102	4	98
Reprises de provisions pour risques et charges	119	63	56
Transfert de charges	92	44	48
<b>Total des Reprises d'Exploitation</b>	<b>995</b>	<b>774</b>	<b>221</b>

## 6.9 RÉSULTAT FINANCIER

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Variation de l'exercice
Coût endettement financier net	-1 408	-1 413	4
Coût financier des avantages au personnel	-19	-26	8
Dividendes	-	-	-
Autres charges financières	-28	-21	-6
Autres produits financiers	12	17	-5
<b>Total Résultat Financier</b>	<b>-1 442</b>	<b>-1 444</b>	<b>1</b>

## 6.10 RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

Le résultat exceptionnel de l'exercice 2016 de 59 M€ comprend principalement le résultat net de cession des actifs à hauteur de 66 M€ (dont 1 M€ au titre d'installations ferroviaires et 65 M€ au titre du Patrimoine).

## 6.11 IMPÔT SUR LES SOCIÉTÉS

Depuis le 1<sup>er</sup> 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.

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

— déficits fiscaux avant l'entrée de SNCF Réseau dans l'intégration fiscale 10 132 M€ ;

— déficits fiscaux depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015 imputables sur le bénéfice fiscal du groupe d'intégration : 619 M€.

SNCF Réseau a comptabilisé un produit d'impôt de 86 M€ qui se répartit ainsi :

— crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi pour 84 M€ ;

— crédit d'Impôt Recherche pour 2 M€ ;

— crédit Mécénat et Crédit d'Impôt Apprentissage pour 0,4 M€.

## 7 INFORMATIONS SUR LES PARTIES LIÉES

SNCF Réseau, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial dont le capital est intégralement détenu par l'État français (via l'Agence des Participations de l'État), est liée, avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'État français.

La loi du 4 août a réformé le système ferroviaire français en créant un Groupe Public Ferroviaire (GPF) constitué de trois EPICs qui réunis forment le groupe SNCF. SNCF Réseau fait partie du GPF au sein duquel le groupe SNCF Réseau constitue un palier de consolidation. Les comptes consolidés du Groupe Public Ferroviaire sont disponibles au siège social de SNCF, tête du Groupe SNCF (immatriculée 808 332 670) à l'adresse suivante : 2 place aux Etoiles – CS 70001 – 93633 La Plaine Saint-Denis cedex.

Ainsi, les principales parties liées avec lesquelles SNCF Réseau interagit sont les autres EPIC membres du Groupe Public Ferroviaire, SNCF Mobilités et SNCF ainsi que l'État en tant qu'actionnaire unique. Les transactions réalisées par le groupe SNCF Réseau avec d'autres entreprises publiques (EDF, La Poste,...) sont toutes réalisées à des conditions de marché. Les sociétés du groupe SNCF Réseau autres que la maison mère ne réalisent pas d'opérations significatives avec ces parties liées.

## 7.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE FERROVIAIRE

### Relations avec SNCF Mobilités

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

De plus, jusqu'à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, la SNCF assurait, pour le compte de SNCF Réseau, la gestion déléguée des infrastructures ferroviaires. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2015, le montant des charges de rémunération de la gestion déléguée versées à SNCF Mobilités (anciennement SNCF) a été remplacé par des dépenses d'exploitation et d'investissement internes.

### Soldes au bilan

	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Production d'immobilisations mandatée à la SNCF	-	1 057
Créances d'exploitation	759	1 002
Dettes d'exploitation*	726	540

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

### Produits et charges

	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Péages	3 502	3 631
Charges	-513	-1 917

## Relations avec SNCF

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

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

## Soldes au bilan

	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Créances	35	99
Dettes	63	74

## Produits et charges

	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Produits	66	38
Charges	-489	-408

## 7.2 RELATIONS AVEC L'ÉTAT

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

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

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

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

## Soldes au bilan

	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Subventions à recevoir (actif)	559	819

## Produits et charges

	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Redevances d'accès	1 831	1 831
Compensations FRET	78	31

## 8 ENGAGEMENTS HORS BILAN

### 8.1 ENGAGEMENTS DONNÉS ET REÇUS SUR INSTRUMENTS FINANCIERS

SNCF Réseau est exposé aux risques de marché liés à la gestion de sa dette. Sur la base d'une analyse de son exposition générale aux risques, essentiellement liés aux fluctuations des taux d'intérêt et des cours de change, SNCF Réseau utilise divers instruments financiers dans les limites fixées par son conseil d'administration, avec pour objectif de couvrir les risques de taux et de change et de limiter le coût de son financement.

#### — Gestion de la dette long terme :

- répartition taux fixe, taux variable, indexée inflation :

SNCF Réseau gère une position structurelle taux fixe / taux variable / taux indexé inflation en euros afin de réduire le coût de sa dette, et utilise pour cela des instruments fermes et optionnels d'échanges de taux d'intérêt (contrats d'échanges de taux d'intérêt, option sur contrats d'échange de taux d'intérêt) dans le cadre des limites fixées par le conseil d'administration.

#### — Gestion des risques de signature et de contrepartie :

SNCF Réseau est exposé à un risque de contrepartie dans le cadre du placement de ses disponibilités et de la souscription de 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 d'encadrer et de limiter ce risque, les instruments de placements et les dérivés ne sont mis en place qu'avec des établissements financiers correspondants aux critères de notation de crédit et de niveau de Fonds Propres validés par le Conseil d'Administration de SNCF Réseau .

Un montant limite d'engagement par établissement est décidé en fonction de ces critères.

Le respect du seuil autorisé par contrepartie est suivi quotidiennement.

Afin de couvrir son risque de contrepartie, SNCF Réseau procède à des appels de marge auprès de ses contreparties financières dont la notation est inférieure au seuil décidé en Conseil d'Administration. 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.

**Montant notionnel des instruments financiers dérivés:**

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

<b>I - MARCHÉ A TERME D'INSTRUMENTS FINANCIERS</b>	<b>31 décembre 2016</b>	<b>MtM</b>	<b>31 décembre 2015</b>	<b>MtM</b>
Opérations de couvertures négociées de gré à gré:				
Echanges de taux en EUR:				
<b>Micro-couverture</b>				
< 1 an	381 EUR	3 EUR	1 459 EUR	1 EUR
de 1 à 5 ans	472 EUR	-58 EUR	516 EUR	-34 EUR
> 5 ans	3 524 EUR	-481 EUR	3 395 EUR	-441 EUR
<b>Macro-couverture</b>				
< 1 an	- EUR	- EUR	- EUR	- EUR
de 1 à 5 ans	- EUR	- EUR	- EUR	- EUR
> 5 ans	- EUR	- EUR	- EUR	- EUR
<b>Opérations de trading</b>				
< 1 an	- EUR	- EUR	- EUR	- EUR
de 1 à 5 ans	- EUR	- EUR	- EUR	- EUR
> 5 ans	50 EUR	-4 EUR	50 EUR	-3 EUR

<b>II - LES OPÉRATIONS EN DEVISES</b>		<b>31 décembre 2016</b>		<b>MtM</b>		<b>31 décembre 2015</b>		<b>MtM</b>	
Opérations de couvertures négociées de gré à gré :									
Change à terme contre EUR :									
	< 1 an	- AUD	- EUR	100 AUD	4 EUR				
		- CAD	- EUR	- CAD	- EUR				
		- CHF	- EUR	- CHF	- EUR				
		- GBP	- EUR	- GBP	- EUR				
		- HKD	- EUR	- HKD	- EUR				
		- JPY	- EUR	- JPY	- EUR				
		1 562 USD	75 EUR	1 195 USD	30 EUR				
	de 1 à 5 ans	-	-	-	-				
	> 5 ans	-	-	-	-				
Swaps de devises contre EUR :									
	< 1 an	- AUD	- EUR	- AUD	- EUR				
		- CAD	- EUR	- CAD	- EUR				
		- CHF	- EUR	162 CHF	48 EUR				
		- GBP	- EUR	44 GBP	-14 EUR				
		- HKD	- EUR	300 HKD	5 EUR				
		- JPY	- EUR	- JPY	- EUR				
		- NOK	- EUR	- NOK	- EUR				
		100 USD	20 EUR	150 USD	12 EUR				
	de 1 à 5 ans	- AUD	- EUR	- AUD	- EUR				
		- CAD	- EUR	- CAD	- EUR				
		1 090 CHF	400 EUR	790 CHF	292 EUR				
		800 GBP	-190 EUR	- GBP	- EUR				
		- HKD	- EUR	- HKD	- EUR				
		25 000 JPY	8 EUR	15 000 JPY	-5 EUR				
		- NOK	- EUR	- NOK	- EUR				
		1 000 USD	46 EUR	100 USD	20 EUR				
	> 5 ans	- AUD	- EUR	- AUD	- EUR				
		277 CAD	59 EUR	277 CAD	47 EUR				
		855 CHF	359 EUR	1 155 CHF	486 EUR				
		2 795 GBP	-1 047 EUR	3 638 GBP	-373 EUR				
		- HKD	- EUR	- HKD	- EUR				
		20 000 JPY	27 EUR	30 000 JPY	16 EUR				
		500 NOK	-1 EUR	500 NOK	-5 EUR				
		120 USD	13 EUR	120 USD	19 EUR				

<b>III - AUTRES ENGAGEMENTS DE HORS BILAN FINANCIERS</b>		<b>31 décembre 2016</b>		<b>31 décembre 2015</b>	
Engagement de financement reçu :					
<b>Emprunt syndiqué :</b>		<b>1 250 EUR</b>		<b>1 250 EUR</b>	

SNCF Réseau dispose d'une ligne de crédit syndiqué pour un montant de 1 250 M€ sur une durée de 5 ans à échéance du 19 juillet 2017. Une démarche de renouvellement du crédit syndiqué est en cours. Cette ligne de crédit n'a pas fait l'objet de tirages en 2016.



## 8.2 AUTRES ENGAGEMENTS DONNÉS ET REÇUS

### — Cautions reçues des tiers externes

Le montant des garanties financières reçu des tiers est de 161 M€ qui se décomposent en :

- garanties reçues des fournisseurs (135 M€);
- cautions reçues des clients (26 M€).

### — Engagements d'achats

Le montant des engagements d'achats concerne principalement les engagements d'achats d'immobilisations qui représentent 66 M€ à fin décembre 2016.

### — Garanties financières données à des tiers

Dans le cadre des projets de construction de lignes nouvelles, certains travaux peuvent faire l'objet d'une attribution de marché auprès de certains fournisseurs qui, eux-mêmes, sous-traient à d'autres entreprises. Le montant des garanties financières données représentent 7 M€ à la clôture de décembre 2016.

Il s'agit principalement d'une garantie donnée pour 4 M€ dans le cadre du projet de construction de la LGV Sud Europe Atlantique (SEA), SNCF Infra a été amenée à donner des garanties financières à l'entreprise VOSSLOH bénéficiaire du marché et plus particulièrement pour la réalisation d'appareils de voies, qui elle-même a sous-traité une partie de la réalisation à SNCF Infra. Il a été convenu contractuellement entre les deux entités la mise en place de garanties bancaires à première demande (GBAPD).

Les autres garanties données s'élèvent à 3 M€ dont 2 M€ pour la fondation d'entreprise SNCF.

### — Location de financement, crédit-bail et location simple

Le montant des engagements relatifs aux locations représentent 177 M€ à fin décembre 2016 et se décompose comme suit :

- location simple matériel de transport: 37 M€;
- location simple matériel ferroviaire: 139 M€;
- location simple immobilier: 1 M€.

### — Promesses de ventes

Les promesses de ventes reçues et données s'élèvent à 17 M€ au 31 décembre 2016.

### — Engagements reçus sur les locations simples immobilières

L'indexation retenue au 31 décembre 2016 pour les redevances futures sur concessions est de 0,47%.

Au 31 décembre 2016, le total des engagements reçus sur les contrats de location simple est estimé à 8 M€.

### — Locations immobilières données – baux

L'indexation retenue au 31 décembre 2016 pour les redevances futures sur baux est de 47%.

Au 31 décembre 2016, le total des engagements donnés sur les contrats de location simple est estimé à 206 M€.

### — Garanties financières reçues de tiers

SNCF Réseau bénéficie d'une garantie à première demande de la part d'un organisme bancaire en cas de manquement de SYNERAIL. Cette garantie est accordée progressivement en fonction de l'engagement des phases de déploiement du réseau. Au 31/12/2016, SNCF Réseau bénéficie d'une garantie pour un montant de 20 M€.

SNCF Réseau bénéficie de garantie financière reçues de tiers notamment d'une garantie à première demande auprès d'un organisme bancaire d'un montant de 3 M€ au titre des redevances annuelles dues pour utilisation d'installation terminale embranchée par son débiteur principal la SAS Ciments Calcia.

SNCF Réseau bénéficie d'une garantie bénéficiaire auprès d'Eiffage Rail Express pour 187 M€.

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

### — Réservation de sillons

Le Document de Référence du Réseau pour 2017 consultable sur le site internet de SNCF Réseau prévoit un nouveau mécanisme d'indemnité réciproque en cas de suppression ou de modification importante, par l'une ou l'autre des parties, des sillons affectés et/ou réservés.

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

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

Dans le cas présent, en l'absence d'historique et de recul suffisant pour mesurer de façon fiable les impacts issus de ce nouveau dispositif, aucun montant n'a été déclaré en engagements hors bilan donnés ni reçus au titre de ces pénalités dans les comptes clos au 31 décembre 2016.

### — PPP et concession

Les engagements hors bilan au 31 décembre 2016 comprennent principalement les engagements sur les partenariats publics privés relatifs aux LGV: les engagements donnés correspondent aux investissements restant à comptabiliser; les engagements reçus correspondent aux subventions restant à comptabiliser, au fur et à mesure de l'avancement des projets.

La valeur actualisée au 31 décembre 2016 des montants restant à verser au titre des PPP et concession s'élève à 551 M€ et se décompose comme suit :

- 193 M€ sur CNM;
- 295 M€ sur BPL;
- 63 M€ sur SEA.

La valeur actualisée au 31 décembre 2016 des subventions restant à percevoir au titre des PPP et concession s'élève à 424 M€ et se décompose comme suit :

- 189 M€ sur CNM;
- 206 M€ sur BPL;
- 29 M€ sur SEA.

- SNCF Réseau garant:

La garantie émise par SNCF Réseau en faveur de la Caisse des dépôts-Direction des Fonds d'Épargne est de 757 M€, à effet juillet 2011.

Cette garantie fait l'objet d'une rémunération depuis juillet 2011.

- Clauses de fin anticipée de contrat:

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

- Clause de déchéance:

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

- Clause de résiliation pour force majeure ou imprévision:

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

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

- Clause de résiliation pour motif d'intérêt général:

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

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

## 9 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS

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

Nombre de dirigeants moyen sur l'année: 10.

Rémunération totale en K€: 2 498 au 31 décembre 2016 contre 2 435 au 31 décembre 2015.

06—  
RAPPORT  
DES  
COMMISSAIRES  
AUX COMPTES  
SUR LES  
COMPTES  
CONSOLIDÉS

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

**ERNST & YOUNG Audit**  
1/2, place des Saisons  
92400 Courbevoie - Paris- La Défense 1

## **Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés**

**(Exercice clos le 31 décembre 2016)**

**SNCF Réseau**  
15/17 rue Philippe Rameau  
93633 La Plaine-Saint-Denis Cedex

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique en date du 27 avril 2015, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2016 sur :

- le contrôle des comptes consolidés de l'entreprise SNCF Réseau, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- la vérification spécifique prévue par la loi.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

### **I. Opinion sur les comptes consolidés**

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France, à l'exception du point décrit dans les paragraphes suivants. Ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes consolidés. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Comme mentionné en note 4.4 de l'annexe aux comptes consolidés relative au test de valeur des actifs de l'UGT infrastructure, SNCF Réseau avait mené au 31 décembre 2015 un test de perte de valeur qui avait conduit à la comptabilisation d'une dépréciation de 9,6 milliards d'euros. Comme mentionné en note 2.2.2 de l'annexe aux comptes consolidés, en lien avec l'approbation du contrat de performance par le Conseil d'Administration du 20 décembre 2016 (note 2.1.1.2 de l'annexe), SNCF Réseau a identifié des indices de variation de valeur de ces actifs et a en conséquence mis en œuvre à la clôture de l'exercice i) un test de dépréciation sur ses actifs corporels et incorporels, ii) une évaluation distincte de ses actifs d'impôts différés, conformément aux exigences normatives, qui reposent tous deux sur des hypothèses tenant compte du caractère spécifique de SNCF Réseau.

## **SNCF RESEAU**

*Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés  
Exercice clos le 31 décembre 2016 - Page 2*

---

Ainsi, pour le réseau en service, l'entreprise a retenu l'année 2030 comme année normative considérant qu'elle correspond à l'année où le réseau est stabilisé au niveau de performance attendu. Les projections de trésorerie, fondées sur la trajectoire financière de 10 ans du contrat de performance entre l'Entreprise et l'Etat, intègrent (i) des entrées de trésorerie (péages, redevances d'accès, subventions d'investissement) émanant notamment d'engagements de l'Etat et progressant de façon significative, (ii) des dépenses (travaux et entretien des installations) et des investissements de renouvellement qui s'inscrivent dans des plans de productivité soutenus.

Les évaluations réalisées soutiennent d'une part, le montant de la valeur nette comptable des immobilisations corporelles et incorporelles après dépréciation de 9,6 milliards d'euros comptabilisée l'exercice précédent et, d'autre part, une valeur de 3,8 milliards d'euros d'actifs d'impôts différés. Elles reflètent l'équilibre de négociations entre l'Entreprise et l'Etat acté dans le contrat de performance. Cet équilibre suppose, d'une part, la mise en œuvre effective par ce dernier de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour soutenir la valeur recouvrable des actifs ainsi déterminée et, d'autre part, la capacité de l'Entreprise à atteindre ses plans de productivité. Enfin, la valeur terminale, qui constitue 99% de la valeur d'utilité, est établie sur la base d'un réseau stabilisé, qui ne peut être corrélée à aucune situation historique connue.

Des aléas et des incertitudes majeurs pèsent donc sur les hypothèses retenues pour l'évaluation des actifs corporels, incorporels et d'impôts différés, et en conséquence le montant des dépréciations afférentes pourrait augmenter de manière importante.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant de ces projections et donc de nous prononcer sur la valeur nette des actifs concernés qui s'élève au bilan respectivement à 31,5 milliards d'euros après dépréciation au 31 décembre 2016 pour les immobilisations corporelles et incorporelles et à 3,8 milliards d'euros pour les actifs d'impôts différés.

Sous cette réserve, nous certifions que les comptes consolidés de l'exercice sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

## **II. Justification des appréciations**

En application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les appréciations auxquelles nous avons procédé, outre celles ayant conduit à la réserve mentionnée ci-dessus :

## SNCF RESEAU

*Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés*

*Exercice clos le 31 décembre 2016 - Page 3*

---

- Les notes 4.6 et 5.2.2.5 de l'annexe aux comptes consolidés exposent la nature des risques d'exploitation auxquels le groupe SNCF Réseau est confronté et les provisions constituées pour traduire ces risques dans les comptes consolidés du groupe. Nous avons examiné les procédures en vigueur dans votre groupe permettant leur recensement, leur évaluation et leur traduction comptable. Nous avons procédé à l'appréciation du caractère raisonnable de ces provisions établies sur la base des éléments disponibles à ce jour, et nous nous sommes assurés que les incertitudes éventuelles identifiées à l'occasion de la mise en œuvre de ces procédures étaient décrites de façon appropriée dans les notes aux comptes consolidés.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

### III. Vérification spécifique

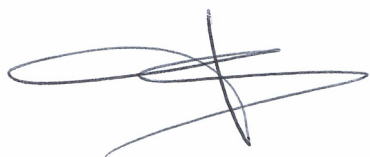
Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, à la vérification spécifique prévue par la loi des informations données dans le rapport sur la gestion du groupe.

A l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés dans la première partie de ce rapport, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 24 février 2017


Les Commissaires aux Comptes

PricewaterhouseCoopers Audit



Philippe Vincent

ERNST & YOUNG Audit



Christine Vitrac



Denis Thibon

07 —  
RAPPORT  
DES  
COMMISSAIRES  
AUX COMPTES  
SUR LES COMPTES  
SOCIAUX

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

**ERNST & YOUNG Audit**  
1/2, place des Saisons  
92400 Courbevoie - Paris- La Défense 1

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

**(Exercice clos le 31 décembre 2016)**

**SNCF Réseau**  
15/17 rue Philippe Rameau  
93633 La Plaine-Saint-Denis Cedex

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique en date du 27 avril 2015, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2016 sur :

- le contrôle des comptes annuels de l'entreprise SNCF Réseau, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- les vérifications et informations spécifiques prévues par la loi.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le Conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

### **I. Opinion sur les comptes annuels**

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France, à l'exception du point décrit dans les paragraphes suivants. Ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes annuels. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Comme mentionné en note 5.2.3 de l'annexe aux comptes annuels relative au test de valeur des actifs de l'UGT infrastructure, SNCF Réseau avait mené au 31 décembre 2015 un test de perte de valeur qui avait conduit à la comptabilisation d'une dépréciation de 9,6 milliards d'euros. Comme mentionné en note 2.2.2, de l'annexe aux comptes annuels, en lien avec l'approbation du contrat de performance par le Conseil d'Administration du 20 décembre 2016 (note 2.1.1.2 de l'annexe), SNCF Réseau a identifié des indices de variation de valeur de ces actifs et a en conséquence mis en œuvre à la clôture de l'exercice un test de dépréciation sur ses actifs corporels et incorporels qui repose sur des hypothèses tenant compte du caractère spécifique de SNCF Réseau.



## **SNCF RESEAU**

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

*Exercice clos le 31 décembre 2016 - Page 2*

---

Ainsi, pour le réseau en service, l'entreprise a retenu l'année 2030 comme année normative considérant qu'elle correspond à l'année où le réseau est stabilisé au niveau de performance attendu. Les projections de trésorerie, fondées sur la trajectoire financière de 10 ans du contrat de performance entre l'Entreprise et l'Etat, intègrent (i) des entrées de trésorerie (péages, redevances d'accès, subventions d'investissement) émanant notamment d'engagements de l'Etat et progressant de façon significative, (ii) des dépenses (travaux et entretien des installations) et des investissements de renouvellement qui s'inscrivent dans des plans de productivité soutenus.

Les évaluations réalisées soutiennent le montant de la valeur nette comptable des immobilisations corporelles et incorporelles après dépréciation de 9,6 milliards d'euros comptabilisée l'exercice précédent. Elles reflètent l'équilibre de négociations entre l'Entreprise et l'Etat acté dans le contrat de performance. Cet équilibre suppose, d'une part, la mise en œuvre effective par ce dernier de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour soutenir la valeur recouvrable des actifs ainsi déterminée et, d'autre part, la capacité de l'Entreprise à atteindre ses plans de productivité. Enfin, la valeur terminale, qui constitue 99% de la valeur d'utilité, est établie sur la base d'un réseau stabilisé, qui ne peut être corrélée à aucune situation historique connue.

Des aléas et des incertitudes majeurs pèsent donc sur les hypothèses retenues pour l'évaluation des actifs corporels et incorporels, et en conséquence le montant des dépréciations afférentes pourrait augmenter de manière importante.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant de ces projections et donc de nous prononcer sur la valeur nette des actifs concernés qui s'élève au bilan à 31,5 milliards d'euros après dépréciation au 31 décembre 2016.

Sous cette réserve, nous certifions que les comptes annuels de l'exercice sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de SNCF Réseau à la fin de cet exercice.

## **II. Justification des appréciations**

En application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les appréciations auxquelles nous avons procédé, outre celles ayant conduit à la réserve mentionnée ci-dessus :

- Les notes 5.12 et 5.13 de l'annexe aux comptes annuels exposent la nature des risques d'exploitation auxquels SNCF Réseau est confronté et les provisions constituées pour traduire ces risques dans ses comptes annuels. Nous avons examiné les procédures en vigueur dans votre entreprise permettant leur recensement, leur évaluation et leur traduction comptable. Nous avons procédé à l'appréciation du caractère raisonnable de ces provisions établies sur la base des éléments disponibles à ce jour, et nous nous sommes assurés que les incertitudes éventuelles identifiées à l'occasion de la mise en œuvre de ces procédures étaient décrites de façon appropriée dans les notes aux comptes annuels.

**SNCF RESEAU**

*Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels*

*Exercice clos le 31 décembre 2016 - Page 3*

---

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

**III. Vérifications et informations spécifiques**

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

A l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés dans la première partie de ce rapport, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion et dans les documents adressés au Conseil d'administration sur la situation financière et les comptes annuels.

Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 24 février 2017

Les Commissaires aux Comptes

PricewaterhouseCoopers Audit



Philippe Vincent

ERNST & YOUNG Audit



Christine Vitrac



Denis Thibon

**SNCF RÉSEAU**

15-17 rue Jean-Philippe Rameau  
93418 La Plaine-Saint-Denis

**Conception & réalisation**

M&C Saatchi Little Stories

**Photographies**

Médiathèque de SNCF Réseau  
<https://mediatheque-sncfreseau.keepeek.com/sncfreseau/>

