



# **RAPPORT FINANCIER**

**AU 30 JUIN 2014**

## **SOMMAIRE DU RAPPORT FINANCIER**

---

- I. Comptes consolidés au 30 juin 2014**
  
- II. Rapport semestriel d'activité comptes consolidés au 30 juin 2014**
  
- III. Rapports des Commissaires aux Comptes au 30 juin 2014**



# **COMPTES CONSOLIDES**

**AU 30 JUIN 2014**



**Groupe Réseau ferré de France**

**Etats financiers consolidés**

**au**

**30 juin 2014**

## SOMMAIRE

<b>BILAN ACTIF</b> .....	<b>3</b>
<b>BILAN PASSIF</b> .....	<b>4</b>
<b>COMPTE DE RESULTAT</b> .....	<b>5</b>
<b>AUTRES ELEMENTS DU RESULTAT GLOBAL</b> .....	<b>6</b>
<b>ETAT DES FLUX DE TRESORERIE</b> .....	<b>7</b>
<b>ETAT DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDES</b> .....	<b>8</b>
<b>NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDES</b> .....	<b>9</b>
<b>NOTE 1 – BASE DE PREPARATION DE L’INFORMATION FINANCIERE</b> .....	<b>9</b>
<b>NOTE 2 - PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES</b> .....	<b>9</b>
<b>NOTE 3 – PERIMETRE DE CONSOLIDATION</b> .....	<b>10</b>
<b>NOTE 4 - EVENEMENTS ET TRANSACTIONS SIGNIFICATIFS</b> .....	<b>10</b>
<b>NOTE 5 - COMPARABILITE DES COMPTES</b> .....	<b>12</b>
<b>NOTE 6 - EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE</b> .....	<b>13</b>
<b>NOTE 7 - COMPLEMENTS D’INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN</b> .....	<b>14</b>
<b>7.1</b> <b>IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b> .....	<b>14</b>
<b>7.2</b> <b>ACTIFS FINANCIERS</b> .....	<b>16</b>
<b>7.3</b> <b>CLIENTS</b> .....	<b>17</b>
<b>7.4</b> <b>IMPOTS DIFFERES</b> .....	<b>17</b>
<b>7.5</b> <b>SUBVENTIONS A RECEVOIR</b> .....	<b>18</b>
<b>7.6</b> <b>TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE</b> .....	<b>18</b>
<b>7.7</b> <b>SUBVENTIONS</b> .....	<b>19</b>
<b>7.8</b> <b>PROVISIONS</b> .....	<b>21</b>
<b>7.9</b> <b>ENDETTEMENT FINANCIER NET</b> .....	<b>22</b>
<b>7.10</b> <b>DETTES FINANCIERES</b> .....	<b>23</b>
<b>7.11</b> <b>SITUATION COMPTABLE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES</b> .....	<b>24</b>
<b>7.12</b> <b>AUTRES CREDITEURS</b> .....	<b>25</b>
<b>7.13</b> <b>AUTRES PASSIFS FINANCIERS COURANTS</b> .....	<b>25</b>
<b>7.14</b> <b>DROIT D’UTILISATION ACCORDE AU CONCESSIONNAIRE</b> .....	<b>26</b>
<b>7.15</b> <b>AUTRES ELEMENTS D’INFORMATION</b> .....	<b>26</b>
<b>NOTE 8 - COMPLEMENTS D’INFORMATIONS RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT</b> .....	<b>28</b>
<b>8.1</b> <b>VENTILATION DU CHIFFRE D’AFFAIRES DE L’EXERCICE PAR NATURE</b> .....	<b>28</b>
<b>8.2</b> <b>SUBVENTIONS D’EXPLOITATION</b> .....	<b>28</b>
<b>8.3</b> <b>COUT DE LA GESTION DELEGUEE</b> .....	<b>29</b>
<b>8.4</b> <b>IMPOTS ET TAXES</b> .....	<b>30</b>
<b>8.5</b> <b>AUTRES CHARGES OPERATIONNELLES</b> .....	<b>30</b>
<b>8.6</b> <b>AUTRES CHARGES ET PRODUITS COURANTS</b> .....	<b>31</b>
<b>8.7</b> <b>COUT DE L’ENDETTEMENT FINANCIER NET</b> .....	<b>31</b>
<b>8.8</b> <b>IMPOTS SUR LES BENEFICES</b> .....	<b>33</b>
<b>NOTE 9 - PARTIES LIEES</b> .....	<b>34</b>
<b>NOTE 10 - ENGAGEMENTS HORS BILAN</b> .....	<b>36</b>

*Sauf mention contraire, les données chiffrées sont exprimées en millions d’euros.*

# Bilan Actif

(en millions d'euros)	Notes	30/06/2014	31/12/2013
Immobilisations incorporelles		72,3	72,4
Immeubles de placement		372,9	375,7
Immobilisations corporelles	7.1	58 466,2	56 113,5
Actifs financiers non courants	7.2	859,7	596,0
Instruments dérivés	7.11	913,9	780,6
Impôts différés	7.4	3 785,8	3 672,1
<b>Actifs non courants</b>		<b>64 471,3</b>	<b>61 610,2</b>
Clients	7.3	632,7	824,0
Autres débiteurs		775,8	792,9
Subventions à recevoir	7.5	2 528,4	2 048,3
Actifs financiers courants	7.2	678,9	715,8
Instruments dérivés	7.11	27,7	73,0
Trésorerie et équivalents de trésorerie	7.6	2 955,8	3 255,0
Actifs détenus en vue de la vente		10,6	0,3
<b>Actifs courants</b>		<b>7 609,9</b>	<b>7 709,2</b>
<b>TOTAL ACTIF</b>		<b>72 081,2</b>	<b>69 319,5</b>

# Bilan Passif

(en millions d'euros)	Notes	30/06/2014	31/12/2013
Dotation en capital		9 764,6	9 764,6
Réserves et résultats accumulés		-11 466,3	-11 102,1
<b>Capitaux propres-part du groupe</b>		<b>-1 701,6</b>	<b>-1 337,5</b>
Intérêts minoritaires		0,0	0,0
<b>Total des capitaux propres</b>		<b>-1 701,6</b>	<b>-1 337,5</b>
Provisions non courantes	7.8	408,5	407,5
Subventions	7.7	22 792,3	21 748,5
Dettes financières non courantes	7.10	39 066,6	35 043,3
Instruments dérivés	7.11	1 891,6	1 674,2
Impôts différés		0,0	0,0
Droit d'utilisation accordé au concessionnaire	7.14	1 771,6	1 571,7
Autres passifs non courants		85,8	87,0
<b>Passifs non courants</b>		<b>66 016,5</b>	<b>60 532,2</b>
Provisions courantes	7.8	14,0	13,8
Fournisseurs		313,5	345,8
Subventions	7.7	1 864,0	2 087,9
Autres créditeurs	7.12	668,4	862,2
Dettes financières courantes	7.10	2 586,0	4 425,9
Autres passifs financiers courants	7.13	2 197,3	2 245,2
Instruments dérivés	7.11	120,5	141,4
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente		2,5	2,5
<b>Passifs courants</b>		<b>7 766,3</b>	<b>10 124,8</b>
<b>TOTAL PASSIF</b>		<b>72 081,2</b>	<b>69 319,5</b>

# Compte de résultat

(en millions d'euros)	Notes	30/06/2014 (6 mois)	30/06/2013 (6 mois)
Chiffre d'affaires	8.1	2 952,0	2 850,9
Subventions d'exploitation	8.2	77,9	132,4
Rémunération de la gestion déléguée	8.3	-1 599,6	-1 649,4
Autres charges de réseau		-86,1	-88,8
Impôts et taxes	8.4	-68,9	-43,8
Autres charges opérationnelles	8.5	-233,7	-214,4
Dotations nettes aux amortissements et provisions pour dépréciation des immobilisations		-725,3	-615,6
Dotations nettes aux provisions pour dépréciation des actifs courants		-4,4	1,3
Reprises de subventions d'investissement		271,1	238,9
Autres produits courants	8.6	18,9	102,6
Autres charges courantes	8.6	-7,6	-12,0
<b>Résultat opérationnel courant</b>		<b>594,2</b>	<b>702,3</b>
Produits non courants		0,0	0,0
Charges non courantes		0,0	0,0
<b>Résultat opérationnel</b>		<b>594,2</b>	<b>702,3</b>
Coût de l'endettement financier brut	8.7	-635,3	-584,4
Résultat de trésorerie et équivalents de trésorerie		4,8	1,8
Coût de l'endettement financier net	8.7	-630,6	-582,6
Autres produits financiers		1,8	0,8
Autres charges financières		-2,2	-1,2
<b>Résultat financier</b>		<b>-631,0</b>	<b>-583,0</b>
Impôts sur les bénéfices	8.8	-45,4	-73,8
Q-P de résultat des mises en équivalence		0,5	0,0
<b>Résultat net - Total</b>		<b>-81,7</b>	<b>45,5</b>
Intérêts minoritaires		0,0	0,0
<b>Résultat net - Part du groupe</b>		<b>-81,7</b>	<b>45,5</b>



## Autres éléments du résultat global

(en millions d'euros)	30/06/2014	30/06/2013
<b>Résultat net</b>	<b>-81,7</b>	<b>45,5</b>
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	-423,6	-29,2
Impôt sur les autres éléments de résultat global	141,2	9,7
<b>Total gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres</b>	<b>-282,4</b>	<b>-19,4</b>
<b>Résultat global</b>	<b>-364,1</b>	<b>26,1</b>
dont part du groupe	-364,1	26,1
dont intérêts minoritaires	0,0	0,0

# Etat des flux de trésorerie

(en millions d'euros)	Notes	30/06/2014 (6 mois)	30/06/2013 (6 mois)
<b>Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles</b>			
Résultat net de l'exercice		-81,7	45,5
Résultat des sociétés mise en équivalence		-0,5	0,0
Plus et moins value de cession		-9,4	-86,8
Dotation nette aux amortissements et provisions		723,8	651,0
Reprise de subventions		-271,1	-238,9
Autres produits et charges calculés		2,8	-38,6
Coût de l'endettement financier net	8.7	630,6	582,6
Charge d'impôt (y compris impôts différés)	8.8	45,4	73,8
<b>Capacité d'autofinancement avant coût de l'endettement financier net et impôt</b>		<b>1 039,9</b>	<b>988,6</b>
Impôt exigible		-17,9	-24,0
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité	7.15	50,4	-3,4
<b>Trésorerie nette provenant des activités opérationnelles</b>		<b>1 072,3</b>	<b>961,3</b>
<b>Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement</b>			
Décaissements sur acquisitions	7.15	-2 518,9	-1 922,0
Subventions sur immobilisations	7.15	322,5	699,2
Variations des autres actifs financiers non courants		0,0	-0,2
Cessions ou réductions de l'actif immobilisé		49,7	46,8
<b>Trésorerie nette provenant des activités d'investissement</b>		<b>-2 146,7</b>	<b>-1 176,2</b>
<b>Flux de trésorerie provenant des activités de financement</b>			
Remboursement de dettes financières		-4 028,2	-2 751,0
Augmentation des dettes financières		5 421,5	4 665,8
Intérêts financiers nets versés		-608,4	-809,8
Variation des dépôts et cautionnements		-14,0	-98,6
Variation des placements		-1,4	356,9
<b>Trésorerie nette provenant des opérations de financement</b>		<b>769,5</b>	<b>1 363,3</b>
<b>Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>		<b>-304,9</b>	<b>1 148,4</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie nets à l'ouverture		3 250,8	2 484,9
Trésorerie et équivalents de trésorerie nets à la clôture		2 945,9	3 633,3
<b>Variation de la trésorerie nette</b>		<b>-304,9</b>	<b>1 148,4</b>

# Etat de variation des capitaux propres consolidés

(en millions d'euros)	Dotations en capital	Réserves et résultats accumulés	Ecarts actuariels sur les avantages de personnel	Eléments comptabilisés directement en capitaux propres	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minoritaires	Total des capitaux propres
<b>Capitaux propres au 1er janvier 2013</b>	9 764,6	-10 411,4	1,9	-715,9	-1 360,8	0,0	-1 360,8
Résultat global		-52,3	1,0	76,9	25,6	0,00	25,6
Autres variations			-2,3	0,00	-2,3	0,00	-2,3
<b>Capitaux propres au 31 décembre</b>	<b>9 764,6</b>	<b>-10 463,8</b>	<b>0,6</b>	<b>-639,0</b>	<b>-1 337,5</b>	<b>0,00</b>	<b>-1 337,5</b>
(en millions d'euros)	Dotations en capital	Réserves et résultats accumulés (1)	Ecarts actuariels sur les avantages postérieurs à l'emploi	Eléments comptabilisés directement en capitaux propres	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minoritaires	Total des capitaux propres
<b>Capitaux propres au 1er janvier 2014</b>	9 764,6	-10 463,8	0,6	-639,0	-1 337,5	0,0	-1 337,5
Résultat global		-81,7	0,0	-282,4	-364,1	0,0	-364,1
Autres variations			0,0		0,0	0,0	0,0
<b>Capitaux propres au 30 Juin 2014</b>	<b>9 764,6</b>	<b>-10 545,5</b>	<b>0,6</b>	<b>-921,4</b>	<b>-1 701,6</b>	<b>0,0</b>	<b>-1 701,6</b>

(1) Les données publiées au titre de l'exercice 2013 ont été retraitées de l'impact lié à l'application rétrospective d'IFRIC 21 sur les taxes. (voir note 5)

# Notes aux états financiers consolidés

Les comptes consolidés du groupe ont été arrêtés par le conseil d'administration qui s'est tenu le 31 juillet 2014 au siège social 92 avenue de France à Paris.

## Note 1 – Base de préparation de l'information financière

Les états financiers consolidés résumés arrêtés au 30 juin 2014 ont été établis conformément à la norme IAS 34 relative à l'information financière intermédiaire. Ces états financiers résumés n'incluent pas toute l'information requise pour des états financiers annuels complets et doivent être lus conjointement avec les états financiers du groupe pour l'exercice clos le 31 décembre 2013.

## Note 2 - Principes et méthodes comptables

Les principes et méthodes comptables adoptés dans les états financiers intermédiaires arrêtés au 30 juin 2014 sont identiques à ceux utilisés dans les états financiers annuels arrêtés au 31 décembre 2013 à l'exception de la première application de l'interprétation IFRIC 21 « Taxes prélevées » publié par l'IASB le 20 mai 2013.

IFRIC 21 est une interprétation de la norme IAS 37 « provisions, passifs et actifs éventuels ». Elle s'applique à compter du 01 janvier 2014 de manière rétrospective. Elle redéfinit le fait générateur de comptabilisation des impôts et taxes entrant dans le champ de la norme IAS 37. Selon cette interprétation, le passif est comptabilisé lorsque le fait générateur qui déclenche le paiement de la taxe survient.

Le détail de cette première application est présenté en note 5.

## Note 3 – Périmètre de consolidation

### Entrée de la société CDG Express Etude dans le périmètre de consolidation

Un pacte d'associé, signé le 28 mai 2014, a concrétisé l'entrée de RFF au capital de CDG Express à hauteur de 33%. Cette société a principalement pour mission de réaliser les études relatives à la mise en œuvre d'une ligne directe entre Paris et l'aéroport Charles de Gaulle.

Cette société a été consolidée selon le régime des activités conjointes conformément à la norme IFRS 11. Au 30/06/2014, cette société n'a pas d'impact significatif dans les comptes du groupe.

## Note 4 - Evènements et transactions significatifs

### Correction de l'impact des retards de mise en service des projets délégués à la SNCF

Le nouveau dispositif automatisé de mise en service comptable, mis en production fin du premier trimestre 2012, a rencontré des difficultés de fonctionnement liées aux systèmes d'information. Ces difficultés ont empêché le rattrapage de la réalisation des mises en service comptables qui auraient dû être faites dans les systèmes d'information depuis 2011.

Ainsi, depuis cette date, et de manière à présenter dans les comptes une image de la réalité économique des mises en service, des écritures de mise en service complémentaires sont comptabilisées par « OD » :

- Au 30/06/2014, des corrections complémentaires de mise en service ont été apportées :
  - o Actifs mis en service : 2 243,8 M€
  - o Subventions mises en service : 952,4 M€

Des dotations aux amortissements correspondantes ont été comptabilisées pour 28 M€. Parallèlement, des reprises de subventions correspondantes ont été comptabilisées pour 11,9 M€.

Par ailleurs, au 30/06/2014 un rattrapage de mise en service a été réalisé dans les systèmes d'information pour un montant total de 1 047,9 M€ d'immobilisations et 587,3 M€ de subventions. Parallèlement, les dotations aux amortissements et reprises de subventions ont été réintégrées dans les systèmes d'information.

## **Réforme du système ferroviaire**

Le projet de loi portant réforme du système ferroviaire a été adopté par l'Assemblée nationale le 24 juin 2014. Le processus parlementaire s'est poursuivi en séance publique au Sénat qui a voté le projet de loi le 10 juillet 2014. La loi a été adoptée définitivement le 22 juillet 2014 et devrait être promulguée par le président de la République courant août 2014, après la décision du Conseil constitutionnel, s'il était saisi. La réforme est articulée autour de cinq objectifs :

- L'affirmation d'un service public renforcé et mieux piloté.
- La création d'un groupe public industriel intégré.
- La mise en place d'un pacte national pour assurer l'avenir financier de ce service public.
- La construction d'un cadre social commun à l'ensemble des acteurs du secteur ferroviaire en maintenant le statut des cheminots et en unifiant la famille cheminote.
- Le renforcement du régulateur, afin de garantir l'impartialité dans l'accès au réseau.

Le projet de loi prévoit la mise en œuvre d'un groupe organisé en trois EPIC (Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial), intégré économiquement :

- L'actuel EPIC Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), future SNCF Mobilités continuera d'assurer toutes les activités de transport des branches SNCF Proximités, SNCF Voyages et SNCF Geodis ainsi que la gestion des gares de la branche Gares & Connexions.
- L'actuel Réseau Ferré de France (RFF), future SNCF Réseau réunira toutes les fonctions de gestionnaire d'infrastructure en y regroupant SNCF Infra et la direction de la Circulation ferroviaire (DCF) actuellement dans la branche SNCF Infra. C'est lui qui devra garantir un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires.
- Un EPIC de « tête », créé par la réforme et nommé SNCF, sera chargé du contrôle et du pilotage stratégiques, de la cohérence économique, de l'intégration industrielle, de l'unité et de la cohésion sociales du groupe public ferroviaire.

Les contours des éléments transférés entre les actuels Société Nationale des Chemins de Fer Français et Réseau Ferré de France vers les futurs SNCF Réseau et EPIC de tête seront définis et finalisés dans des décrets d'application sur le second semestre.

## **Mouvement social**

Une partie des salariés de la SNCF a fait grève entre le 11 et le 23 juin 2014 par opposition au projet de loi portant réforme du système ferroviaire et pour débattre de l'avenir du secteur ferroviaire. Le conflit a notamment entraîné des pertes de revenus pour RFF.

## **Requalification d'une partie de la dette de RFF**

Dans le cadre de la révision de la dette des administrations publiques au sens de Maastricht, l'Etat intègre une partie de la dette de RFF, soit pour un montant de 10,4 Md€ en 2012.

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

## Note 5 - Comparabilité des comptes

### Première application de l'interprétation de l'IASB d'IFRIC 21

L'impact sur les capitaux propres de l'effet rétrospectif de cette première application est de +5,9 M€ au 31/12/2013. Au 30/06/2014, l'impact sur le résultat est une charge complémentaire de 24,6 M€.

Présentation de cet impact sur le tableau des capitaux propres :

Tableau publié au 31/12/2013 :

(en millions d'euros)	Dotations en capital	Réserves et résultats accumulés	Ecart actuariels sur les avantages de personnel	Eléments comptabilisés directement en capitaux propres	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minoritaires	Total des capitaux propres
<b>Capitaux propres au 1er janvier 2013</b>	9 764,6	(10 411,4)	1,9	(715,9)	(1 360,8)	0,0	(1 360,8)
Résultat global		(58,3)	1,0	76,9	19,6	0,0	19,6
Autres variations			(2,3)	0,0	(2,3)	0,0	(2,3)
<b>Capitaux propres au 31 décembre 2013</b>	9 764,6	(10 469,8)	0,6	(639,0)	(1 343,5)	0,0	(1 343,5)

Tableau retraité au 31/12/2013 - Capitaux propres au 01/01/2014 :

(en millions d'euros)	Dotations en capital	Réserves et résultats accumulés (1)	Ecart actuariels sur les avantages de personnel	Eléments comptabilisés directement en capitaux propres	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minoritaires	Total des capitaux propres
<b>Capitaux propres au 1er janvier 2013</b>	9 764,6	(10 411,4)	1,9	(715,9)	(1 360,8)	0,0	(1 360,8)
Résultat global		(52,3)	1,0	76,9	25,6	0,0	25,6
Autres variations			(2,3)	0,0	(2,3)	0,0	(2,3)
<b>Capitaux propres au 31 décembre 2013</b>	9 764,6	(10 463,8)	0,6	(639,0)	(1 337,5)	0,0	(1 337,5)

(1) Les données publiées au titre de l'exercice 2013 ont été retraitées de l'impact lié à l'application rétrospective d'IFRIC 21 sur les taxes

## Note 6 - Evènements postérieurs à la clôture

### Collision à Denquin

Le jeudi 17 juillet 2014, le TER 867285 parti de Pau et à destination de Dax, a heurté l'arrière du TGV 8585 qui relie Tarbes à Paris-Montparnasse. Le choc s'est produit à côté de la gare de Lescar, à 14 km de Pau.

A la suite de l'accident, trois enquêtes ont été déclenchées pour en déterminer les causes exactes : celle du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) à la demande du secrétaire d'Etat aux transports, l'enquête judiciaire ouverte par le procureur de la République et l'enquête interne conjointe SNCF-RFF.

Des mesures locales et nationales immédiates ont été décidées, dont certaines déjà mises en œuvre et d'autres sujettes à l'aval des autorités judiciaires.

Cet événement survenu postérieurement à la clôture semestrielle est sans lien avec des situations qui existaient au 30 juin 2014. Il n'a pas d'incidence sur les comptes consolidés semestriels résumés du Groupe. Les conséquences financières pour RFF restent à évaluer sur le second semestre.



# Note 7 - Compléments d'informations relatifs au bilan

## 7.1 Immobilisations corporelles

### Tableau des immobilisations corporelles

La valeur nette des immobilisations corporelles au 30 juin 2014 se décompose comme suit :

Tableau d'analyse des immobilisations corporelles					
(en millions d'euros)	Terrains, bâtiments et aménagements	Voies, terrassement, ouvrages d'art et passages à niveau	Installations techniques, électrification, telecom	Immobilisations en cours	Total
<b>Au 1er janvier 2013</b>					
Coût	6 709,5	36 933,3	8 589,4	10 779,3	63 011,6
Amortissements cumulés	-405,1	-8 546,5	-4 384,1		-13 335,8
Dépréciations cumulées	-0,4			-70,8	-71,2
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>6 304,0</b>	<b>28 386,9</b>	<b>4 205,2</b>	<b>10 708,5</b>	<b>49 604,6</b>
<b>Exercice clos le 31 décembre 2013</b>					
Valeur nette comptable à l'ouverture	6 304,0	28 386,9	4 205,2	10 708,5	49 604,6
Acquisitions	3,0	81,6	6,8		91,4
Productions				7 718,5	7 718,5
Cessions	-5,9	-10,2	-32,5	0,0	-48,6
Différence de conversion					0,0
Reclassement pour mise en service et transfert en actifs destinés à être cédés	700,7	5 907,7	1 428,7	-8 026,5	10,6
Virement de poste à poste		-7 150,7		7 150,7	
Dotations aux amortissements	-96,3	-841,0	-380,9	-11,2	-1 329,4
Reprises sur amortissements			0,7		0,7
Dotations aux provisions pour dépréciation					0,0
Reprises sur provisions pour dépréciation				58,3	58,3
Autres mouvements	-0,3	25,0	-11,1	-6,2	7,3
<b>Valeur nette comptable à la clôture</b>	<b>6 905,1</b>	<b>26 399,3</b>	<b>5 216,9</b>	<b>17 592,2</b>	<b>56 113,5</b>
<b>Au 31 décembre 2013</b>					
Coût	7 496,1	35 697,7	9 981,2	17 615,9	70 790,9
Amortissements cumulés	-503,7	-9 463,7	-4 764,4	0,0	-14 731,7
Virement de poste à poste		78,4			78,4
Dépréciations cumulées	-0,4	0,0	0,0	-23,7	-24,1
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>6 992,0</b>	<b>26 312,4</b>	<b>5 216,9</b>	<b>17 592,2</b>	<b>56 113,5</b>
Ecart	86,9	-86,9	0,0	0,0	0,0
<b>Arrêté au 30 Juin 2014</b>					
Valeur nette comptable à l'ouverture	6 992,0	26 312,4	5 216,9	17 592,2	56 113,5
Acquisitions	0,0	27,1	1,4		28,5
Productions				3 026,1	3 026,1
Cessions	-0,1	0,0	-0,1	0,0	-0,2
Différence de conversion					0,0
Reclassement et transfert en actifs destinés à être cédés	268,0	2 976,0	738,8	-4 021,2	-38,4
Virement de poste à poste		0,0		0,0	
Dotations aux amortissements	-54,1	-433,7	-212,2	-3,1	-703,0
Reprises sur amortissements			0,1		0,1
Dotations aux provisions pour dépréciation					0,0
Reprises sur provisions pour dépréciation				12,4	12,4
Autres mouvements	0,0	30,8	-0,4	-3,2	27,2
<b>Valeur nette comptable à la clôture</b>	<b>7 205,9</b>	<b>28 912,6</b>	<b>5 744,4</b>	<b>16 603,3</b>	<b>58 466,2</b>
<b>au 30 Juin 2014</b>					
Coût	7 841,2	38 614,1	10 789,2	16 617,6	73 862,1
Amortissements cumulés	-591,4	-9 744,9	-5 044,8	0,0	-15 381,0
Virement de poste à poste		0,0			0,0
Dépréciations cumulées	-0,5	0,0	0,0	-14,3	-14,9
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>7 249,2</b>	<b>28 869,3</b>	<b>5 744,4</b>	<b>16 603,3</b>	<b>58 466,2</b>

## Production d'immobilisations

Le montant total des investissements corporels au premier semestre 2014 s'élève à 3 085,5 M€.

Ce montant comprend :

- 3 026,1 M€ d'investissements en-cours qui se décomposent en :
  - ❖ 3 025 M€ des projets d'investissement infrastructure
    - dont 1 484 M€ de production réalisée par les mandataires au nom et pour le compte de Réseau ferré de France y compris DCF (dont 1 368,1 M€ SNCF, 0,4 M€ DCF et 115,5 M€ autres mandataires)
    - dont 263,6 M€ de production directe.
    - dont 1 211,8 M€ de production au titre des PPP et des concessions (GSMR 99,1M€, BPL 311,1 M€, SEA 569,4 M€ et CNM 232,2 M€).
    - dont 65,6 M€ d'activation des intérêts hors PPP
  - ❖ 0,2 M€ d'augmentation des avances au titre des réserves foncières
  - ❖ 0,8 M€ d'investissement via les mandataires patrimoine
- 1,2 M€ de petits matériels
- 0,2 M€ d'autres investissements pour les activités de la DCF
- 58 M€ de gros entretiens ont été activés

## Mises en service

Le montant des immobilisations corporelles mises en service s'élève à 4 011 M€ au premier semestre 2014 :

- 12,4 M€ de projets en maîtrise d'ouvrage directe
- 3 998 M€ de projets en maîtrise d'ouvrage déléguée dont 1,1 M€ autres mandataires
- 0,5 M€ autres (patrimoine, DCF...)

Le montant des immobilisations incorporelles mises en service s'élève à 16,7 M€ durant la période.

## Valeur recouvrable de l'actif en service à la date de clôture et dépréciation

### UGT Infrastructure

RFF n'a pas relevé d'indice montrant que les actifs de cette UGT aient pu perdre de la valeur.

### UGT Patrimoine

RFF n'a pas relevé d'indice montrant que les actifs de cette UGT aient pu perdre de la valeur.

## 7.2 Actifs financiers

(en millions d'euros)	30/06/2014	31/12/2013
Actifs financiers non courants	859,7	596,0
Actifs financiers courants	678,9	715,8
<b>Total</b>	<b>1 538,6</b>	<b>1 311,8</b>

La variation des actifs financiers non courants s'explique principalement par la comptabilisation sur le premier semestre 2014 d'une créance complémentaire au titre des projets PPP en cours : +270 M€, dont +115,2 M€ pour le projet BPL et +148,9 M€ pour le projet CNM.

Ces créances sur l'Etat s'élèvent à un montant total de 847,8 M€, lui permettant de rembourser sa dette vis-à-vis d'Eiffage pour BPL (à hauteur de 559,8 M€ au 30/06/2014) d'une part et vis-à-vis d'Oc'Via pour CNM (à hauteur de 288 M€ au 30/06/2014) d'autre part. Ces subventions seront reçues à compter de 2017.

Le montant total de 847,8 M€ est représentatif de l'avancement des projets au 30/06/2014.

Parallèlement RFF a constaté des dettes financières pour les mêmes montants qu'il devra rembourser également à compter de 2017 (cf § 7.9).

Les actifs financiers courants comprennent principalement les TCN de maturité supérieure à 3 mois à l'origine pour un montant de 652,5 M€ au 30/06/2014 à comparer aux 650,5 M€ présents dans les comptes au 31/12/2013.

## 7.3 Clients

La valeur nette des créances clients s'analyse comme suit :

	30/06/2014	31/12/2013
(en millions d'euros)		
Péages	558,7	783,8
Produits hors trafic	31,2	25,2
Autres	75,3	44,3
Provisions	-32,4	-29,3
<b>Valeur nette des clients et comptes rattachés</b>	<b>632,7</b>	<b>824,0</b>

La diminution de ce poste s'explique principalement par l'encaissement au 1<sup>er</sup> semestre 2014 :

- du solde de l'acompte de 20% de la redevance de réservation pour 40 M€
- de la créance résiduelle au titre de la convention TET-TER vis-à-vis de l'Etat à hauteur de 178,9 M€.

## 7.4 Impôts différés

(en millions d'euros)	Impôt différé Actif
<b>Impôt différé au 31/12/2013</b>	<b>3 675,1</b>
Impôt différé sur résultat 1er semestre 2014	(27,4)
Impôt différé sur variation OCI 1er semestre 2014	138,2
<b>Impôt différé au 30/06/2014</b>	<b>3 785,8</b>

La constatation en résultat d'une charge de 27,4 M€ provient essentiellement de l'impact de de l'activation des intérêts à hauteur de 28,6 M€. Le montant d'impôt différé lié à la consommation du déficit fiscal pour 16,5 M€ est compensé par les montants relatifs aux autres retraitements (interprétation IFRIC 21 pour 8,2 M€ et norme IAS 39 sur les instruments financiers pour 9,2 M€).

L'impôt différé constaté en réserves provient essentiellement des variations de valeur des dérivés comptabilisées directement en réserves recyclables.

## 7.5 Subventions à recevoir

Les subventions à recevoir se décomposent ainsi :

(en millions d'euros)	30/06/2014	31/12/2013
Subventions à encaisser	1 488,7	1 194,2
Subventions à appeler	1 075,5	890,0
Provisions pour dépréciation	(35,7)	(35,8)
<b>Total</b>	<b>2 528,4</b>	<b>2 048,3</b>

## 7.6 Trésorerie et équivalents de trésorerie

(en millions d'euros)	30/06/2014	31/12/2013	Variation
Banques(comptes en euros) et disponibilités	2,8	28,4	(25,6)
Banques(comptes en devises) et disponibilités	0,0	0,0	(0,0)
<b>Fonds en caisse et dépôts à vue</b>	<b>2,8</b>	<b>28,4</b>	<b>(25,6)</b>
Sicav monétaires	1 165,6	1 173,6	(7,9)
TCN et ICNE sur TCN	1 787,3	2 053,0	(265,7)
<b>Equivalents de trésorerie</b>	<b>2 952,9</b>	<b>3 226,6</b>	<b>(273,7)</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au bilan</b>	<b>2 955,8</b>	<b>3 255,0</b>	<b>(299,3)</b>
Découverts bancaires en euros	4,9	1,4	3,5
Découverts bancaires en devises	0,6	0,3	0,3
<b>Découverts bancaires remboursables à vue</b>	<b>5,5</b>	<b>1,7</b>	<b>3,8</b>
<b>Trésorerie nette et équivalents de trésorerie</b>	<b>2 950,3</b>	<b>3 253,4</b>	<b>(303,1)</b>

## 7.7 Subventions

### Synthèse des subventions non courantes

(en millions d'euros)	30/06/2014			31/12/2013		
	Subventions mises en service	Subventions en cours	Total	Subventions mises en service	Subventions en cours	Total
Subventions sur immobilisations en cours		7 575,9	7 575,9		7 828,2	7 828,2
Subventions nettes mises en service	11 522,4		11 522,4	10 162,0		10 162,0
Subventions sur prêts à taux bonifié	15,8		15,8	16,3		16,3
Reprise subvention sur terrains mis en service	40,8		40,8	36,4		36,4
Subventions de renouvellement	3 637,4		3 637,4	3 705,6		3 705,6
<b>Total</b>	<b>15 216,4</b>	<b>7 575,9</b>	<b>22 792,3</b>	<b>13 920,3</b>	<b>7 828,2</b>	<b>21 748,5</b>

### Subventions sur immobilisations mises en service

(en millions d'euros)	Montant net au 31.12.2013	Mises en service de subventions sur l'exercice	Virement de poste à poste	Quote part de subvention virée au résultat	Montant net au 30.06.2014
Terrains, bâtiments et aménagements	1 196,3	173,2	0,0	-48,9	1 320,7
Terrassement, voies, ouvrages d'art et passages à niveau	7 133,8	2,7	952,4	-55,6	8 033,3
Installations techniques, électrification, telecom	1 831,7	439,2	0,0	-102,8	2 168,0
Immobilisations incorporelles	0,2	0,3	0,0	-0,1	0,4
<b>Total</b>	<b>10 162,0</b>	<b>615,4</b>	<b>952,4</b>	<b>-207,4</b>	<b>11 522,4</b>

### Subventions sur immobilisations en cours

Le montant des subventions méritées relatives aux immobilisations en cours est basé sur l'avancement des travaux.

(en millions d'euros)					
Montant Brut au 31/12/2013	Augmentation	Mise en service	Virement de poste à poste	Reclassement	Montant Brut au 30/06/2014
7 828,3	1 319,0	-615,4	-952,4	-3,5	7 575,9

L'augmentation de la subvention méritée au premier semestre 2014 s'élève à 1 319 M€.

### Subvention de renouvellement et mise aux normes

RFF ne reçoit plus de subvention de renouvellement depuis la refonte des subventions d'Etat à compter du 01/01/2009. RFF a terminé au premier semestre 2013 de mettre en service les subventions reçues au cours des exercices précédents et non encore mises en service.

▪ *Subvention de renouvellement brute*

(en millions d'euros)	Subvention de l'année	Montant comptabilisé en 2004	Montant comptabilisé en 2005	Montant comptabilisé en 2006	Montant comptabilisé en 2007	Montant comptabilisé en 2008	Montant comptabilisé total
2 004	900,0	675,0	225,0				900,0
2 005	900,0		675,0	225,0			900,0
2 006	970,0			970,0			970,0
2 007	985,2				985,2		985,2
2 008	805,2					805,2	805,2
<b>Total brut</b>	<b>4 560,4</b>	<b>675,0</b>	<b>900,0</b>	<b>1 195,0</b>	<b>985,2</b>	<b>805,2</b>	<b>4 560,4</b>

▪ *Subvention de renouvellement nette*

(en millions d'euros)	Montant brut	Cumul reprise 30/06/2014	Cumul reprise 31/12/2013	Montant net au 30/06/2014
Subvention sur immobilisations mises en service	4 560,4	-922,9	-854,8	3 637,4
Subvention sur immobilisations en cours	0,0			0,0
<b>Total</b>	<b>4 560,4</b>	<b>-922,9</b>	<b>-854,8</b>	<b>3 637,4</b>

La reprise de subvention de renouvellement comptabilisée au premier semestre 2014 s'élève à 68,1 M€.

## Subventions courantes

Les subventions présentées en passif courant correspondent aux subventions appelées d'avance.

(en millions d'euros)	30/06/2014	31/12/2013
Subventions d'exploitation appelées d'avance	163,1	167,1
Subventions d'investissement appelées d'avance	1 700,9	1 920,8
<b>Total</b>	<b>1 864,0</b>	<b>2 087,9</b>

## 7.8 Provisions

### Répartition courant / non courant

(en millions d'euros)	30/06/2014			31/12/2013		
	courant	non courant	Total	courant	non courant	Total
-Litiges	12,3	284,3	296,7	12,0	283,5	295,5
-Charges fiscales et sociales	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
-Dépollution et risques environnementaux	1,7	111,3	113,0	1,8	113,3	115,1
-Provisions pour avantages du personnel	0,0	12,9	12,9	0,0	10,6	10,6
-Titres en équivalence	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Provisions</b>	<b>14,0</b>	<b>408,5</b>	<b>422,5</b>	<b>13,8</b>	<b>407,5</b>	<b>421,3</b>

### Variation des provisions

(en millions d'euros)	31/12/2013	Dotations	Reprises		30/06/2014
			Consommées	Non utilisées	
Provisions pour risques et charges					
-Litiges	295,5	7,3	4,3	1,8	296,7
-Charges fiscales et sociales	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
-Dépollution et risques environnementaux	115,1	0,0	2,2	0,0	113,0
-Provisions pour avantages du personnel	10,6	2,2	0,0	0,0	12,9
-Titres en équivalence	0,0				0,0
<b>Provision pour risques et charges</b>	<b>421,3</b>	<b>9,5</b>	<b>6,4</b>	<b>1,8</b>	<b>422,5</b>

Les provisions pour risques et charges concernent :

- des risques environnementaux,
- des litiges touchant d'une part les activités liées à l'infrastructure et d'autre part les activités liées à la gestion du patrimoine,

Malgré les mises à jour de provisions réalisées au 1<sup>er</sup> semestre 2014, il convient de rappeler qu'il subsiste une incertitude quant à l'évaluation du montant de deux catégories de provisions en particulier :

- Litiges concernant les inondations en Arles de décembre 2003 : A l'audience du 26 mai 2014, le tribunal administratif de Marseille a rejeté 18 requêtes présentées contre RFF et SNCF considérant que ces inondations relevaient d'un « cas de force majeure les exonérant de responsabilités ». Le délai légal d'appel étant toujours en cours, la provision a été maintenue au 30 juin 2014 par mesure de prudence.



- Dépollution et risques environnementaux : les provisions comptabilisées à la date d'arrêt sont calculées sur la base de la connaissance à cette date des actifs à traiter ; ces provisions restent à actualiser au fur et à mesure de la poursuite par RFF 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.

RFF sera en mesure d'estimer une éventuelle provision pour risque, lorsque la liste de ces installations sera finalisée.

## 7.9 Endettement financier net

L'endettement financier net tel que défini par le Groupe correspond aux emprunts et dettes financières diminués de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, de la juste valeur des dérivés actifs et augmentés de la juste valeur des dérivés passifs.

(en millions d'euros)	Note	30/06/2014			31/12/2013		
		courant	non courant	total	courant	non courant	total
Dettes financières (2)	7.10	2 586,0	39 066,6	41 652,6	4 425,9	35 043,3	39 469,2
Trésorerie et équivalents de trésorerie	7.6	-2 955,8		-2 955,8	-3 255,0		-3 255,0
TCN à maturité >90j à l'origine	7.2	-652,0		-652,0	-650,5		-650,5
<b>Sous-total dette financière nette avant prise en compte des dérivés</b>		<b>-1 021,8</b>	<b>39 066,6</b>	<b>38 044,8</b>	<b>520,4</b>	<b>35 043,3</b>	<b>35 563,7</b>
Dérivés actifs (1)	7.11	-27,7	-913,9	-941,6	-73,0	-780,6	-853,5
Dérivés passifs (1)	7.11	120,5	1 891,6	2 012,1	141,4	1 674,2	1 815,5
<b>Total dette financière nette</b>		<b>-928,9</b>	<b>40 044,3</b>	<b>39 115,3</b>	<b>588,8</b>	<b>35 936,9</b>	<b>36 525,7</b>

(1) principalement affectés à la dette

(2) y compris découverts bancaires

(en millions d'euros)	30/06/2014	31/12/2013	Variation
Dettes financières nettes en valeur de remboursement (hors ICNE)	35 360,96	33 715,77	1 645,19

## 7.10 Dettes financières

Les dettes financières se décomposent de la manière suivante :

(en millions d'euros)	Note	30/06/2014			31/12/2013		
		Courant	Non courant	Total	Courant	Non courant	Total
Dettes long terme RFF		841,4	37 870,4	38 711,8	2 913,4	33 854,6	36 768,0
Dettes long terme SNCF		59,3	1 196,2	1 255,5	30,4	1 188,7	1 219,1
Dettes court terme		1 685,3	-	1 685,3	1 482,1	-	1 482,1
<b>Dettes financière</b>		<b>2 586,0</b>	<b>39 066,6</b>	<b>41 652,6</b>	<b>4 425,9</b>	<b>35 043,3</b>	<b>39 469,2</b>

### Dettes long terme RFF

La ligne Dettes long terme RFF comprend la dette financière relative au PPP Bretagne Pays de Loire pour 559,8 M€ d'une part et au PPP Contournement Nîmes Montpellier pour 288 M€ d'autre part. Ce montant total de 847,8 M€ au 30/06/2014 représente d'une part la dette de RFF vis à vis d'Eiffage pour BPL et vis-à-vis d'Oc'Via pour CNM qui préfinancent une partie des projets. RFF devra rembourser cette dette à compter de 2017. Les 847,8 M€ sont représentatifs de l'avancement des projets au 30/06/2014.

Parallèlement RFF a constaté en actif financiers non courants des subventions à recevoir de l'Etat pour le même montant, lui permettant de rembourser ces dettes à compter de 2017 selon le même échéancier (cf § 7.2)

Les ressources à long terme levées par RFF au cours du 1er semestre 2014 ont représenté un montant total de 3,3 milliards € (en valeur de remboursement), soit 22 opérations réalisées sur les marchés obligataires libellées en devise euro, et en dollar américain.

En parallèle, RFF a remboursé 2 110 M€ durant cette période.

Le montant total des nouvelles émissions comprend la valeur comptable de placements privés à hauteur de 428,55 millions d'euros et des émissions publiques dont le détail est donné dans le tableau ci-dessous.

(en millions d'euros)						
						30/06/2014
Type emprunt	Montant nominal	devise	date d'échéance	taux	Solde Bilan	
<b>Emprunts obligataires :</b>						
EMTN RFF 2,625% 29-12-2025	550,0	EUR	29/12/2025	2,625	556,2	
EMTN RFF 0,375% EUR 25-02-2016	1 000,0	EUR	25/02/2016	0,375	1 001,4	
EMTN RFF 4,50% 30-01-2024	100,0	EUR	30/01/2024	4,5	122,9	
EMTN RFF 4,375 02/06/2022	100,0	EUR	02/06/2022	4,375	118,1	
EMTN RFF 3,125% EUR 25-10-2028	500,0	EUR	25/10/2028	3,125	524,5	
EMTN RFF 3,30% 18-12-2042 EUR	600,0	EUR	18/12/2042	3,3	621,0	
						<b>2 944,1</b>

## Dette Long Terme SNCF

Lors de la création de RFF au 1er janvier 1997, une dette de 20,5 milliards € a été transférée de la SNCF au passif de RFF. Le montant restant de cette dette au 30/06/2014 est de 1,255 milliards €.

### 7.11 Situation comptable des instruments financiers dérivés

Pour couvrir son exposition aux risques de taux et de change, RFF 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 options sur contrat d'échange de taux d'intérêt, des contrats de change à terme, des contrats d'échange de devises et des options de change.

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

(En millions d'euros)	2014				2013			
	Actif		Passif		Actif		Passif	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant	Courant	Non courant	Courant	Non courant
<b>Dérivés qualifiés de couverture</b>								
<b>Couverture de juste valeur</b>								
Taux d'intérêt		139,5	3,1	0,1	46,1	109,6		
Change et taux d'intérêt		416,6		23,7		318,5	4,7	71,3
<b>Couverture de Flux de trésorerie</b>								
Taux d'intérêt		41,3		424,3		81,9		316,7
Change et taux d'intérêt	8,5	316,5		1 443,6	8,2	270,5		1 286,1
<b>Total dérivés qualifiés de couverture</b>	<b>8,5</b>	<b>913,9</b>	<b>3,1</b>	<b>1 891,6</b>	<b>54,3</b>	<b>780,6</b>	<b>4,7</b>	<b>1 674,2</b>
<b>Dérivés et opérations à terme en devises non qualifiés de couverture</b>								
Taux d'intérêt	3,4		15,4		4,2		10,9	
Change et taux d'intérêt	1,4		4,9		4,0		48,9	
Dérivés incorporés	14,4		97,1		10,5		76,9	
<b>Total dérivés et opérations à terme en devises non qualifiés de couvertures</b>	<b>19,2</b>		<b>117,4</b>		<b>18,7</b>		<b>136,7</b>	
<b>Total dérivés</b>	<b>27,7</b>	<b>913,9</b>	<b>120,5</b>	<b>1 891,6</b>	<b>73,0</b>	<b>780,6</b>	<b>141,4</b>	<b>1 674,2</b>

## 7.12 Autres créditeurs

(en millions d'euros)	30/06/2014	31/12/2013
Dettes fiscales et sociales	163,1	207,1
Produits constatés d'avance	251,9	249,8
Avance sur cessions d'immobilisations	9,0	9,6
Acomptes clients péages	147,4	269,1
Autres dettes	97,1	126,6
<b>Total</b>	<b>668,4</b>	<b>862,2</b>

La variation du poste de dettes fiscales et sociales concerne essentiellement la TVA collectée en lien avec la diminution du poste clients péages (cf. paragraphe 7.3).

Par ailleurs, la diminution du poste Acomptes clients péages est liée à la consommation au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2014 de l'acompte de 20% de la redevance de réservation comptabilisé au 31/12/2013.

## 7.13 Autres passifs financiers courants

(en millions d'euros)	30/06/2014	31/12/2013
Dettes sur immobilisations	2 115,2	2 137,2
Dépôt de garantie	66,3	80,4
Comptes courants	15,8	27,7
<b>Total</b>	<b>2 197,3</b>	<b>2 245,2</b>

La variation du poste dépôt de garantie concerne les contrats financiers de couverture.

La variation du montant des comptes courants traduit l'augmentation des appels de fonds réalisés par RFF vers LTF.

## 7.14 Droit d'utilisation accordé au concessionnaire

Dans le cadre du contrat de concession SEA, un complément de 199,9 M€ a été comptabilisé sur le premier semestre 2014. Ce passif représente la contrepartie de la quote-part de l'investissement financé par le concessionnaire. Le montant figurant au passif pour 1 771,6 M€ correspond au pourcentage d'avancement au 30/06/2014.

## 7.15 Autres éléments d'information

### Analyse de la variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité

(en millions d'euros)					
	31/12/2013	Reclassements	Variation impact en flux de trésorerie	Variation de la juste valeur	30/06/2014
Autres créditeurs	522,2		-111,0		411,1
Autres débiteurs	-9,3		5,9		-3,4
Clients	-785,0		192,6		-592,5
Créances fiscales et sociales	-160,9		63,3		-97,6
Dettes fiscales et sociales	152,7		6,0		158,7
Fournisseurs	343,4		-58,4		285,0
Subventions exploit. actif	-170,3		-43,9		-214,2
Subventions exploit. passif	167,1		-4,0		163,1
<b>Besoin en fonds de roulement lié à l'activité</b>	<b>59,8</b>	<b>0,0</b>	<b>50,4</b>	<b>0,0</b>	<b>110,2</b>

### Analyse des flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (hors opérations de cession)

(en millions d'euros)	<b>30/06/2014</b>	<i>dont variation de BFR</i>	<b>30/06/2013</b>	<i>dont variation de BFR</i>
Investissements	-2 612,3		-2 667,1	
Variation des dettes sur immobilisations	93,5	93,5	745,1	745,1
<b>Décaissements sur acquisitions</b>	<b>-2 518,9</b>	<b>93,5</b>	<b>-1 922,0</b>	<b>745,1</b>
Subventions : attributions de l'exercice	1 082,8		1 205,8	
Variation des créances sur subventions	-760,3	-760,3	-506,6	-506,6
<b>Encaissements de subventions</b>	<b>322,5</b>	<b>-760,3</b>	<b>699,2</b>	<b>-506,6</b>
<b>Variation de BFR investissement</b>	<b>-2 196,4</b>	<b>-666,9</b>	<b>-1 222,8</b>	<b>238,5</b>

## Note 8 - Compléments d'informations relatifs au compte de résultat

### 8.1 Ventilation du chiffre d'affaires de l'exercice par nature

Le chiffre d'affaires se décompose ainsi :

(en millions d'euros)	30/06/2014	30/06/2013
Redevances d'infrastructure	2 714,0	2 622,6
Redevances complémentaires électricité	48,9	48,2
Prestations complémentaires	14,7	14,3
Produits relatifs aux embranchements particuliers	7,4	8,4
<b>Sous-total recettes commerciales d'infrastructure</b>	<b>2 785,0</b>	<b>2 693,6</b>
Transport d'électricité	86,5	88,8
Produits hors trafic en gestion directe et externalisée	42,4	40,3
Ventes fournitures	21,6	16,0
Autres produits des activités annexes	16,5	12,3
<b>Total chiffre d'affaires</b>	<b>2 952,0</b>	<b>2 850,9</b>

### 8.2 Subventions d'exploitation

Les subventions d'exploitation se décomposent de la manière suivante :

(en millions d'euros)	30/06/2014	30/06/2013
Subvention d'Etat	59,3	115,5
Autres subventions d'exploitation	18,6	16,9
<b>Total</b>	<b>77,9</b>	<b>132,4</b>

Le poste Subvention d'Etat comprend d'une part la subvention « compensation fret » et d'autre part la subvention au titre du CICE.

## 8.3 Coût de la gestion déléguée

Les différentes composantes du coût de la gestion déléguée sont les suivantes :

(en millions d'euros)	30/06/2014	30/06/2013
Rémunération pour la gestion du réseau	-1 516,2	-1 569,6
Rémunération pour la gestion des quais	-34,1	-32,0
<b>Sous-total rémunération de la gestion déléguée de l'infrastructure</b>	<b>-1 550,3</b>	<b>-1 601,6</b>
Rémunération pour la gestion du patrimoine	-49,3	-47,8
<b>Total rémunération de la gestion déléguée</b>	<b>-1 599,6</b>	<b>-1 649,4</b>

Il est rappelé que RFF délègue à la SNCF les missions suivantes :

1. l'établissement du système d'organisation de l'ensemble des circulations ferroviaires sur le réseau, dit "graphique de circulation",
2. la gestion des systèmes de régulation et de sécurité et la gestion opérationnelle des circulations,
3. 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 comptabilisé en charges au titre de la gestion du réseau au 30 juin 2014 est de 1 516,2 M€ après activation au 30/06/2014 de 57,9 M€ d'investissements.

Le montant du 1<sup>er</sup> semestre 2014 se compose de :

- 1 061,1 M€ pour les missions d'entretien du réseau, montant se décomposant de :
  - 1 112,6 M€ pour le domaine maintenance y compris les OGE (hors protocole IDF) et IMIS (intervention de maintenances individualisées et suivies)
  - 22,5 M€ de dépenses complémentaires d'OGE protocole IDF
  - -17,9 M€ d'effet CICE
  - -57,9 M€ d'activation de dépenses d'OGE
  - 7,3 M€ de charges diverses et d'études
  - 2,0 M€ de reporting CGI
  - -7,5 M€ de régularisations antérieures
- 439,1 M€ pour la couverture des charges liées aux missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national.
- 16,0 M€ concernant d'autres missions d'entretien dont 14,8 M€ pour le coût de la maintenance GSMR confié à SYNERAIL comparé à 13,4 M€ au 30/06/2013



## 8.4 Impôts et taxes

Les éléments constitutifs de la rubrique sont les suivants :

(en millions d'euros)	30/06/2014	30/06/2013
Impôts, taxes gestion directe	-32,7	-66,8
Impôts et taxes gestion mandatée	-36,3	-17,3
(Dotations) / Reprises nettes aux provisions pour risques sur impôts		40,4
<b>Total</b>	<b>-68,9</b>	<b>-43,8</b>

L'augmentation du poste impôts et taxes provient essentiellement de l'application d'IFRIC 21 (voir Note 2) à hauteur de 24,5 M€

## 8.5 Autres charges opérationnelles

Ces charges se répartissent ainsi :

(en millions d'euros)	30/06/2014	30/06/2013
Frais d'études nets de production immobilisée	-26,7	-22,8
Travaux et équipements ferroviaires nets de production immobilisée	-29,3	-26,2
Autres achats externes nets de production immobilisée	-108,1	-102,3
Charges de personnel nettes de production immobilisée	-69,5	-63,0
<b>Total</b>	<b>-233,7</b>	<b>-214,4</b>

### 8.5.1 Charges de personnel

(en millions d'euros)	30/06/2014	30/06/2013
Salaires	-46,8	-41,9
Charges sociales	-22,8	-21,1
<b>Total</b>	<b>-69,5</b>	<b>-63,0</b>

## 8.5.2 Effectifs

Au 30 juin 2014, l'effectif est de 1 536,2 agents RFF en Equivalent Temps Plein (ETP). Pour mémoire, l'effectif s'élevait à 1 519,7 agents en ETP au 30/06/2013.

## 8.6 Autres charges et produits courants

(en millions d'euros)	30/06/2014	30/06/2013
Frais bancaires	0,3	-0,1
Autres charges	-7,9	-11,9
<b>Autres charges courantes</b>	<b>-7,6</b>	<b>-12,0</b>
Produits sur cessions d'immobilisations du patrimoine	13,6	97,8
Autres produits	5,3	4,9
<b>Autres produits courants</b>	<b>18,9</b>	<b>102,6</b>

Les autres charges comprennent principalement les valeurs nettes comptables des actifs cédés. Les autres produits comprennent principalement des reprises de provisions sans contrepartie.

Ces éléments ne sont pas par principe comparables d'une période à l'autre.

Les produits nets de cession dégagés par les cessions d'actifs s'élèvent à 13,6 M€ au premier semestre 2014 contre 97,8 M€ au premier semestre 2013.

Le premier semestre 2013 bénéficiait d'une plus-value sur le site de Batignolles de 79,2 M€.

## 8.7 Coût de l'endettement financier net

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

(en millions d'euros)	30/06/2014	30/06/2013
Charges sur passif au coût amorti	-633,7	-649,3
Variation de juste valeur des dettes couvertes en FVH	-85,1	207,5
Résultat des dérivés qualifiés de couverture	109,4	-173,4
Résultat des dérivés non qualifiés de couverture	-22,6	30,7
Report/déport des dérivés de change	-3,3	0,1
<b>Total coût de l'endettement financier brut</b>	<b>-635,3</b>	<b>-584,4</b>
Résultat sur Actif évalué à la juste valeur	4,8	1,8
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>-630,6</b>	<b>-582,6</b>

Les impacts sur les dérivés sont hors change, cet élément étant parfaitement compensé avec le change constaté sur la dette

**Variation des réserves 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. Au 30 juin 2014, les réserves recyclables se décomposent de la façon suivante (en millions d'euros) :

<b>Solde au 31/12/2012</b>	<b>-1 072,9</b>
Recyclage en résultat 2013 (*)	244,3
Variation en capitaux propres	-126,1
<b>Solde au 31/12/2013</b>	<b>-954,8</b>
Recyclage en résultat 2014 (*)	-131,4
Variation en capitaux propres	-182,6
<b>Solde au 30/06/2014</b>	<b>-1 386,8</b>

(\*) y compris impact des dérivés de change qualifiés de flux de trésorerie et immédiatement transférés en résultat à hauteur de 140,4 millions d'euros en 2013 et -177,7 millions d'euros au 1<sup>er</sup> semestre 2014.

## 8.8 Impôts sur les bénéfices

(en millions d'euros)	30/06/2014	30/06/2013
Impôt différé	-27,4	-49,8
Impôt exigible	-17,9	-24,0
<b>Total</b>	<b>-45,4</b>	<b>-73,8</b>

### Rationalisation de la charge d'impôt

(en millions d'euros)	30/06/2014
Résultat net de la période	-81,7
QP de résultat des mises en équivalence	
Impôts sur les sociétés	-45,8
<i>Impôt exigible</i>	18,4
<i>Impôt différé</i>	27,4
<b>Résultat avant impôts</b>	<b>-35,9</b>
Taux de l'impôt	38,0%
Charge d'impôt théorique	-13,6
Différences permanentes (*)	63,7
Reports déficitaires activés	
Ecart de taux	-4,2
<b>Charge d'impôt comptabilisée</b>	<b>45,8</b>
<b>Taux effectif d'impôt</b>	<b>128%</b>

(\*) réintégration charge financière

## Note 9 - Parties liées

### Relations avec l'Etat :

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

### Impact sur le résultat :

(en millions d'euros)	30/06/2014	30/06/2013
Chiffre d'affaires Redevances d'accès RA	898,0	878,5
Subvention d'exploitation	58,6	115,0
Reprise de subvention de renouvellement	68,1	68,3
Charge d'IS exigible	17,9	24,0
Charge d'IS différé	27,4	49,8
Produit CICE	0,7	0,4

### Impact sur le bilan :

(en millions d'euros)	30/06/2014	31/12/2013
Subvention de renouvellement	3 637,4	3 705,6
Subvention d'exploitation à recevoir	79,6	9,3
Etat créances de subvention (investissement et exploitation)	833,2	665,3
Acompte d'IS	20,1	34,8
Dette d'IS	0,0	0,0
Impôts différés Actifs	3 785,8	3 675,1

### Relations avec la SNCF :

Les relations entre RFF et la SNCF sont régies par des conventions. La loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de RFF prévoit à son article 1<sup>er</sup> qu'une convention entre RFF et la SNCF fixe, notamment, les conditions d'exécution et de rémunération des missions dévolues à la SNCF à savoir la gestion du trafic et des circulations ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité du réseau. A cet effet, RFF et la SNCF ont signé le 26 octobre 1998 la convention n°98-007. Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 précise que cette convention peut prévoir, si besoin, la conclusion de conventions particulières de durée adaptée pour l'exécution des différentes missions confiées à la SNCF. Ainsi une convention particulière afférente à la gestion des quais, des grandes halles de voyageurs et ouvrages annexes a été signée. De même, la convention conclue le 19 mai 1999 matérialise les engagements respectifs de RFF et de la SNCF pour la réalisation des actions de recherche intéressant le réseau ferré national. Deux

conventions ont trait aux opérations d'investissement de RFF, la première définit les modalités d'achat groupé, de logistique et de gestion du transport des fournitures à gestion centralisée et la seconde les prestations liées à ces opérations.

A ces conventions purement ferroviaires, s'ajoutent la convention de gestion du patrimoine qui définit la mission de gestion du patrimoine immobilier de RFF déléguée à la SNCF et la convention relative à la dette de RFF vis-à-vis de la SNCF qui précise la consistance de la dette héritée et ses modalités de remboursement.

(en millions d'euros)	30/06/2014	30/06/2013
Produits : Péages	1 818,0	1 713,3
Charges : Conventions de gestion	1 577,0	1 630,8
Production d'immobilisations mandatée à la SNCF (Hors ANC)	809,0	773,8

## Note 10 - Engagements hors bilan

### Garanties financières

RFF bénéficie d'une garantie à première demande auprès d'un organisme bancaire d'un montant de 3,4 M€ au titre des redevances annuelles dues pour utilisation d'installation terminale embranchée par son débiteur principal la SAS Ciments Calcia.

#### Garanties données

RFF a émis en faveur de la Société Générale :

1. Une contre garantie aux garanties d'exécution d'Airefsol d'un montant de 0,112 M€
2. Une contre garantie aux garanties de démantèlement d'un montant de 0,67 M€

### Autres engagements donnés relatifs aux cessions d'actifs

RFF est amené à céder régulièrement des biens immobiliers inutiles au ferroviaire. Le montant des promesses signées et non encore levées au 30 juin 2014 s'élève à 91,1 M€, contre 89,3 M€ au 31 décembre 2013, dont des promesses concernant les sites de Paris rive gauche, Paris Semavip et Paris La Chapelle.

### Engagements relatifs aux contrats de PPP et concession

- GSMR

1. Caution bancaire :

RFF 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 30/06/2014, RFF bénéficie d'une garantie pour un montant de 48,2 M€.

2. Autres engagements :

Au 30/06/2014, les redevances d'investissement restant à comptabiliser par RFF au titre du contrat s'élèvent à 231,7 M€ (valeur actualisée). Parallèlement, les financements restant à comptabiliser s'élèvent à 222,5 M€ (valeur actualisée).

- BPL

Le montant d'immobilisation en cours restant à comptabiliser s'élève à 1 327,1 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 30/06/2014.

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 890 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 30/06/2014.

- CNM

Le montant d'immobilisation en cours restant à comptabiliser s'élève à 1 086,1 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 30/06/2014.

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 1 092.9 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 30/06/2014.

- SEA

- 1- Avancement du projet :

Immobilisation en cours et subvention méritée à comptabiliser jusqu'à l'achèvement :

Le montant d'immobilisation en cours restant à comptabiliser s'élève à 1 753,5 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 30/06/2014.

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 816,6 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 30/06/2014.

- 2- RFF garant :

La garantie émise par RFF en faveur de la Caisse des dépôts-Direction des Fonds d'Epargne est de 757,2 M€, à effet juillet 2011.

Cette garantie fait l'objet d'une rémunération à compter de juillet 2011.

- 3- RFF contributeur public au financement :

Le montant restant à verser par RFF au titre de sa contribution au financement s'élève à 289,1 M€ au 30/06/2014.

- 4- RFF collecteur de fonds auprès des financeurs tiers :

Le montant de subventions restant à appeler auprès des financeurs tiers et à reverser au concessionnaire s'élève à 736,1 M€ au 30/06/2014.

- 5- Autres engagements :

- 5-1 clauses de fin anticipée de contrat

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



## 5-2 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, RFF devra verser une indemnité minimale au concédant correspondant à environ 85% des financements supportés par le concessionnaire.

## 5-3 Clause de résiliation pour force majeure ou imprévision : en cas de résiliation pour force majeure ou imprévision

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

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

## 5-4 Clause de résiliation pour motif d'intérêt général

Ce mécanisme peut être mis en œuvre à partir de la 12ème année après la mise en exploitation commerciale. Dans ce cas, RFF 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.

## 6- Engagements liés à la période d'exploitation

### 6.1 Clause dite « GPSO » (grands projets du sud-ouest)

Un an après la mise en exploitation des 3 lignes à grande vitesse, Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Hendaye, Poitiers-Limoges, le concessionnaire est tenu de reverser à RFF une partie des recettes du trafic générées l'année précédente sur la Ligne par la mise en exploitation de chacune des 3 lignes citées ci-dessus. Ce reversement correspond à environ 25% de la différence entre les recettes réelles générées et les recettes théoriques attendues. Si la différence devient négative, le montant à verser à RFF par le concessionnaire est nul. RFF n'a rien à reverser au concessionnaire.

### 6.2 Clause de retour à bonne fortune

A compter de la 5ème année de mise en exploitation, le concessionnaire est tenu de reverser à RFF une « redevance de bonne fortune ». Cette redevance correspond à un reversement des recettes du trafic qui varie en fonction de l'écart constaté entre les recettes réalisées et les recettes attendues. Si la différence devient négative, le montant à verser à RFF par le concessionnaire est nul. RFF n'a rien à reverser au concessionnaire. RFF reverse chaque année le montant de cette redevance à l'Etat et aux collectivités territoriales signataires de la convention de financement au prorata de leur participation au projet.



# **RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITE**

## **COMPTES CONSOLIDES**

**AU 30 JUIN 14**

# Rapport de gestion 2014 (1<sup>er</sup> semestre)

RIYTOIRES — É  
BERLIN — PRAHA — FRAN  
NCRAS — DUBLIN  
DE LYON — M  
POLSKA — FR  
LYON — MADRID ATOCHA — LISBOA SANTA APOLONIA — KIFJHOEK — WOIPPY  
ILLE — VILNIUS — LYON — MILANO — BERN — STRASBOURG — NANCY — PARIS  
NTON LISBOA — SALAMANCA — MADRID — BARCELONA — NARBONNE — MARSEILLE — VILNIUS — LYON — MILANO — BERN — STRASBO  
DOVER — LONDON — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — DEN HAAG — AMST  
BOA — SALAMANCA — MADRID — BARCELONA — NARBONNE — MARSEILLE — VILNI  
CHT — HAMBURG — TORINO — GRENoble — LAUSANNE — LUXEMBOURG BERLIN HAUPTBAHNHO  
N — CALAIS — DOVER — LONDON — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — DEN HAAG — AMST  
NCRAS — DUBLIN HEUSTON STATION — PRAHA HLAVNI NADRAZI — ROMA TERMINI — VENEZIA SANTA LUCIA — GARE DE LYON  
BERLIN HAUPTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCRAS — DUBLIN HEUSTON STATION — PRAHA I  
ARBONNE — MARSEILLE — VILNIUS — LYON — MILANO — BERN — STRASBOURG — NA  
EMENT — OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABI  
CIA — GARE DE LYON — MADRID ATOCHA — LISBOA SANTA APOLONIA  
EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNES



1	Réseau ferré de France en 2014 .....	3
1.1	Événements majeurs du premier semestre .....	3
1.1.1	Activité de l'entreprise .....	3
1.1.2	Comparabilité des comptes .....	4
1.2	Chiffres clés .....	5
1.3	Événements postérieurs à la clôture .....	5
2	Résultats et situation financière .....	7
2.1	Résultats du premier semestre 2014 .....	7
2.1.1	Marge opérationnelle .....	7
2.1.2	Résultat opérationnel courant .....	8
2.1.3	Résultat financier .....	8
2.1.4	Résultat net .....	8
2.2	Investissements .....	9
2.3	Endettement net et financement .....	10
2.4	Activité économique de l'entreprise .....	10
2.4.1	Activité commerciale .....	10
2.4.2	Exploitation du réseau (DCF) .....	12
2.4.3	Maintenance du réseau .....	12
2.4.3.1	Entretien du réseau et autres charges de gestion du réseau .....	13
2.4.3.2	Investissements de renouvellement et de performance .....	13
2.4.4	Mises en conformité du réseau .....	13
2.4.5	Développement du réseau .....	13
2.4.5.1	Grands projets avant travaux .....	14
2.4.5.2	Grands projets en travaux .....	15
2.4.5.3	Grands projets en PPP .....	16
2.4.5.4	Projets régionaux de développement .....	16
2.4.6	Activité foncière-immobilière .....	15
2.4.7	Coûts internes et effectifs .....	15
2.4.8	Financements publics et impôts .....	16
2.4.8.1	Concours publics relatifs à la gestion du réseau .....	17
2.4.8.2	Concours publics relatifs au financement du réseau .....	17
2.4.8.3	Fiscalité .....	18
3	Gouvernement d'entreprise .....	18
3.1	Le Conseil d'Administration .....	18
3.2	L'équipe dirigeante .....	18

# Rapport de gestion au 30 juin 2014

## 1 Réseau ferré de France en 2014

### 1.1 Événements majeurs du premier semestre

#### 1.1.1 Activité de l'entreprise

L'activité de l'entreprise en 2014 s'inscrit dans un cadre de transition, en parallèle de la préparation et de l'adoption du projet de loi de réforme ferroviaire qui prévoit pour 2015 le rattachement de SNCF Infra et de la Direction des Circulations Ferroviaires de SNCF à RFF pour constituer l'EPIC SNCF Réseau. Cette réforme doit notamment améliorer la performance de la gestion du réseau ferré national.

Le premier semestre de l'exercice 2014 a ainsi été marqué par les principaux faits suivants :

#### Réforme du système ferroviaire

Le projet de loi portant réforme du système ferroviaire a été adopté par l'Assemblée nationale le 24 juin 2014. Le processus parlementaire s'est poursuivi en séance publique au Sénat qui a voté le projet de loi le 10 juillet 2014. La loi a été adoptée définitivement le 22 juillet 2014 et devrait être promulguée par le président de la République courant août 2014, après la décision du Conseil constitutionnel, s'il était saisi. La réforme est articulée autour de cinq objectifs :

- L'affirmation d'un service public renforcé et mieux piloté.
- La création d'un groupe public industriel intégré.
- La mise en place d'un pacte national pour assurer l'avenir financier de ce service public.
- La construction d'un cadre social commun à l'ensemble des acteurs du secteur ferroviaire en maintenant le statut des cheminots et en unifiant la famille cheminote.
- Le renforcement du régulateur, afin de garantir l'impartialité dans l'accès au réseau.

Le projet de loi prévoit la mise en œuvre d'un groupe organisé en trois EPIC (Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial), intégré économiquement :

- L'actuel Réseau Ferré de France (RFF), future SNCF Réseau réunira toutes les fonctions de gestionnaire d'infrastructure en y regroupant SNCF Infra et la direction de la Circulation ferroviaire (DCF) actuellement dans la branche SNCF Infra. C'est lui qui devra garantir un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires.

- L'actuel EPIC Société Nationale des Chemin de Fer Français (SNCF), future SNCF Mobilités continuera d'assurer toutes les activités de transport des branches SNCF Proximités, SNCF Voyages et SNCF Geodis ainsi que la gestion des gares de la branche Gares & Connexions.
- Un EPIC de « tête », créé par la réforme et nommé SNCF, sera chargé du contrôle et du pilotage stratégiques, de la cohérence économique, de l'intégration industrielle, de l'unité et de la cohésion sociales du groupe public ferroviaire.

### Mouvement social

Une partie des salariés de la SNCF a fait grève entre le 11 et le 23 juin 2014 par opposition au projet de loi portant réforme du système ferroviaire et pour débattre de l'avenir du secteur ferroviaire. Le conflit a eu pour conséquences un manque à gagner de redevances évalué à 28 M€ et une baisse des charges d'exploitation du réseau (DCF) évaluée à 1,3 M€.

### Requalification d'une partie de la dette de RFF

Dans le cadre de la révision de la dette des administrations publiques au sens de Maastricht faite par l'INSEE en mai 2014, une partie de la dette de RFF est reclassée dans la dette publique au sens de Maastricht, à hauteur de 10,4 Md€ en 2012. Cette requalification n'entraîne pas de modification de la structure des comptes de RFF.

### Conjoncture économique

La conjoncture économique est restée atone au premier semestre 2014. La faible croissance a pesé sur les trafics, et donc le chiffre d'affaires. En contrepartie de cette faible croissance, la pression sur les prix s'est traduite par une inflation toujours faible (IPC hors tabac à 0,3 % sur un an au 30 juin 2014) et une tendance à la baisse des coûts des travaux publics (indice TP01). De même les taux d'intérêt sont restés très faibles dans un contexte toujours favorable.

## **1.1.2 Comparabilité des comptes**

### Evolution des principes et méthodes comptables

Les principes et méthodes comptables adoptés dans les états financiers intermédiaires arrêtés au 30 juin 2014 sont identiques à ceux utilisés dans les états financiers annuels arrêtés au 31 décembre 2013 à l'exception de la première application de l'interprétation IFRIC 21 « Taxes prélevées » (interprétation de la norme IAS 37 « provisions, passifs et actifs éventuels »).

## 1.2 Chiffres clés

En M€	1 <sup>er</sup> semestre 2014	1 <sup>er</sup> semestre 2013	Variation	Variation (%)
Chiffre d'affaires	2 952	2 851	+101	+4 %
Marge opérationnelle	1 045	950	+95	+10 %
Résultat opérationnel courant	594	702	-108	-15 %
Résultat financier	-631	-583	-48	+8 %
Résultat net avant IS	-36	119	-156	NS
Résultat net après IS	-82	46	-127	NS
Capacité d'autofinancement opérationnelle	1 040	989	+51	+5 %
Investissements nets (Corp. et Incorp.)	1 545	1 527	+18	+1 %
Dette financière nette en fin de période (valeur de remboursement – hors ICNE)	35 361	33 716 (au 31.12.2013)	+1 645	+5 %
Effectif moyen (ETP)	1 534	1 493	+41	+3 %

## 1.3 Evénements postérieurs à la clôture

### Remise à la justice des rapports d'expertise sur la catastrophe de Brétigny

Presque un an après le déraillement du train Intercités Paris-Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), deux rapports d'expertise ont été présentés à la justice. Ces rapports, dont des extraits ont été publiés dans la presse, ne sont pas en la possession de RFF ni de SNCF. La plus grande prudence s'impose dans leur interprétation. Ils sont présentés comme prolongeant les premières conclusions du Bureau Enquête Accidents (BEA TT) émises le 10 janvier 2014. Ils confirmeraient également des hypothèses présentées par RFF et SNCF à la suite d'expertises internes sur l'origine immédiate de la catastrophe. Enfin, ils s'ajoutent à d'autres constatations existantes et à venir. Toutes les expertises feront l'objet d'un débat contradictoire dans le cadre du débat judiciaire.

Depuis un an RFF et SNCF ont mis en place une équipe dédiée pour accompagner les victimes et leurs familles.

À titre préventif, SNCF et RFF 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.

### Collision à Denguin

Le jeudi 17 juillet 2014, le TER 867285 parti de Pau et à destination de Dax, a heurté l'arrière du TGV 8585 qui relie Tarbes à Paris-Montparnasse. Le choc s'est produit à côté de la gare de Lescar, à 14 km de Pau. L'accident a fait 13 blessés dont 2 dans un état grave, mais tous hors de danger.

A la suite de l'accident, trois enquêtes ont été déclenchées pour en déterminer les causes exactes : celle du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) à la demande du secrétaire d'Etat aux transports, l'enquête judiciaire ouverte par le procureur de la République et l'enquête interne conjointe SNCF-RFF.

Des mesures locales et nationales immédiates ont été décidées, dont certaines déjà mises en œuvre et d'autres sujettes à l'aval des autorités judiciaires.

Cet événement survenu postérieurement à la clôture semestrielle est sans lien avec des situations qui existaient au 30 juin 2014. Il n'a pas d'incidence sur les comptes consolidés semestriels de RFF. Les conséquences financières pour RFF restent à évaluer sur le second semestre.

Désignation du groupement mené par ICADE comme titulaire pressenti du contrat de partenariat pour le projet de la deuxième gare à Montpellier

Le titulaire pressenti du contrat de partenariat pour le projet de la deuxième gare à Montpellier vient d'être désigné par Réseau Ferré de France. Il s'agit du groupement mené par Icade.

La mise en service de cette deuxième gare sur le Contournement de Nîmes et Montpellier est prévue à la fin 2017.



## 2 Résultats et situation financière

### 2.1 Résultats du premier semestre 2014

<i>COMPTE DE RESULTAT DE GESTION - IFRS - M€</i>	1er Sem 2014	1er Sem 2013	Variations (M€)	Variations (%)
Produits commerciaux (redevances)	2 871	2 782	89	3%
Produits locatifs	43	42	1	2%
Autres produits	38	26	11	42%
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>2 952</b>	<b>2 851</b>	<b>101</b>	<b>4%</b>
Subventions d'exploitation Etat & CICE	59	115	-56	-49%
Exploitation du réseau (DCF)	-439	-442	3	-1%
Charges commerciales	-8	-15	7	-45%
Convention d'entretien	-1 081	-1 133	52	-5%
Autres charges du réseau	-139	-138	-1	0%
Charges liées à l'infrastructure	-1 220	-1 272	52	-4%
Charges liées à la gestion du foncier immobilier	-59	-56	-3	4%
Charges sur projets nettes de cofinancement	-17	-12	-5	46%
Coûts internes	-161	-137	-23	17%
Impôts et taxes	-65	-44	-22	49%
<b>MARGE OPERATIONNELLE</b>	<b>1 045</b>	<b>950</b>	<b>95</b>	<b>10%</b>
Dotations nettes de reprises	-454	-377	-78	21%
Cessions	11	88	-77	-88%
<b>RESULTAT OPERATIONNEL</b>	<b>594</b>	<b>702</b>	<b>-108</b>	<b>-15%</b>
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>-631</b>	<b>-583</b>	<b>-48</b>	<b>8%</b>
<b>RESULTAT NET TOTAL AVANT IMPOT</b>	<b>-36</b>	<b>119</b>	<b>-156</b>	<b>NS</b>
Impôts sur les bénéfices	-45	-74	28	-38%
Dont impôts versés	-18	-24	6	-25%
<b>RESULTAT NET TOTAL</b>	<b>-82</b>	<b>46</b>	<b>-127</b>	<b>NS</b>

#### 2.1.1 Marge opérationnelle

La MOP s'inscrit en augmentation de 10 %, à 1 045 M€, mieux que la prévision budgétaire, grâce aux effets suivants :

- Croissance du CA de +101 M€ à 2 952 M€ du fait de la revalorisation du barème tarifaire, et ce malgré la contraction des trafics accentuée par le mouvement social SNCF du mois de juin qui pèse à hauteur de 28 M€. Cette amélioration du CA est cependant partiellement consommée par une diminution de 56 M€ de la subvention due par l'Etat en complément des redevances acquittées par les entreprises ferroviaires de fret.
- Maîtrise des charges opérationnelles sous la responsabilité de l'entreprise :
  - Les charges d'exploitation de la Direction des Circulations Ferroviaires (DCF) diminuent de 3 M€ (-0,7 %) du fait de l'augmentation du CICE.
  - Les charges commerciales sont en forte baisse (-45 %) du fait de l'amélioration du suivi des sillons et de la qualité de service.
  - Les charges liées à l'infrastructure diminuent de 48 M€. Le bénéfice du CICE a ainsi été pris en compte en 2014 pour 18 M€ dès la contractualisation de la convention d'entretien avec SNCF Infra,

alors qu'en 2013, il n'avait été rétrocédé qu'en fin d'année ; par ailleurs, les opérations de gros entretien immobilisées sont en augmentation de 32 M€ sur le premier semestre.

- Les charges internes augmentent de 23 M€, à 161 M€, principalement portées par les charges informatiques pour 19M€.
- L'augmentation des impôts et taxes entre 2013 et 2014 est liée à l'application de la nouvelle norme IFRIC 21 (neutre sur l'ensemble de l'année)

## 2.1.2 Résultat opérationnel courant

Malgré l'amélioration de la MOP, le résultat opérationnel courant s'inscrit à 594 M€, en baisse de 108 M€ par rapport à 2013 (-15 %) :

- Le résultat sur cession d'actifs s'inscrit en baisse au 30 juin 2014 à 11 M€, contre 88 M€ au premier semestre 2013 qui avait été marqué par une opération d'envergure exceptionnelle avec la vente des terrains des Batignolles.
- Les charges de capital s'inscrivent en hausse par rapport au premier semestre 2013 du fait de l'accroissement des mises en services comptables qui augmentent de 78 M€ les dotations nettes aux amortissements.

## 2.1.3 Résultat financier

Malgré un contexte de taux toujours favorable, le résultat financier s'inscrit à -631 M€, contre -583 M€ à fin juin 2013 soit une dégradation de 48M€. Cette diminution du résultat financier traduit les effets suivants :

- Une hausse de 27 M€ du coût de l'endettement financier net avant retraitements IFRS (+4 %) qui résulte d'un effet taux favorable de -35 M€ qui ne compense plus l'effet volume défavorable de +61 M€ lié à la croissance de la dette. L'allocation stratégique du passif conformément au profil de risque de l'entreprise (86% à taux fixe, 8% à taux variable et 5% indexé à l'inflation à fin juin 2014) et la gestion optimisée de la dette ont permis de continuer à bénéficier en partie du contexte général de taux historiquement bas. Le coût moyen de la dette ressort ainsi sur le 1<sup>er</sup> semestre en diminution significative à 3.97% (contre 4.17% au 1<sup>er</sup> semestre 2013).
- L'augmentation de 30 % des frais financiers intercalaires immobilisés<sup>1</sup> à 87 M€, contre 67 M€ au 1<sup>er</sup> semestre 2013 (norme IAS 23).
- La valorisation en juste valeur des instruments financiers et autres éléments techniques à -28 M€, contre +14 M€ au 1<sup>er</sup> semestre 2013 (norme IAS 39).

## 2.1.4 Résultat net

En dépit d'un résultat net avant impôt devenu négatif à -36 M€, l'évolution récente de la législation fiscale conduit l'entreprise à constater une charge d'impôt de -45 M€, dont 18 M€ à verser à l'administration fiscale. Le résultat net ressort ainsi à -82 M€, contre +46 M€ au premier semestre 2013.

---

<sup>1</sup> A l'heure actuelle, RFF réalise 3 grands projets (SEA, BPL, CNM) dont les mises en services sont prévues à l'horizon 2017 (LGV EE2 non éligible à IAS 23 car les premières dépenses ont été comptabilisées avant 2009). Tant que ces projets ne sont pas mis en service, les dépenses associées viennent gonfler le stock d'investissements éligibles à la norme IAS 23, expliquant la dynamique des intérêts financiers intercalaires observées depuis plusieurs années.

## 2.2 Investissements

Dépenses immobilisables brutes (IFRS) en M€	1er semestre 2014	1er semestre 2013	Variations (M€)	Variations (%)
Grands projets de développement	1359	1941	-582	-30%
Projet régionaux de développement	303	426	-123	-29%
Mise en conformité du réseau	97	63	34	54%
Renouvellement et performance	1158	1153	5	0%
Autres (Foncier-immobilier, SI, MOA tiers)	64	51	13	25%
Frais financiers activés (Norme IAS 23)	113	85	28	33%
<b>TOTAL</b>	<b>3094</b>	<b>3718</b>	<b>-624</b>	<b>-17%</b>

Les dépenses d'investissement (y compris incorporelles) s'inscrivent dans la continuité des orientations décidées ces dernières années<sup>2</sup> : priorité à la rénovation du réseau structurant existant (renouvellement, sécurité, performance), achèvement des projets de développement déjà engagés (opérations inscrites dans les Contrats de Projets Etat-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), priorisation des études liées aux futurs grands projets sur la base des priorités établies par la commission Mobilité 21.

Les dépenses d'investissement brutes s'inscrivent en baisse à 3094 M€, contre 3 718 M€ au 1<sup>er</sup> semestre 2013, en raison de l'achèvement des principaux travaux de génie civil sur les LGV en construction. La production diminue également sur les projets régionaux de développement, 2014 étant une année de transition entre les CPER 2007-2013 et la prochaine génération de contrats en cours d'élaboration. Les investissements de rénovation du réseau existant (mise en conformité, renouvellement et performance) se maintiennent à un très haut niveau, compte tenue de la priorité accordée à ces opérations.

Les subventions d'investissement méritées au titre de cette production s'élèvent à 1 319 M€ vis-à-vis des cofinanceurs publics, contre 1 768 M€ au premier semestre 2013, en lien avec la diminution de la production sur les grands projets de développement.

## 2.3 Endettement net et financement

En M€	1er semestre 2014	1er semestre 2013	Variations (M€)	Variations (%)
Capacité d'autofinancement opérationnelle	1040	989	+51	+5%
IS exigible	-18	-24	+6	-25%
Variation de BFR opérationnel	50	-3	+53	NS
Dépenses d'investissement	-2612	-2667	+55	-2%
Subvention d'investissement	1083	1206	-123	-10%
Cession ou réduction de l'actif immobilisé	13	96	-83	-86%
Variation de BFR investissement	-631	190	-821	NS
Intérêts et collatéraux de garantie	-622	-908	+286	-32%
Variation nette de la dette nette de trésorerie et placement	-1097	-1123	+26	+2%

L'augmentation de la dette nette en valeur de remboursement s'élève à 1,6 Md€ sur le 1<sup>er</sup> semestre. Elle confirme l'accroissement tendanciel de la dette d'environ 3 Md€/an, dont une moitié traduit le déficit structurel du réseau existant et l'autre le financement des investissements de développement (y compris variation du BFR).

En complément de ses ressources propres et des concours publics qui lui sont versés, RFF assure son financement auprès des marchés financiers internationaux par l'intermédiaire d'émissions obligataires et de placements privés multidevises. RFF a levé au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2014 sur les marchés internationaux de capitaux 3,3 milliards d'euros de financement à long terme en 22 opérations publiques ou privées libellées en € et en USD auprès d'une base d'investisseurs diversifiée. Le refinancement du 1<sup>er</sup> semestre s'est réalisé à des conditions de financement absolues (2,31% en moyenne) et relatives très compétitives sur des maturités à long terme (15 ans en moyenne) adossées à la nature des actifs d'un gestionnaire d'infrastructure. Ces émissions ont permis de couvrir sur le 1<sup>er</sup> semestre deux tiers du programme d'émission prévisionnel annuel, dont 2,1 Md€ de remboursements d'emprunts.

La dette financière nette en valeur de remboursement hors ICNE s'élève à 35 361 M€, en hausse de 1 645 M€ sur le premier semestre 2014. En application du référentiel IFRS, la dette financière nette s'élève à 39 115 M€ au 30 juin 2014.

## 2.4 Activité économique de l'entreprise

### 2.4.1 Activité commerciale

L'ensemble des prestations minimales et de la redevance qui a été mise en place pour le service annuel 2014 affichent une augmentation moyenne de 3,5% par rapport à 2013 essentiellement portée par les augmentations tarifaires alors que les volumes sont en retrait après l'impact du mouvement social de 12 jours du mois de juin (-28 M€).

En M€	1 <sup>er</sup> semestre 2014	1 <sup>er</sup> semestre 2013	Variation	Variation (%)
Redevance d'accès (RA)	975,3	987,1	-11,8	-1%
Redevance de réservation (RR)	1 018,4	928,5	89,9	10%
Redevance de circulation (RC)	670,5	707,2	-36,7	-5%
Redevance Quais (RQ)	49,8	0,0	49,8	NS
<b>Total</b>	<b>2 714,0</b>	<b>2 622,8</b>	<b>91,2</b>	<b>3%</b>

L'augmentation des prestations complémentaires, quant à elle, est la résultante d'un meilleur suivi de l'utilisation des installations de service (+2,8% par rapport à 2013).

L'évolution des circulations par activité est précisée dans le tableau ci-dessous :

En millions de train-km	1 <sup>er</sup> sem. 2014	1 <sup>er</sup> sem. 2013	Variation	Variation (%)
<b>Trains aptes à la grande vitesse</b>	<b>66,9</b>	<b>69,4</b>	<b>-2,5</b>	<b>-3,6%</b>
SNCF	64,3	66,9	-2,6	-3,9%
EUROSTAR	2,6	2,5	0,1	3,3%
<b>Trains grande ligne (TGL)</b>	<b>18,5</b>	<b>19,8</b>	<b>-1,3</b>	<b>-6,6%</b>
SNCF	18,3	19,4	-1,1	-5,7%
THELLO	0,2	0,4	-0,2	-50,0%
<b>Trains régionaux de voyageurs</b>	<b>116,2</b>	<b>119,7</b>	<b>-3,5</b>	<b>-2,9%</b>
<b>Activité Voyageurs</b>	<b>201,7</b>	<b>208,9</b>	<b>-7,2</b>	<b>-3,4%</b>
<b>Activité Fret</b>	<b>36,0</b>	<b>37,2</b>	<b>-1,2</b>	<b>-3,2%</b>
SNCF	23,4	25,0	-1,6	-6,4%
Entreprises Ferroviaires Alternatives* (EFA)	12,6	12,2	0,4	3,3%
<b>Autres</b>	<b>3,2</b>	<b>3,0</b>	<b>0,2</b>	<b>6,7%</b>
Divers (AEF, matériel, navettes...)	0,4	0,4	0	0,0%
Infra	2,8	2,6	0,2	7,7%
<b>Total</b>	<b>240,9</b>	<b>249,1</b>	<b>-8,2</b>	<b>-3,3%</b>

Avant les mouvements sociaux, le taux de circulation 2014 avait augmenté de 1 point par rapport au premier semestre 2013 pour atteindre 96,1%.

Par activité, les principales variations sont les suivantes :

- Le retrait de l'activité des trains aptes à la grande vitesse (TAGV) est tiré par l'opérateur historique notamment sur les axes Nord, Sud-Est et Est, malgré l'augmentation du trafic d'Eurostar (+3,3% par rapport à 2013).
- La baisse de l'activité Trains Grandes Lignes (TGL) est la résultante de la suppression de certaines liaisons Thello et de la suppression de liaisons internationales (Paris <-> Barcelone) qui se font désormais en TGV.
- La croissance de l'activité des trains régionaux de voyageurs à fin mai (TER : +1,2% et Transilien +1,7%) compensait la diminution des activités TAGV et TGL. Cette croissance s'explique par la mise en service commercial d'investissements de développement (réouverture du sillon Alpin Sud, ouverture du tram train Nantes-Chateaubriand, mise en place des schémas directeurs B+ et D). Elle est néanmoins absorbée, à fin juin, par l'impact des mouvements sociaux.

- L'activité Fret apparaissait stabilisée, à fin mai, pour la première année, après une baisse structurelle du secteur. Cette évolution est imputable aux entreprises ferroviaires alternatives dont le développement compense la baisse de l'opérateur historique FRET SNCF.

RFF développe par ailleurs une politique contractuelle renforçant ses engagements sur la qualité de service vis-à-vis des entreprises ferroviaires. Grâce à l'amélioration du suivi des sillons et de la qualité de service sur le premier semestre 2014, les charges d'indemnisation diminuent à 8 M€ fin juin 2014, contre 15 M€ au premier semestre 2013.

## **2.4.2 Exploitation du réseau (DCF)**

La DCF assure principalement deux missions pour le compte de RFF : le tracé de sillons et l'exploitation du réseau. Conformément aux dispositions légales en vigueur, RFF rémunère la DCF de façon à couvrir la totalité de ses charges, déduction faite des produits reçus au titre des productions réalisées en sous-traitance dans le cadre de contrats de prestation passés avec des tiers.

Les charges opérationnelles de la DCF s'élèvent à 439 M€ au 30 juin 2014, inférieures de 3 M€ aux 442 M€ du premier semestre 2013, en raison essentiellement du CICE (12M€ comptabilisé au premier semestre 2014 ; en 2013 l'effet CICE avait été connu et intégralement comptabilisé en fin d'année).

## **2.4.3 Maintenance du réseau**

L'activité de maintenance du réseau se décline à travers l'entretien du réseau (maintenance courante confiée à SNCF essentiellement au travers de la convention Entretien comptabilisée en charge dans le compte de résultat) et le renouvellement du réseau (remplacement d'actifs ou allongement de leur durée de vie dans le cadre d'investissements immobilisés).

### **2.4.3.1 Entretien du réseau et autres charges de gestion du réseau**

Le coût de la convention d'entretien du réseau est de 1 081 M€ à fin juin 2014, en retrait de 52 M€ par rapport au réalisé du 1<sup>er</sup> semestre 2013 de 1 133 M€. Cette diminution renvoie à des effets techniques, alors que la production est globalement conforme aux prévisions et comparable à celle du premier semestre 2013 :

- L'impact du CICE a été pris en compte pour 18 M€ dès la contractualisation de la convention d'entretien avec SNCF Infra, alors qu'en 2013, il n'avait été rétrocédé qu'en fin d'année ;
- les opérations de gros entretien immobilisées sont en augmentation de 32 M€ sur le premier semestre.

Le coût de la convention des services en gare (CSG) s'élève à 34 M€ au 30 juin 2014, en augmentation de 2 M€ par rapport au coût constaté sur le premier semestre 2013 du fait de l'extension du périmètre à maintenir.

La charge de transport et fourniture d'électricité s'établit à fin juin 2014 à 86 M€, contre et 89 M€ à fin juin 2013, en raison de la baisse du TURPE (Tarif d'Utilisation des Réseaux Publics d'Electricité) entrée en vigueur mi-2013.

### **2.4.3.2 Investissements de renouvellement et performance**

Ces investissements visent à maintenir, voire accroître, la performance du réseau existant,. Dans un contexte de vieillissement du réseau et des infrastructures, l'effort de rénovation et de modernisation du réseau se poursuit à un

rythme soutenu. En 2014, il se décline particulièrement sur la rénovation des voies et appareils de voie du réseau principal (plan Vigirail), la création des bâtiments de Commande Centralisée du Réseau pour remplacer les nombreux petits postes d'aiguillage, ainsi que les programmes de liaison GSM-R entre le sol et le bord.

La grande majorité de ces opérations porte sur la partie structurante du réseau existant, notamment l'Île-de-France, conformément aux recommandations de l'audit Rivier 2 de l'EPFL.

La production au 30 juin 2014 s'établit à 1 158 M€ de dépenses immobilisables (hors intérêts intercalaires), soit un niveau sensiblement proche de la production au premier semestre 2013 (1 153 M€). L'avancement sur le premier semestre est globalement en phase avec les prévisions, grâce à des conditions climatiques très favorables du début d'année.

#### **2.4.4 Mises en conformité du réseau**

Ces investissements correspondent à la mise en œuvre des dispositions réglementaires et légales qui s'imposent au gestionnaire d'infrastructure, principalement pour des raisons socio-économiques collectives.

La production à fin juin 2014 s'établit à 97 M€ (y compris dépenses non immobilisables), en forte progression par rapport au premier semestre 2013 (63 M€).

L'effort porte particulièrement en 2014 sur les investissements de sécurité, en hausse de 25 % notamment aux passages à niveau et dans les tunnels et les travaux d'accessibilité, en augmentation de 56 %, principalement en Ile de France.

#### **2.4.5 Développement du réseau**

Les investissements de développement du réseau comprennent les investissements sur les grands projets nationaux (grands projets nationaux avant travaux, grands projets en travaux et projets en partenariat public-privé), ainsi que les projets régionaux (principalement les projets inscrits aux Contrats de Projets Etat-Régions et les autoroutes ferroviaires).

Sur l'ensemble de ce périmètre, les dépenses immobilisables (incluant les PPP évalués en normes IFRS) diminuent de 708M€ par rapport au 30/06/2013, pour s'établir à 1705M€. Cette évolution est essentiellement due au projet SEA dont l'essentiel de la production a été réalisée en 2013 (-577M€).

##### **2.4.5.1 Grands projets avant travaux**

Les grands projets en phase amont ont été hiérarchisés en 3 groupes de priorité décroissante par la Commission Mobilité 21.

Au 30/06/2014, les dépenses immobilisables des grands projets avant travaux s'établissent à 14 M€, en progression de 3 M€ par rapport au 30/06/2013. En y incorporant les études avant l'AVP, au 30 juin 2014, les dépenses totales réalisées sur ces projets s'établissent à 28 M€, soit une évolution de +5 M€ par rapport au 30/06/2013.

Dépenses totales en M€	1er semestre 2014	1er semestre 2013	Variation (M€)	Variation (%)
<b>Grands projets nationaux avant travaux</b>	<b>28</b>	<b>23</b>	<b>5</b>	<b>20%</b>
<i>Grands Projets Sud-Ouest (GPSO)</i>	3	5	(2)	-35%
<i>Liaison Roissy Picardie</i>	2	2	0	10%
<i>Paris-Lyon augmentation de capacité LN1</i>	4	0	4	NS
<i>Noeud Ferroviaire Lyonnais</i>	2	1	1	54%
<i>Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur</i>	3	4	(1)	-34%
<i>Liaison Nouvelle Paris Normandie</i>	0	1	(0)	-50%
<i>Autres grands projets nationaux avant travaux (priorité 2 et 3)</i>	14	11	3	30%

Par rapport au 30/06/2013, les dépenses des projets en priorité 1 progressent de 1,4M€, alors que celles des projets en priorité 2 sont en recul de -3.5M€, en cohérence avec les orientations définies dans le rapport Mobilité 21.

Le réalisé au 30/06/2014, sur les projets en priorité 3 correspond à une dépense exogène au pilotage de ces projets : l'acquisition d'un bâtiment à Dijon pour 7M€, suite à une mise en demeure d'acquiescer.

#### **2.4.5.2 Grands projets en travaux**

Cette catégorie regroupe les grands projets de LGV sous maîtrise d'ouvrage RFF en phase travaux, c'est-à-dire principalement la LGV Est phase 2, ainsi que le projet EOLE.

Les dépenses immobilisables des Grands Projets en Travaux s'établissent à 172M€ au 30/06/2014, contre 272M€ au 30/06/2013. L'essentiel de la production concerne les travaux de la LGV Est phase 2 à hauteur de 138M€ qui se déroulent conformément au planning des travaux prévu initialement (achèvement des travaux de génie civil). En tenant compte des dépenses non immobilisables (sur le projet EOLE principalement), le réalisé au 30 juin 2014 s'établit à 181M€.



### 2.4.5.3 Grands projets en PPP

Au 30/06/2014, la production réalisée sur les projets en PPP (y compris sous MOA RFF) s'établit à 1 174 M€, contre 1 658 M€ au 30/06/2013, soit une variation -484 M€, essentiellement due au planning des travaux sur le projet SEA. Cette variation est accentuée par le fait que le projet est en avance et que les travaux les plus lourds (génie civil) ont finalement été réalisés en 2013.

Cette valorisation en normes IFRS intègre l'anticipation d'une partie de l'effet indexation des immobilisations à terminaison et la prise en compte d'une provision pour risques sur les loyers futurs.

**Pour le projet SEA :** La production de la période s'établit à 584 M€, dont 525 M€ sous maîtrise d'ouvrage du concessionnaire et 59 M€ sous maîtrise d'ouvrage RFF (jonctions et Bouchon ferroviaire de Bordeaux 2). L'avancement global du projet est de 73%, pour une mise en service toujours prévue pour 2017.

**Pour le projet LGV BPL :** La production de la période s'élève à 328M€, dont 300M€ sous maîtrise d'ouvrage du partenaire et 28M€ sous maîtrise d'ouvrage RFF. L'avancement global sur le projet sous maîtrise d'ouvrage du partenaire est de 53 %, pour une mise en service toujours prévue pour 2017.

**Pour le projet CNM :** La production de la période s'établit à 257M€, dont 232M€ sous maîtrise d'ouvrage du partenaire et 25M€ sous maîtrise d'ouvrage RFF (jonctions et modernisation Montpellier Perpignan). L'avancement global sur le projet sous maîtrise d'ouvrage du partenaire est de 31 %, pour une mise en service toujours prévue pour 2017.

Hors effets d'indexation et d'actualisation des immobilisations à terminaison et hors provision pour risque incluse dans les loyers à verser, la production réalisée sur les projets en PPP au 30/06/2014 est estimée à 1149M€.

### 2.4.5.4 Projets régionaux de développement

Les projets entrant dans cette catégorie regroupent essentiellement les projets des CPER (contrats de projets Etat-Régions) ainsi que les autoroutes ferroviaires. Au 30/06/2014, les dépenses immobilisables s'établissent à 303M€ contre 426M€ au 30/06/2013, marquant la fin des travaux sur de nombreux projets des CPER 2007-2013, avant le lancement de la prochaine génération de contrats.

## 2.4.6 Activité foncière-immobilière

Le montant des produits locatifs s'élève à 42,9 M€ au 30/06/2014, contre 42,2 M€ au 30/06/2013. Les charges liées à la gestion du foncier-immobilier augmentent de 2,5 M€ à 58,7 M€ par rapport au premier semestre 2013 en raison d'une meilleure prise en compte des consommations et obligations de RFF (facturation des fluides au réel par la SNCF, production des diagnostics amiantes et travaux liés à la responsabilité de propriétaire de RFF).

Le résultat des cessions réalisées au premier semestre 2014 s'élève à 11 M€, contre 88 M€ au premier semestre 2013 qui avait été marqué par une opération d'envergure exceptionnelle avec la vente des terrains des Batignolles pour 79 M€.

## 2.4.7 Coûts internes et effectifs

Les coûts internes sont constitués des charges de personnel (dont une part immobilisable), des dépenses liées au système d'information et des autres dépenses de fonctionnement (locaux, études, sous-traitance, etc.). Une partie fait l'objet de refacturation. Les coûts internes se sont élevés à 161 M€ au premier semestre 2014, contre 137 M€ au

30 juin 2013, du fait de la croissance des dépenses informatiques pour l'essentiel (+19 M€) et de l'accroissement des charges de personnel brutes (+5 M€).

En perspective de sa transformation en SNCF Réseau, RFF a progressivement renforcé son organisation, en s'appuyant notamment sur des mises à disposition de personnels SNCF dont les charges sont refacturées à la SNCF à hauteur de 4 M€, contre 1 M€ au 1<sup>er</sup> semestre 2013. RFF a également continué d'allouer les ressources nécessaires aux projets d'investissement (production immobilisée en hausse de 1 M€). Les charges de personnel nettes de refacturation et de production immobilisée s'élèvent ainsi à 59 M€, comme au 1<sup>er</sup> semestre 2013 (hors provision retraite).

Au 30/06/2014, l'effectif s'élève à 1 536 ETP<sup>3</sup>, en hausse de 0,7 % par rapport au 31 décembre 2013, soit 1 534 ETP en moyenne, contre 1 493 ETP en moyenne au premier semestre 2013 (après déduction des collaborateurs en contrat suspendus, des absences de plus de 90 jours et des mises à disposition sortantes, et après avoir pris en compte le temps partiel des contrats de travail). Parmi les 1 536 ETP d'effectif en point de sortie au 30 juin 2014, on dénombre 54 fonctionnaires détachés et 101 collaborateurs mis à disposition (98 agents par la SNCF, 1 agent par le SCET et 2 agents de la RATP); par ailleurs, 52 collaborateurs de RFF sont détachés dont 41 à la SNCF. Dans la perspective de la création de SNCF Réseau au sein du groupe public ferroviaire intégré, les mobilités croisées à travers des mises à disposition de personnels ont été fortement accrues depuis un an entre RFF et la SNCF (+16,7 % de mises à disposition entrantes à RFF<sup>4</sup>). Afin d'assurer le pic de production induit par cette année de transition, le recours aux CDD a augmenté de 13,8 %.

L'augmentation des dépenses informatique est principalement liée au renforcement des services offerts et aux dépenses engagées pour la mise en place de centres de services. La mise en œuvre du SI de la production horaire et de la gestion opérationnelle des circulations contribue à la croissance des dépenses liées aux projets, en parallèle des évolutions engagées sur les SI de gestion dans le cadre de la création de SNCF Réseau.

## 2.4.8 Financements publics et impôts

### 2.4.8.1 Concours publics relatifs à la gestion du réseau

L'Etat alloue chaque année au titre de l'horaire de service principal une enveloppe de concours budgétaires à RFF (programme 203), composée des compléments de prix assujettis à TVA suivants :

- les Redevance d'Accès TER et TET comptabilisées dans les produits commerciaux pour un montant de 898 M€, contre 878 M€ au 1<sup>er</sup> semestre 2013 ;
- une subvention d'exploitation – compensation fret – destinée à assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret, en complément des redevances versées par les entreprises de fret. Cette subvention est comptabilisée au 30 juin 2014 pour un montant de 59 M€ par rapport à une prévision d'exécution de Loi de Finances initiale de 145 M€. Son montant est en nette diminution par rapport aux 115 M€ du 1<sup>er</sup> semestre 2013 en raison de la diminution de la prévision d'exécution de la loi de finances par rapport à 2013 (272 M€).

Avec un total de 957 M€, ces concours publics s'inscrivent en baisse de 37 M€, soit 3,7 % par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2013.

<sup>3</sup> Equivalent temps plein.

<sup>4</sup> Toute garantie étant prise dans le respect des règles d'indépendance entre la gestion du réseau et les activités de transporteur.

#### **2.4.8.2 Concours publics relatifs au financement sur le réseau**

Au titre de ses opérations d'investissements sur le réseau et des études sur projets, RFF reçoit des cofinancements de la part de partenaires publics et privés. Les partenaires publics peuvent être différenciés selon qu'il s'agisse de l'AFITF ou des autres collectivités publiques.

Les subventions appelées par RFF au premier semestre 2014 s'élèvent à 1 059 M€, dont 360 M€ appelés auprès de l'AFITF.

Dans un contexte économique difficile, les créances de subventions sont en forte augmentation à 1 429 M€, contre 1 161 M€ à fin 2013, soit une augmentation de 23 %.

#### **2.4.8.3 Fiscalité**

Au 30 juin 2014, RFF a comptabilisé une charge de 65 M€ d'impôts et taxes (hors taxes assimilées aux charges de personnel), soit une augmentation de 49 % par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2013 qui s'explique en totalité par l'évolution de l'interprétation de la norme IFRIC 21, neutre sur l'ensemble de l'année.

Du fait des pertes antérieures, RFF bénéficie d'un important crédit d'impôts différés actifs (3,7 Md€ au 30/06/2014). Les durcissements de la législation fiscale, tant au niveau du plafonnement d'imputation des déficits reportables que de la limitation de la déductibilité des charges financières à 75 % n'exonèrent plus l'entreprise de verser de l'IS à l'administration fiscale, malgré un résultat net avant impôt déficitaire, soit un impact de 13 M€.

Depuis 2013, l'entreprise bénéficie du CICE pour un montant total de 31 M€ au 30 juin 2014, dont 1 M€ directement perçus par RFF et 30 M€ indirectement perçus par rétrocession de la DCF et de SNCF Infra.

## 3 Gouvernement d'entreprise

### 3.1 Le Conseil d'Administration

Le conseil d'administration de RFF est composé de 18 membres dont :

- 7 représentants de l'Etat ;
- 5 personnalités qualifiées ;
- 6 représentants du personnel.

Le conseil d'administration est assisté de 4 comités spécialisés :

- la commission des marchés et des achats, consultée sur l'attribution des marchés dont le montant est supérieur à un certain seuil (3 M€ pour les marchés de services, 9 M€ pour les marchés de fournitures et 15 M€ pour les marchés de travaux) ;
- le comité d'audit, qui prépare les dossiers économiques, financiers et comptables importants ;
- le comité de la stratégie, qui assiste le CA en matière stratégique (dont tarification, contrat de performance, relations contractuelles avec le gestionnaire d'infrastructure délégué...) ;
- le comité des engagements, qui assiste le CA en matière d'investissements et d'engagements financiers importants (programmes d'investissement et de développement, projets relatifs au patrimoine immobilier, etc.).

### 3.2 L'équipe dirigeante

Le Président nomme les membres de la direction générale et définit leurs attributions. Dans leur domaine de compétence, les membres de la direction générale reçoivent du Président les délégations utiles pour agir et décider en son nom. L'équipe de direction générale est composée de sept membres (dont le Président).



**RAPPORT DES COMMISSAIRES**  
**AUX COMPTES**  
**AU 30 JUIN 2014**

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

Mazars  
61, rue Henri Regnault  
92400 Courbevoie

## **RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR L'INFORMATION FINANCIERE SEMESTRIELLE 2014**

### **RESEAU FERRE DE FRANCE**

92, avenue de France  
75013 PARIS

Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par Le Ministère de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi et en application de l'article L. 451-1-2 III du Code monétaire et financier, nous avons procédé à :

- l'examen limité des comptes semestriels consolidés résumés de Réseau ferré de France (« RFF »), relatifs à la période du 1<sup>er</sup> janvier 2014 au 30 juin 2014, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces comptes semestriels consolidés résumés ont été établis sous la responsabilité de votre Conseil d'Administration. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

### **1. Conclusion sur les comptes**

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

Une ligne budgétaire d'un montant de 271 M€ a été inscrite dans la loi de finance pour 2014 au profit de RFF au titre de la compensation tarifaire fret. Pour être définitivement attribuée, cette compensation doit faire l'objet d'une décision du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. A ce jour, RFF n'a pas reçu de décision d'attribution, ni de versement, mais a enregistré un produit à recevoir de 59 M€ au titre du premier semestre 2014, comme le mentionne la note 8.2 de l'annexe aux comptes semestriels consolidés résumés. En l'absence de notification de décision d'attribution, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère recouvrable du produit à recevoir inscrit à l'actif du bilan de RFF.

Nous formulons une réserve sur ce point dans la mesure où la documentation et le fait générateur de ce produit ne respectent pas les critères définis par la norme IAS 20 "Comptabilisation des subventions publiques et informations à fournir sur l'aide publique".

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

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les notes suivantes de l'annexe aux comptes semestriels consolidés résumés :

- La note 7.8 « Provisions » qui mentionne l'incertitude existant quant à l'évaluation :
  - des litiges en cours concernant les inondations survenues en Arles en décembre 2003,
  - des provisions pour dépollution et risques environnementaux, fondées sur la connaissance à ce jour des actifs à traiter.
- La note 5. « Comparabilité des comptes » qui mentionne l'incidence de la première application de l'interprétation d'IFRIC 21.

## 2. Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité commentant les comptes semestriels consolidés résumés sur lesquels a porté notre examen limité. A l'exception de l'incidence du fait exposé 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 semestriels consolidés résumés.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Courbevoie, le 31 juillet 2014

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit



Jean-François Châtel  
Associé

Mazars



Lionel Gotlib  
Associé