



RAPPORT FINANCIER

AU 31 DECEMBRE 2014



SOMMAIRE DU RAPPORT FINANCIER

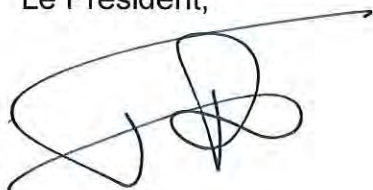
- I. Comptes annuels au 31 décembre 2014.**
- II. Rapport de gestion comptes annuels au 31 décembre 2014**
- III. Comptes consolidés au 31 décembre 2014**
- IV. Rapport de gestion comptes consolidés au 31 décembre 2014**
- V. Rapports des Commissaires aux Comptes au 31 décembre 2014**

ATTESTATION

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes pour l'exercice clos au 31 décembre 2014 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport de gestion ci-joint présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes auxquels elles sont confrontées.

Fait à Paris, le 19 Février 2015

Le Président,



Jacques RAPOPORT

La Directrice générale adjointe
Finances et Achats,



Odile FAGOT



COMPTES ANNUELS

AU 31 DECEMBRE 2014

SNCF Réseau

(anciennement Réseau ferré de France)

Comptes annuels au

31 décembre 2014



SOMMAIRE

BILAN	3
BILAN	4
COMPTE DE RESULTAT	5
TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE	6
ANNEXE	7
1 PRESENTATION DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC SNCF RESEAU	7
2 EVENEMENTS SIGNIFICATIFS.....	8
3 PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES	8
3.1 IMMOBILISATIONS CORPORELLES	9
3.1.1 IMMOBILISATIONS EN COURS	9
3.1.2 IMMOBILISATIONS EN SERVICE	9
3.1.3 CESSIONS.....	13
3.2 SUBVENTIONS	13
3.3 CREANCES	14
3.4 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILES	14
3.5 OPERATIONS EN DEVISES ET PROVISIONS POUR PERTES DE CHANGE.....	14
3.6 INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES	14
3.7 DETTES FINANCIERES	15
3.8 PROVISION POUR DÉPOLLUTION ET RISQUES ENVIRONNEMENTAUX	15
3.9 ASSURANCES	15
4 CHANGEMENTS DE METHODE	16
5 COMPARABILITE DES COMPTES	16
6 EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE	16
7 COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN ET AU COMPTE DE RÉSULTAT ET AU TABLEAU DE FLUX DE TRESORERIE.....	17
7.1 COMPLEMENTS D'INFORMATION RELATIFS AU BILAN.....	17
7.1.1 TABLEAU DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET INCORPORELLES	17
7.1.2 TABLEAU DES AMORTISSEMENTS.....	19
7.1.3 VALEUR ACTUELLE DE L'ACTIF A LA DATE DE CLÔTURE	19
7.1.4 TABLEAU DES DEPRECIATIONS DES IMMOBILISATIONS EN COURS.....	21
7.1.5 IMMOBILISATIONS FINANCIERES	21
7.1.6 AVANCES ET ACOMPTES VERSES SUR COMMANDES EN COURS	22
7.1.7 AUTRES CREANCES	23
7.1.8 ETAT DES ECHEANCES DES CREANCES	23
7.1.9 DEPRECIATION DES CREANCES.....	24
7.1.10 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILEES, DISPONIBILITES	24
7.1.11 CHARGES CONSTATEES D'AVANCE	24
7.1.12 CHARGES A REPARTIR	25
7.1.13 ECART DE CONVERSION ACTIF	25
7.1.14 TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES	25
7.1.15 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	26
7.1.16 TABLEAU DES PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES.....	28
7.1.17 DETTES FINANCIERES	29
7.1.18 AVANCES ET ACOMPTES RECUS.....	34

7.1.19	AUTRES DETTES.....	35
7.1.20	ETAT DES ECHEANCES DES DETTES.....	35
7.1.21	PRODUITS CONSTATES D'AVANCE.....	36
7.2	COMPLEMENTS D'INFORMATION RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT	36
7.2.1	VENTILATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES	36
7.2.2	SUBVENTIONS D'EXPLOITATION.....	36
7.2.3	COUT DE LA GESTION MANDATEE	37
7.2.4	AUTRES ACHATS ET CHARGES EXTERNES	38
7.2.5	IMPOTS ET TAXES	38
7.2.6	CHARGES DE PERSONNEL.....	39
7.2.7	HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES.....	40
7.2.8	RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	40
7.2.9	IMPOT SUR LES SOCIETES.....	40
7.3	COMPLEMENTS D'INFORMATION RELATIFS AU TABLEAU DES FLUX DE	
	TRESORERIE	40
7.3.1	TRESORERIE LIEE A L'ACTIVITE	40
7.3.2	TRESORERIE LIEE AUX OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	41
7.3.3	TRESORERIE LIEE AUX OPERATIONS DE FINANCEMENT.....	41
8	INFORMATIONS SUR LES PARTIES LIEES	41
9	ENGAGEMENTS HORS BILAN.....	43
9.1	ENGAGEMENTS DONNES ET REÇUS SUR INSTRUMENTS FINANCIERS.....	43
9.2	AUTRES ENGAGEMENTS DONNÉS ET REÇUS	45

BILAN

ACTIF	Références annexes 7.	31/12/2014			31/12/2013
		Montants bruts	Amortissements et dépréciations	Net	Net
En Millions d'euros					
Immobilisations incorporelles	1.1/1.2	1 086,0	115,8	970,2	752,3
Immobilisations corporelles	1.1/1.2	59 556,5	16 228,0	43 328,5	38 826,5
Immobilisations corporelles en cours	1.1/1.4	12 457,6	13,2	12 444,4	12 937,7
Immobilisations corporelles en cours mises à disposition du concessionnaire	1.1	189,6		189,6	189,6
Immobilisations financières	1.5	1 180,6	0,1	1 180,5	590,3
ACTIF IMMOBILISE		74 470,3	16 357,1	58 113,2	53 296,3
Avances et acomptes versés sur commandes en cours	1.6	180,8		180,8	102,3
Créances clients et comptes rattachés	1.8/1.9	873,7	21,9	851,8	824,0
Autres créances	1.7/1.9	3 302,0	39,2	3 262,9	2 873,3
Valeurs mobilières de placement, disponibilités	1.10	3 273,8		3 273,8	3 903,2
Charges constatées d'avance	1.11	597,1		597,1	615,2
ACTIF CIRCULANT		8 227,4	61,1	8 166,4	8 318,0
Charges à répartir	1.12	416,2	258,1	158,2	164,3
Primes de remboursement des obligations	1.12	12,6	12,2	0,4	1,2
Écart de conversion actif	1.13	219,3		219,3	282,8
TOTAL GÉNÉRAL		83 345,9	16 688,5	66 657,4	62 062,6

BILAN

PASSIF	Références annexes 7.	31/12/2014	31/12/2013
En Millions d'euros			
Dotation en capital	1.14	9 764,6	9 764,6
Report à nouveau	1.14	(14 022,6)	(13 882,9)
Résultat de l'exercice	1.14	(244,4)	(139,7)
Subvention d'investissement	1.15	21 709,8	19 738,2
CAPITAUX PROPRES		17 207,5	15 480,3
PROVISIONS	1.16	692,0	704,2
Dettes financières	1.17	41 879,4	38 881,5
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours	1.18	303,1	265,1
Fournisseurs et comptes rattachés	1.20	2 636,9	2 787,6
Dettes fiscales et sociales	1.20	223,0	185,4
Autres dettes	1.19	2 275,9	2 440,2
Produits constatés d'avance	1.21	1 439,6	1 318,3
DETTES		48 757,9	45 878,1
Écart de conversion passif			
TOTAL GÉNÉRAL		66 657,4	62 062,6

COMPTE DE RESULTAT

En Millions d'euros	Références annexes 7.	31/12/2014	31/12/2013
Ventes de fournitures	2.1	39,8	36,2
Production vendues de services	2.1	5 877,1	5 654,0
Montant net du chiffre d'affaires		5 917,0	5 690,2
Production immobilisée		53,2	43,2
Subventions d'exploitation	2.2	148,2	164,5
Reprises de subventions d'investissement	1.14	593,5	477,5
Reprises sur provisions, dépréciations (et amortissements) transfert de charges		72,0	93,9
Autres produits		6,9	2,0
Produits d'exploitation		6 790,7	6 471,4
Coût de la gestion mandatée	2.3	3 218,5	3 193,3
Etudes		76,4	66,0
Travaux		35,7	48,4
Autres achats et charges externes	2.4	497,5	443,2
Impôts, taxes et versements assimilés	2.5	86,2	125,9
Salaires et traitements	2.6	86,1	83,6
Charges sociales	2.6	43,2	41,8
Dotations aux amortissements et dépréciation des immobilisations	1.2 / 1.4	1 580,0	1 343,6
Dotations aux provisions sur actifs circulants	1.9	26,3	23,0
Dotations aux provisions		28,3	21,4
Charges d'exploitation		5 678,1	5 390,1
RESULTAT D'EXPLOITATION		1 112,7	1 081,2
Autres intérêts et produits assimilés		466,3	487,4
Reprise sur provisions		68,5	
Différences positives de change		1,4	4,2
Produits sur valeurs mobilières de placement (cessions et intérêts)		8,6	2,2
Transferts de charges financières			
Produits financiers		544,7	493,9
Intérêts et charges assimilées sur la dette		1 460,1	1 345,4
Autres charges financières		446,6	462,6
Dotations aux provisions	1.16	7,5	11,8
Différences négatives de change			
Amortissement des charges à répartir	1.12	17,5	21,2
Charges financières		1 931,6	1 841,0
RESULTAT FINANCIER		(1 386,9)	(1 347,1)
RESULTAT COURANT AVANT IMPOT		(274,2)	(265,9)
Sur opérations en capital		112,9	157,2
Sur opérations de gestion			36,3
Reprises sur provision et dépréciations, transfert de charges		4,5	(33,6)
Produits exceptionnels		117,4	159,9
Sur opérations en capital		24,4	64,8
Sur opérations de gestion		1,1	0,4
Dotations aux amortissements, aux provisions, aux dépréciations		40,1	(43,9)
Charges exceptionnelles		65,6	21,3
RESULTAT EXCEPTIONNEL		51,8	138,6
Impôts sur les bénéfices	2.9	22,0	12,4
RESULTAT NET DE L'EXERCICE		(244,4)	(139,7)

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

En Millions d'euros	Références annexes 7.	31/12/2014	31/12/2013
Flux de trésorerie liés à l'activité			
Résultat net de l'exercice		(244,4)	(139,7)
Elimination des charges et produits sans incidence sur la trésorerie		902,9	718,3
Coût de la dette		1 389,3	1 345,7
Capacité d'autofinancement		2 047,8	1 924,3
Variation du besoin en fonds de roulement	3.1	70,3	237,3
Flux net de trésorerie lié à l'activité		2 118,1	2 161,6
Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement			
Acquisitions d'immobilisations		(5 990,6)	(5 047,2)
Cessions d'immobilisations		130,4	108,0
Variation dépôts de garantie		0,3	(0,2)
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement	3.2	(5 859,9)	(4 939,3)
Flux de trésorerie liés aux opérations de financement			
Emissions d'emprunts		7 596,5	7 453,8
Remboursements d'emprunts		(4 952,6)	(4 150,1)
Subventions d'investissements		1 887,6	1 836,3
Variation collatéraux		15,3	(125,1)
Autres dépôts et cautionnements reçus		0,3	0,4
Intérêts financiers décaissés nets		(1 440,2)	(1 561,7)
Flux net de trésorerie lié aux opérations de financement	3.3	3 106,8	3 453,7
Variation nette de la trésorerie		(635,1)	676,0
TRESORERIE NETTE A L'OUVERTURE			
		3 901,4	3 225,4
TRESORERIE NETTE A LA CLOTURE			
		3 266,3	3 901,4
VARIATION DE LA TRÉSORERIE NETTE			
		(635,1)	676,0

ANNEXE

Les comptes au 31 décembre 2014 ont été arrêtés lors du conseil d'administration qui s'est tenu le 19 février 2015.

1 PRESENTATION DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC SNCF RESEAU

L'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), Réseau ferré de France (RFF), a été créé par la loi n° 97-135 du 13 février 1997, avec effet rétroactif au 1er janvier 1997.

Cette loi et ses décrets d'application n° 97-444, 97-445 et 97-446 ont créé RFF sous la forme d'une entité indépendante, propriétaire des infrastructures ferroviaires françaises affectées précédemment à la SNCF. Le décret du 6 décembre 2006 a confirmé les missions de RFF tout en précisant les conditions dans lesquelles elles pouvaient être déléguées à la SNCF.

Ces textes ont ainsi institué une séparation entre la propriété des infrastructures ferroviaires (relevant de RFF) et leur exploitation (relevant de la SNCF). En application de la loi précitée, la SNCF assure la gestion et l'entretien des infrastructures pour le compte de RFF, une convention entre la SNCF et RFF en réglant les modalités et le prix. La loi du 5 janvier 2006 et son décret d'application n°2006-1534 du 7 décembre 2006 ont cependant précisé les missions de chacun des deux établissements ainsi que leurs modalités d'exercice.

A titre de rappel, les principes d'établissement du bilan d'ouverture au 1er janvier 1997 ont été les suivants :

- le montant des immobilisations reprises par RFF, soit 22,5 Md €, correspond à leur valeur nette comptable telle qu'elle figurait dans les comptes de la SNCF au 31 décembre 1996;
- les subventions reprises au bilan de RFF incluent d'une part, la totalité des subventions relatives aux investissements de la Banlieue Parisienne, soit un total de 1 068,8 M€ (556 M€ relatifs à des immobilisations mises en service et 512,8 M€ à des immobilisations en cours) et d'autre part, les subventions relatives aux immobilisations en cours du réseau principal pour 164,5 M€, soit un total de subventions sur immobilisations en cours de 677,3 M€
- RFF a parallèlement constaté au passif du bilan d'ouverture une dette de 20,5 Md€ vis-à-vis de la SNCF.

Par ailleurs, la loi portant réforme du système ferroviaire adoptée définitivement le 22 juillet 2014 et promulguée par le président de la République le 4 août 2014, sous le numéro 2014-872, articule la réforme 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.

L'organisation actuelle du système ferroviaire français et de l'EPIC Réseau ferré de France en particulier en est profondément modifiée à compter du 1er janvier 2015, date d'entrée en vigueur de la loi avec 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 (anciennement SNCF jusqu'au 30 novembre 2014) devient SNCF Mobilités et continuera d'assurer toutes les activités de transport des branches SNCF Proximités, SNCF Voyages et SNCF Logistics (anciennement SNCF Geodis) ainsi que la gestion des gares de la branche Gares & Connexions.

- L'actuel Réseau Ferré de France (RFF), devient SNCF Réseau et 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 le 1^{er} décembre 2014 dans le cadre de 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 décrets d'application ont été publiés au JO du 11 février 2015. La mise en œuvre complète de la réforme interviendra au plus tard le 1^{er} juillet 2015.

Le siège social de l'Etablissement se situe au 92 avenue de France, Paris 13^{ème}.

2 EVENEMENTS SIGNIFICATIFS

Réforme du ferroviaire

Cf supra note 1.

A partir du 1^{er} janvier 2015, date d'entrée en vigueur de la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire RFF prend le nom de SNCF Réseau.

Cette loi de réforme ferroviaire n'a pas d'incidence sur les comptes du groupe SNCF Réseau au 31 décembre 2014.

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

Le dispositif automatisé de mise en service comptable a rencontré des difficultés de mise en œuvre puis de fonctionnement liées aux systèmes d'information à compter d'avril 2012. Ces difficultés ont empêché la réalisation des mises en service comptables qui auraient dû être faites dans les systèmes d'information à compter de 2011.

Depuis cette date, et de manière à présenter dans les comptes une image de la réalité économique des mises en service, des écritures complémentaires ont été comptabilisées lors des différentes clôtures comptables. Parallèlement, des travaux importants de correction des systèmes d'information puis de régularisation des mises en service comptables ont été menés.

Au 31/12/2014, ces travaux sont achevés et les mises en service comptables sont complètement régularisées dans les systèmes d'information.

Requalification d'une partie de la dette de SNCF Réseau

Dans le cadre de la révision de la dette des administrations publiques au sens de Maastricht, 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 SNCF Réseau. La gestion opérationnelle de la dette demeure également assurée par SNCF Réseau, sans changement par rapport aux pratiques actuelles.

3 PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES

L'article 3 de la loi du 13 février 1997 prévoit qu'en matière de gestion financière et comptable, SNCF Réseau est soumis aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales. Les comptes de SNCF Réseau sont établis conformément aux dispositions du Plan Comptable Général et aux principes généralement admis. Conformément aux hypothèses de base :

- séparation des exercices
- continuité de l'exploitation
- permanence des méthodes

3.1 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

En application des articles 11 de la loi et 5 du décret n° 97-445 du 5 mai 1997 portant constitution du patrimoine initial de SNCF Réseau, SNCF Réseau dispose d'un patrimoine qu'il peut gérer activement. En effet, SNCF Réseau s'est vu attribuer en pleine propriété ce patrimoine constitué des voies de chemin de fer mais aussi de terrains et de bâtiments divers qu'il peut valoriser ou céder sous réserve des règles relatives à la domanialité publique.

L'article 46 du décret n° 97-444 précise que les biens du domaine public de SNCF Réseau sont inaliénables et imprescriptibles.

3.1.1 IMMOBILISATIONS EN COURS

Coût de production des immobilisations :

Les immobilisations corporelles sont évaluées à leur coût d'acquisition ou à leur coût de production. La production comptabilisée sur un projet est immobilisée à l'actif du bilan à partir de la phase avant-projet.

Le coût de production des opérations réalisées sous mandat accordé par SNCF Réseau est composé des facturations des entreprises réalisant les travaux. Les coûts de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre sont prévus par les conventions de mandat.

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

Le coût de production des travaux réalisés en PPP est comptabilisé à l'avancement physique des travaux sur base du pourcentage d'avancement communiqué par les partenaires. Il est constitué de la somme de la valeur des redevances facturées par les partenaires augmentée de la valeur actualisée des redevances restant à payer à laquelle est appliqué le pourcentage d'avancement.

Dépréciation des projets en cours :

SNCF Réseau procède à des dépréciations de projets en cours de réalisation, enregistrés en immobilisations en cours. L'objectif est de matérialiser le risque de non aboutissement du projet conduisant à immobiliser les dépenses sans création de bien in fine.

Deux types de critères ont été retenus pour procéder aux dépréciations :

- la procédure d'exception : un fait générateur exceptionnel remet en cause l'aboutissement du projet. Si le risque de non aboutissement est supérieur à 50%, les dépenses sont dépréciées à 100%.
- la procédure forfaitaire : les dépenses enregistrées sont dépréciées à 25%, 55% et 100% si les investissements sont arrêtés depuis respectivement 2 ans, 3 ans et 4 ans ou plus. Les études liées aux projets de renouvellement et mise aux normes font l'objet d'une dépréciation uniquement dans le cas où les travaux ne sont pas programmés sur les exercices futurs.

Les dépréciations sont calculées nettes de subventions méritées afférentes aux projets concernés.

3.1.2 IMMOBILISATIONS EN SERVICE

Processus de mise en service :

SNCF Réseau procède aux mises en service de projets selon le processus suivant :

- au lancement de la phase réalisation, lors de l'établissement du détail estimatif, les dépenses prévues par lots techniques sont réparties par biens sur la base des natures d'immobilisations de SNCF Réseau,

- au fur et à mesure de l'avancement du projet, les lots sont techniquement clôturés et l'ensemble des dépenses réalisées réparties sur les biens ; les biens relatifs à un projet sont mis en service lors de leur achèvement technique ou lors de leur mise à disposition au gestionnaire d'infrastructure délégué,
- les dépenses mises en service sur les projets incluent les charges à payer.

Nomenclature des immobilisations :

En application du règlement CRC 2002-10, SNCF Réseau dispose pour le domaine infrastructure d'une nomenclature de composants.

Cette nomenclature comprend onze familles déclinées en une centaine de composants. Les voies font notamment l'objet d'une approche détaillée par groupe UIC (indicateur international de trafic de ligne).

Amortissement des immobilisations :

Dans le cadre de sa mise en conformité avec le CRC 2002-10, SNCF Réseau a défini une durée d'amortissement pour chaque composant de sa nomenclature. Les amortissements sont calculés en mode linéaire. Les durées, définies sur la base de préconisation des experts techniques de chaque domaine étudié, sont, en résumé, les suivantes :

Aménagements des terrains	30 ans
Terrassements et constructions	15 à 50 ans
Aménagements des constructions	10 ans
Voies	de 20 à 100 ans
Installations d'énergie électrique	de 10 à 75 ans
Signalisation	de 15 à 50 ans
Télécommunications	de 5 à 30 ans
Passages à niveaux	15 ans
Ouvrages d'art	de 30 à 70 ans

Les immobilisations relatives au fonctionnement sont amorties selon la méthode linéaire sur les durées suivantes :

Agencements, installations générales	10 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 à 7 ans
Informatique et télécommunications	3 à 5 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Logiciels	1 à 5 ans

Valorisation des immobilisations en service :

Étape 1. Regroupement des actifs en unités génératrices de trésorerie

Le règlement CRC 2002-10 précise les modalités de calcul de la valeur actuelle des actifs et les conditions dans lesquelles il est nécessaire de réaliser des tests de dépréciation de valeur sur ces derniers.

Pour SNCF Réseau, il n'est pas possible d'estimer la valeur recouvrable d'un actif isolé. Dans ces conditions, l'entreprise utilise de façon dérogatoire la notion d'unité génératrice de trésorerie préconisée par les normes IFRS (IAS 36).

Il est rappelé que l'unité génératrice de trésorerie (UGT) est le plus petit groupe d'actifs qui inclut l'actif et dont l'utilisation conduit à générer des entrées de trésorerie qui sont largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres groupes d'actifs.

Le premier groupe identifié par SNCF Réseau est constitué des actifs utilisés dans le cadre de l'activité de gestionnaire d'infrastructures de SNCF Réseau. Il est constitué de terrains et bâtiments dédiés à cette activité, et de l'ensemble des équipements de l'infrastructure. Les entrées et sorties de trésorerie de ce groupe d'actifs sont identifiables et largement indépendantes des autres flux de l'établissement.

Le second groupe identifié par SNCF Réseau est constitué des actifs non utilisés par SNCF Réseau pour l'exercice de sa mission de gestionnaire d'infrastructures. Il s'agit de terrains et bâtiments, considérés comme cessibles à terme, dont certains peuvent faire l'objet de conventions d'occupation avec des tiers. Ils font l'objet d'entrées et de sorties de trésorerie qu'il est possible de distinguer des flux liés aux autres actifs, en utilisant des clés de répartition.

Deux UGT ont ainsi été retenues par SNCF Réseau pour réaliser les tests de dépréciation : une UGT dite "Infrastructure" et une UGT dite "Patrimoine".

Étape 2. Valorisation des actifs

Définition :

La valeur recouvrable des actifs « Infrastructure » est constituée par leur valeur d'utilité (il n'existe pas de prix de vente net de ces actifs).

La valeur recouvrable des actifs « Patrimoine » est la valeur de marché nette des frais nécessaires à la vente.

Calcul de la valeur d'utilité de l'UGT Infrastructure :

La valeur d'utilité des actifs Infrastructure est la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs estimés attendus de l'utilisation continue de ces actifs et de leur sortie à la fin de leur durée d'utilité.

a) Périmètre des actifs de l'UGT Infrastructure :

L'UGT Infrastructure comprend l'ensemble des biens rattachés aux grandes « familles » de la nomenclature comptable des immobilisations suivantes :

Aménagement des terrains et des constructions, Installations d'énergie électrique, Installations de signalisation, Installation de télécommunication, Ouvrages d'art, Voies, Passages à niveau, Terrassement.

Les familles terrains et bâtiments ont été scindées, afin de les répartir en fonction de leur destination entre l'UGT Infrastructure et l'UGT Patrimoine.

Les bâtiments ont été affectés à 90 % à l'UGT Infrastructure au 01/01/2005, en considérant, dans l'attente de l'inventaire définitif et sur la base de nos connaissances actuelles, que 90 % des bâtiments de RFF sont occupés par le gestionnaire d'infrastructure délégué.

Les terrains ont été répartis comme suit :

- la totalité des terrains d'assise de voie sont affectés à l'UGT Infrastructure,
- les autres terrains qui ne sont pas classés réserve foncière ou cours de marchandise sont affectés à l'UGT Infrastructure.

La répartition des terrains et des bâtiments entre les 2 UGT a un caractère relativement forfaitaire. Elle devrait pouvoir être affinée.

b) Composition des flux de trésorerie futurs :

En entrée :

- les redevances d'infrastructure,
- les redevances d'embranchements particuliers,
- les produits d'occupation du patrimoine pour la part affectable à l'infrastructure,
- la subvention d'exploitation d'Etat, ou autres subventions d'exploitation,
- les subventions affectées au renouvellement.

En sortie :

- le coût de la convention de gestion du réseau,
- le coût de la convention de gestion du patrimoine pour la part affectable à l'infrastructure,

- le coût de la convention des services en gare,
- le coût des investissements de renouvellement,
- les charges de personnel pour la part affectable à la gestion opérationnelle du réseau existant.
- l'impôt sur les sociétés

La variation du BFR associé à ces flux est également prise en compte.

c) Projection des cash-flows:

La période pluriannuelle de construction budgétaire permet à SNCF Réseau d'établir des projections de trésorerie basées sur trois années budgétaires. Au-delà, les cash-flows sont basés sur les données de la dernière année puis projetés jusqu'en 2030, date à laquelle le réseau est considéré comme stabilisé en raison du rattrapage du retard de renouvellement, la valeur terminale à l'issue de cette durée d'utilité est également prise en compte.

Les cash-flows tiennent également compte des données figurant dans l'avenant au contrat de performance pour les périodes 2013 et 2014 approuvé par les Ministères de Tutelle ainsi que le projet de loi de finance triennal 2013-2015.

d) Actualisation des cash-flows :

Le taux d'actualisation retenu est évalué à partir du coût de la ressource et des risques auxquels sont soumis d'autres gestionnaires d'infrastructure régulés comparables à SNCF Réseau ; ce taux est également corroboré par un modèle d'évaluation des actifs financiers appliqué à une structure cible vers laquelle SNCF Réseau pourrait évoluer.

Méthodologie de valorisation des actifs de l'UGT Patrimoine :

a) Périmètre des actifs de l'UGT Patrimoine

Les actifs de l'UGT Patrimoine comprennent des terrains et des bâtiments.

Périmètre des terrains :

Il s'agit des terrains cessibles appartenant à SNCF Réseau, sur lesquels il n'y a pas d'activité ferroviaire. Ils sont considérés comme non utiles à l'infrastructure et non utiles au transport. Les terrains cessibles comprennent également les cours de marchandises.

Périmètre des bâtiments :

Les bâtiments inclus dans l'UGT Patrimoine représentent les bâtiments non utilisés par le gestionnaire d'infrastructure délégué.

b) La méthodologie de valorisation des terrains

Les terrains et constructions rattachés à l'UGT Patrimoine ont été évalués de manière forfaitaire au 01/01/05, à partir notamment :

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

A chaque clôture des comptes, SNCF Réseau apprécie s'il existe un indice montrant que les actifs ont pu perdre de la valeur. Lorsqu'il existe, un test de dépréciation est effectué et une provision est comptabilisée le cas échéant.

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

La dépréciation ainsi calculée et répartie modifie le plan d'amortissement futur des actifs.

Si le test conduit à une valeur nette comptable de l'UGT inférieure à la valeur recouvrable et dans le cas où une dépréciation a été comptabilisée initialement, alors il est procédé à une reprise de dépréciation à hauteur de la valeur recouvrable.

Étape 3. Dépréciation des actifs de l'UGT Infrastructure

Indices de perte de valeur

SNCF Réseau a retenu les indices de perte de valeur suivants :

- Évolution des taux de marché
- Obsolescence ou dégradation physique des actifs non prévue par les plans d'amortissement
- Changements importants dans le degré ou le mode d'utilisation de l'actif
- Évolution significative dans la performance des actifs

L'évolution de ces indices se mesure par l'évolution :

- du taux de financement de RFF et donc de son taux d'actualisation
- du montant des dépenses d'entretien ou de renouvellement futures
- du montant des péages futurs
- du montant des coûts futurs relatifs aux conventions de gestion ou des autres subventions d'exploitation
- de la durée moyenne d'utilisation restante des actifs

Réalisation des tests de dépréciation :

A chaque clôture des comptes, SNCF Réseau apprécie s'il existe un indice montrant que les actifs ont pu perdre de la valeur. Lorsqu'il existe, un test de dépréciation est effectué.

Pour l'UGT Infrastructure, le test de dépréciation consiste à comparer la VNC des actifs, diminuée des subventions en service non encore rapportées au résultat et augmentée du solde d'impôts différés actifs, du solde des immobilisations en cours de renouvellement net de subventions et du BFR opérationnel, à la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs générés par ces actifs à laquelle est ajoutée la valeur résiduelle de ces actifs.

Calcul des dépréciations :

Si la VNC de l'UGT Infrastructure est supérieure à la valeur recouvrable, alors une dépréciation est enregistrée pour la différence. Cette dépréciation est répartie pour chacun des actifs composant l'UGT, proportionnellement à la VNC de chacun de ces actifs au sein de l'UGT.

La dépréciation ainsi calculée et répartie modifie le plan d'amortissement futur des actifs.

Si le test conduit à une VNC de l'UGT inférieure à la valeur recouvrable dans le cas où une dépréciation a été comptabilisée initialement, alors il est procédé à une reprise de dépréciation à hauteur de la valeur d'utilité.

3.1.3 CESSIONS

Les cessions peuvent être réalisées soit directement par SNCF Réseau, soit par ses mandataires qui lui communiquent alors les informations relatives à la comptabilisation des produits de cession et des sorties d'actifs correspondantes.

3.2 SUBVENTIONS

Les subventions reçues par SNCF Réseau sont de deux types :

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

Elles suivent la même règle comptable que les dépenses :

- elles sont enregistrées en produits d'exploitation pour couvrir les dépenses d'exploitation (études générales, études préliminaires),
- elles sont enregistrées au passif du bilan en capitaux propres lorsqu'elles couvrent des dépenses immobilisées (immobilisations en cours). Ces subventions sont ensuite virées au compte de résultat au même rythme que les amortissements pratiqués sur les immobilisations en service.

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

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

b) La loi de Finances pour 2009 a créé une subvention globale destinée à concourir à l'équilibre financier de SNCF Réseau.

3.3 CREANCES

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une provision pour dépréciation est pratiquée lorsque la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur comptable.

Les créances sont dépréciées à 100% lorsqu'elles sont échues depuis plus de 12 mois à la date de clôture des comptes et 50% lorsqu'elles sont échues depuis plus de 6 mois. Les créances en litige font l'objet d'une provision à 100 %.

3.4 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILES

Les valeurs mobilières de placement sont comptabilisées à leur valeur historique. Un calcul de la valeur de marché des valeurs mobilières de placement est effectué à la date d'inventaire. Les éventuelles moins-values font l'objet d'une provision pour dépréciation.

3.5 OPERATIONS EN DEVISES ET PROVISIONS POUR PERTES DE CHANGE

Les soldes monétaires libellés en devises sont convertis en fin d'exercice au taux de clôture en contrepartie du compte de résultat, à l'exception de ceux concernant des opérations couvertes de façon parfaite par des contrats d'échanges de devises, inscrits au taux de couverture.

A la date de clôture des comptes, lorsque l'application du taux de conversion du 31 décembre a pour effet de modifier les montants en euros précédemment comptabilisés, les différences de conversion sont inscrites au passif du bilan lorsque la différence correspond à un gain latent, et à l'actif du bilan lorsque la différence correspond à une perte latente. Les pertes latentes entraînent la constitution d'une provision pour risques de change.

3.6 INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES

SNCF Réseau gère les risques de marché liés aux variations des taux d'intérêts et des cours de change en utilisant des instruments financiers dérivés, notamment des contrats d'échanges de taux d'intérêt, des options sur contrat d'échanges de taux d'intérêt, des contrats de change à terme, des contrats d'échanges de devises et des options de change.

SNCF Réseau utilise la quasi-totalité de ses instruments financiers dérivés dans le cadre d'opérations de couverture. Les produits et charges de ces instruments sont constatés en résultat de manière symétrique à l'enregistrement des charges et des produits de l'élément couvert.

Les différentiels d'intérêts à recevoir ou à payer résultant des opérations de swaps de taux, des caps ainsi que les primes et soultes liées à ces opérations sont constatés sur la durée de vie des contrats comme un ajustement de la charge d'intérêts de la dette financière.

Pour les changes à terme et les contrats d'échange de devises, les écarts initiaux entre le cours à terme négocié et le cours comptant sont enregistrés en résultat sur la durée de vie du contrat en gains ou pertes de change.

3.7 *DETTES FINANCIERES*

a) Dette SNCF Transférée

Lors de la création de RFF au 1er janvier 1997, une dette de 20,5 Md€ de la SNCF a été transférée et inscrite au passif de RFF. Cette dette est représentative en durée, en taux d'intérêt et en devises de la dette financière de la SNCF à la date de création de RFF.

Sa consistance après avoir été modifiée en 2001 du fait des clauses de prolongation d'emprunts qu'elle comportait, n'a pas changé depuis.

Les frais liés aux émissions constitutives de la dette SNCF non amorties par celle-ci au 1er janvier 1997, d'environ 21,4 M€, sont amortis sur la durée de vie résiduelle moyenne de cette dette. Les primes et frais d'émission provenant d'opérations faites en propre sont amortis linéairement au prorata du coupon couru.

b) Dette SNCF Réseau

Depuis le 1er novembre 2003, les emprunts zéro coupon sont enregistrés au passif à leur prix d'émission et non plus à leur prix de remboursement. La prime de remboursement est soldée. Les intérêts courus capitalisés sont enregistrés en charges financières et en complément de la dette au passif à chaque arrêté.

En ce qui concerne les émissions indexées inflation, SNCF Réseau réévalue la prime de remboursement en fonction de l'évolution de l'inflation. Une provision pour risque et charge est constatée à chaque arrêté. Elle représente le montant de la perte latente sur l'exercice.

3.8 *PROVISION POUR DÉPOLLUTION ET RISQUES ENVIRONNEMENTAUX*

Le PCG et l'avis du CNC n°00-01 sur les passifs rendent obligatoires la constitution de provisions pour dépollution ou risques environnementaux lorsque l'entreprise se trouve soumise à une obligation. SNCF Réseau est dans ce cas.

Cette obligation peut porter sur la réparation d'une dégradation ou sur la prévention de dommages causés à l'environnement. Sont notamment concernées les provisions pour désamiantage ainsi que les provisions liées à l'élimination des traverses créosotées.

3.9 *ASSURANCES*

SNCF Réseau a souscrit des polices d'assurances depuis le 01/01/2007. Ces polices couvrent les risques de responsabilité civile liés à l'ensemble de ses activités et les risques de dommages à ses actifs et les pertes de péages consécutifs.

Ces polices, qui sont du type "tous risques sauf", couvrent également les catastrophes naturelles. Elles sont souscrites auprès d'assureurs de premier rang.

4 CHANGEMENTS DE METHODE

Aucun changement de méthode comptable n'a été réalisé au cours de l'exercice 2014.

5 COMPARABILITE DES COMPTES

Aucun évènement de nature à influencer sur la présentation ou la comparabilité des comptes n'est intervenu au cours de l'exercice 2014.

6 EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE

Les titres LTF détenus par SNCF Réseau ont été cédés à l'Etat le 6 février 2015.

7 COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN ET AU COMPTE DE RÉSULTAT ET AU TABLEAU DE FLUX DE TRESORERIE

7.1 COMPLEMENTS D'INFORMATION RELATIFS AU BILAN

7.1.1 TABLEAU DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET INCORPORELLES

NATURE En Millions d'euros	Valeur brute au 31/12/2013	Augmentations	Virements de postes à postes	Mises en service	Reclassement en charges	Diminutions	Valeur brute au 31/12/2014
Immobilisations incorporelles							
Logiciels	111,3	3,5	0,0	51,2	(0,0)	(0,6)	165,5
Logiciels en cours de développement	30,7	35,7	0,0	(50,7)	0,0	0,0	15,7
Droits propriété intellectuelle	25,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25,0
Droits d'utilisation artère FO	0,0	0,0	0,0	7,9	0,0	0,0	7,9
Actif incorporel SEA	679,9	191,9	0,0	0,0	0,0	0,0	871,8
TOTAL DES VALEURS BRUTES DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	847,0	231,2	0,0	8,4	(0,0)	(0,6)	1 086,0
Immobilisations corporelles							
Terrains	4 977,0	2,0	0,0	39,7	0,0	(21,0)	4 997,8
Aménagement des terrains	1 447,6	0,0	0,0	346,1	0,0	0,0	1 793,8
Agencements locaux	32,3	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	33,4
Terrassements de lignes	5 657,8	0,0	0,0	267,6	0,0	0,0	5 925,3
Bâtiments	1 317,8	0,0	0,0	454,7	0,0	(2,1)	1 770,4
Agencement des constructions	87,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	87,9
Voies	18 625,1	52,1	0,0	1 977,7	22,2	0,0	20 677,0
Passages à niveau	659,9	0,0	0,0	55,1	4,9	0,0	719,9
Ouvrages d'art	10 774,2	0,0	0,0	764,9	3,7	0,0	11 542,8
Électrification	3 772,4	0,0	0,0	686,2	0,0	0,0	4 458,6
Signalisation	4 758,2	0,0	0,0	918,1	0,0	0,0	5 676,2
Télécommunications	1 337,6	0,7	0,0	477,0	(0,0)	(0,0)	1 815,4
Matériel informatique	29,2	3,3	(0,0)	4,6	(0,4)	(0,3)	36,5
Panneaux publicitaires	3,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,8
Matériel et outillages	3,8	0,0	(0,0)	0,0	0,0	0,0	3,9
Matériel de transport	5,3	0,0	0,0	0,0	0,0	(0,0)	5,3
Matériel de bureau	1,2	0,0	(0,0)	0,0	0,0	(0,0)	1,2
Mobilier	7,1	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	7,5
TOTAL DES VALEURS BRUTES DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES	53 498,2	59,6	(0,0)	5 991,7	30,4	(23,4)	59 556,5
Immobilisations en cours							
Immobilisations en cours mises à disposition du concessionnaire	12 941,1	5 501,3	0,0	(6 000,2)	(4,4)	(1,8)	12 436,0
Avances s/ immobilisations en cours	189,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	189,6
	20,6	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	21,6
TOTAL DES VALEURS BRUTES DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN COURS	13 151,4	5 502,3	0,0	(6 000,2)	(4,4)	(1,8)	12 647,2

Dépenses d'investissement :

Le montant total des dépenses d'investissement corporel pour l'exercice 2014 s'élève à 5 561,9 M€.

Ce montant comprend :

- 5 502,3 M€ de dépenses d'investissement en-cours qui se décomposent en :
 - ❖ 5 498,9 M€ de dépenses sur projets d'investissement infrastructure
 - dont 3 531 M€ de production mandatée (dont 1 M€ au titre de l'activité DCF)
 - dont 596,8 M€ de production directe.
 - dont 1 371,1 M€ de production via PPP (GSMR 209 M€, BPL 705,1 M€ et CNM 456,9 M€)
 - ❖ 1 M€ d'augmentation des avances au titre des réserves foncières
 - ❖ 2,4 M€ de dépenses au titre de la gestion du patrimoine foncier et immobilier
- 59,6 M€ d'autres dépenses d'investissement acquises
 - dont 52,1 M€ d'investissement infrastructure

Le montant des dépenses d'investissement incorporel pour l'exercice 2014 s'élève à 231,2 M€ dont 191,1 M€ au titre du contrat de concession SEA et 35,7 M€ de production interne de logiciels.

Mises en service de l'exercice :

Le montant des immobilisations corporelles mises en services s'élève à 5 991,8 M€ :

- 5 554,1 M€ projets en maîtrise d'ouvrage déléguée hors SNCF
- 3,5 M€ projets en maîtrise d'ouvrage déléguée hors SNCF
- 414,2 M€ de projets en maîtrise d'ouvrage directe
- 17,6 M€ au titre du PPP GSMR
- 0,7 M€ au titre d'investissements pour l'activité DCF
- 1,7 M€ pour le fonctionnement et autres

Le montant des immobilisations incorporelles mises en service s'élève à 59,2 M€ pour l'exercice 2014, contre 20,2 M€ en 2013.

7.1.2 TABLEAU DES AMORTISSEMENTS

NATURE En Millions d'euros	Amortissements cumulés au 31/12/2013	Dotations	Virements de postes à postes	Diminutions	Amortissements cumulés au 31/12/2014
Immobilisations incorporelles					
Logiciels	94,6	21,7	0,0	(0,6)	115,8
TOTAL DES AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	94,6	21,7	0,0	(0,6)	115,8
Terrassements de lignes	1 380,6	127,9	8,4	0,0	1 517,0
Aménagement des terrains	218,0	65,1	11,3	0,0	294,4
Bâtiments	222,3	50,0	16,5	(0,6)	288,2
Agencements locaux	21,5	1,6	0,0	0,0	23,1
Agencement des constructions	78,7	3,7	0,0	0,0	82,4
Voies	5 534,6	592,9	(150,7)	0,0	5 976,9
Passages à niveau	500,8	18,0	3,6	0,0	522,4
Ouvrages d'art	1 971,8	177,6	42,5	0,0	2 191,8
Électrification	1 428,8	161,5	24,7	0,0	1 615,0
Signalisation	2 392,7	217,9	31,7	0,0	2 642,3
Télécommunications	887,2	131,3	10,8	(0,0)	1 029,3
Matériel informatique	23,7	4,7	1,0	(0,3)	29,1
Panneaux publicitaires	3,8	0,0	0,0	0,0	3,8
Matériel et outillage	0,7	0,4	0,0	0,0	1,1
Matériel de transport	1,2	0,7	0,0	(0,0)	1,9
Matériel de bureau	0,9	0,1	0,0	0,0	1,0
Mobilier	4,5	0,6	0,0	0,0	5,1
TOTAL DES AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES	14 671,7	1 554,2	(0,0)	(0,9)	16 225,0
ENSEMBLE	14 766,4	1 575,9	0,0	(1,5)	16 340,8

7.1.3 VALEUR ACTUELLE DE L'ACTIF A LA DATE DE CLÔTURE

UGT Infrastructure

Un test de dépréciation a été réalisé au 31/12/2014 selon la même méthodologie que celle utilisée pour le test réalisé au 31/12/2013.

En termes d'hypothèses, il convient de noter qu'une mise à jour a été réalisée en fonction des seules informations disponibles à date de réalisation du test. Cette mise à jour concerne principalement les éléments du budget 2015 arrêté en conseil d'administration RFF du 17 décembre 2014 ainsi que la chronique d'évolution des péages du client SNCF Mobilités.

Ainsi, le test réalisé reste à la « maille RFF avant réforme » sur la base du dernier Plan Moyen Terme sur ce même périmètre dans l'attente de disposer des éléments à la « maille SNCF Réseau après réforme » et notamment du nouveau contrat pluriannuel avec l'Etat qui devrait être signé en 2015.

En effet, le contrat pluriannuel, prévu aux termes de l'article L2111-10 du code des transports, d'une durée de 10 ans, doit notamment fixer :

- Les moyens financiers alloués aux différentes missions de SNCF Réseau
- Les principes qui seront appliqués pour la détermination de la tarification annuelle de l'infrastructure,
- L'évolution des dépenses de gestion de l'infrastructure, comprenant les dépenses d'exploitation, d'entretien et de renouvellement, celle des dépenses de développement ainsi que les mesures prises pour maîtriser ces dépenses et les objectifs de productivité retenus,
- Le taux de couverture par les ressources de SNCF Réseau du coût complet à atteindre annuellement ainsi que la trajectoire à respecter du rapport entre la dette nette de SNCF Réseau et sa marge opérationnelle

Ce contrat étant actuellement en cours d'élaboration, de même que la trajectoire qui doit en sous-tendre les aspects financiers, il n'a pas été possible de projeter, à date, des cash flows opérationnels issus de la nouvelle trajectoire après réforme.

Il convient toutefois de noter que les éléments de l'article L2111-10-1 prévoient que les investissements de SNCF Réseau soient financés selon des modalités permettant d'assurer la maîtrise de sa dette et que « les règles de financement et les ratios mentionnés visent à garantir une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires, en prenant en compte les conditions de la concurrence intermodale ». En conséquence, à la date de clôture de ses comptes, SNCF Réseau considère que le nouveau contrat de performance ne pourra être de nature à dégrader ses équilibres d'exploitation et de financement, sauf éventuellement à la marge.

Sensibilité :

La valeur calculée est dépendante du taux d'inflation long terme retenu pour projeter les flux au-delà de 2030 dans le calcul de la valeur terminale. Il est rappelé que le taux d'inflation projeté jusqu'en 2030 est le taux d'inflation ferroviaire. La sensibilité est de l'ordre de +0,9 Md€ par augmentation de 10 points de base de l'inflation.

La valeur d'utilité est également fortement dépendante des hypothèses retenues en termes de redevances commerciales et de dépenses d'investissement. Une variation de +/- 0,1% de l'indexation des redevances entraîne une variation correspondante de +/- 1,4 Md € de la valeur actualisée des flux. Une variation de +/- 0,1 Md€ des dépenses annuelles d'investissement entraîne une variation de -/+2,1 Md € de la valeur actualisée des flux.

Le taux d'actualisation retenu est de 5,5% après impôt, sans changement par rapport aux exercices précédents. Une variation de taux de +/- 0,1% entraîne une variation de -/+ 1 Md € de la valeur actualisée des flux.

La valeur d'utilité du réseau ressort à 36,7 Mds € pour une valeur nette comptable de référence au 31/12/2014 de 34,5 Mds €.

UGT Patrimoine

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

7.1.4 TABLEAU DES DEPRECIATIONS DES IMMOBILISATIONS EN COURS

En Millions d'euros	Montants des dépenses cumulées au 31/12/2014	Montant des dépréciations au 31/12/2013	Dotations	Reprises	Montant des dépréciations au 31/12/2014
Projets dormants	13,9	23,7	4,1	(15,1)	12,7
Voies de port Immobilisations en cours	0,0				0,0
Autres	0,0	0,4	0,1		0,5
TOTAL	13,9	24,1	4,2	(15,1)	13,2

7.1.5 IMMOBILISATIONS FINANCIERES

En Millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
- Subvention investissement à appeler non courant	1 174,4	583,9
- Dépôts de garantie	5,9	5,9
- Titres de Participation	0,2	0,5
TOTAL DES IMMOBILISATIONS FINANCIERES	1 180,6	590,3

Au 31/12/2014 les immobilisations financières comprennent pour 1 174,4 M€ des subventions à appeler au titre des projets PPP en cours, dont 730,8 M€ pour le projet BPL et 443,6 M€ pour CNM.

Ces immobilisations financières représentent les subventions à recevoir par SNCF Réseau de l'Etat lui permettant de rembourser ses dettes vis-à-vis d'Eiffage pour BPL d'une part et vis-à-vis d'Oc'Via pour CNM d'autre part. Ces subventions seront reçues à compter de 2017.

Parallèlement SNCF Réseau a constaté des dettes financières pour les mêmes montants qu'elle devra rembourser également à compter de 2017 (cf § 7.1.17).

Le montant de 1 174,4 M€ est représentatif de l'avancement des projets au 31/12/2014.

Filiales et participations

SNCF Réseau détient une participation à hauteur de 500 000 €, soit 50% du capital, dans la Société par Actions Simplifiée Lyon Turin Ferroviaire (LTF) dont le siège social se situe 1091 avenue de la Boisse à Chambéry (73). La société a pour objet, conformément à l'accord du 29 janvier 2001 entre le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement de la République Italienne, de conduire des études, reconnaissances et travaux préliminaires sur la partie commune franco italienne de la section internationale en vue de la réalisation d'une ligne nouvelle ferroviaire Lyon Turin.

Le conseil d'administration de RFF en date du 17/12/2014 a autorisé son Président à céder à l'Etat les parts détenues dans LTF en vue de la mise en place du promoteur public chargé de la réalisation de la section transfrontalière de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin. La participation dans la SAS Lyon-Turin-Ferroviaire a été évaluée sur base de la quote-part dans les capitaux propres de LTF au 31/12/2013, valeur correspondant au prix de cession. Le résultat net de la SAS Lyon-Turin-Ferroviaire est nul au titre de l'exercice 2014.

SNCF Réseau détient une participation depuis 2011 à hauteur de 33 %, soit un montant de 33 K€, dans le capital de la SAS AIREFSOL Energies, SAS également détenue par Eolfi à hauteur de 67%. SNCF Réseau met à disposition des espaces fonciers non nécessaires à son activité ferroviaire, pour la conception et le développement de centrales de production d'énergie.

SNCF Réseau détient depuis le 28 mai 2014 33% des actions de la SAS CDG EXPRESS ETUDES dont le siège social est situé au 291 boulevard Raspail 75014 Paris, soit un montant de 0,33 K€. La SAS 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.

SNCF Réseau en tant qu'administrateur fondateur a participé à la création de la Fondation de Coopération Scientifique RAILENIUM. La FCS est née par décret du 26 octobre 2012 et a pour objet la définition et la mise en œuvre d'une politique commune de coopération dans le domaine des infrastructures de transports ferroviaires.

SNCF Réseau, en tant qu'administrateur fondateur, a un engagement de dotation initial de 2,04 M€ sur 5 ans dans cette Fondation, ainsi qu'un engagement complémentaire de ressources de 0,8 M€ sur 2 ans à compter de 2015.

Le total de 2,04 M€ de dotation initial a été versé en 2012, 2013 et 2014.

SNCF Réseau détient également des parts dans les GIE et GEIE suivants :

- GEIE ERTMS : part de 16,67%
- GIE S2IF : part de 50%
- GEIE SEA Victoria Dax : part de 50%
- GEIE RFC2: part de 49%
- GEIE RFC6 part de 20%
- GEIE NAF GCT : part de 50%
- GEIE CFM4 : part de 33,33%

7.1.6 AVANCES ET ACOMPTES VERSES SUR COMMANDES EN COURS

En Millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
- Avances et acomptes versés	180,8	102,3
	180,8	102,3

La hausse constatée sur ce poste par rapport à 2013 s'explique principalement par la variation des sommes versées d'avance pour les projets PPP BPL, LISEA et CNM, respectivement +42,9 M€, +50 M€ et -14,7 M€.

7.1.7 AUTRES CREANCES

AUTRES CREANCES	31/12/2014	31/12/2013
En Millions d'euros		
- Demande de remboursement du crédit de TVA	119,7	96,1
- TVA à régulariser sur factures non parvenues	225,7	221,2
- TVA déductible	128,9	124,9
- TVA sur avoirs à établir	2,7	1,2
- Créances sur autres impôts et taxes	0,1	34,8
- Créances sur cessions d'immobilisations	52,1	70,6
- État subvention à appeler	3,3	9,3
- Autres subventions à encaisser	1 515,6	1 193,6
- Subventions à appeler (1)	1 027,6	880,6
- Produits à recevoir sur instruments de dette	207,4	243,8
Autres produits à recevoir	0,1	1,5
- Créance sur le personnel	0,0	0,0
- Fournisseurs avoirs à recevoir et avances	13,0	24,7
- Autres débiteurs divers	5,7	9,3
<i>Dont : RSI</i>	0,0	0,0
<i>Dont : LTF</i>	0,0	0,0
<i>Autres</i>	5,7	9,3
TOTAL	3 302,0	2 911,6

(1) dont en exploitation au 31/12/2014 : 124,1 M€ (120,8 M€ au 31/12/2013)

L'augmentation des subventions à encaisser concerne principalement le contrat de concession SEA, 763,4 M€ au 31/12/2014 contre 567,2 M€ au 31/12/2013, dans la mesure où SNCF Réseau est intermédiaire entre les financeurs et le concessionnaire LISEA.

7.1.8 ETAT DES ECHEANCES DES CREANCES

CREANCES	Montant brut au 31/12/2014	Echéances à moins d'un an	Echéances à plus d'un an
En Millions d'euros			
Créances clients et comptes rattachés:	873,7	873,7	
Autres créances :	3 302,0	3 301,0	1,0
- Autres créances d'exploitation :	3 094,6	3 093,6	1,0
<i>Créances fiscales et sociales</i>	477,1	477,1	
<i>Créances sur cessions d'immobilisations</i>	52,1	51,1	1,0
<i>Subventions à encaisser</i>	1 515,6	1 515,6	
<i>Etat subvention à appeler</i>	3,3	3,3	
<i>Subvention à appeler</i>	1 027,6	1 027,6	
<i>Produits à recevoir</i>	0,1	0,1	
<i>Autres</i>	18,8	18,8	
- Autres créances financières :	207,4	207,4	
<i>Produits à recevoir sur instruments de dette</i>	207,4	207,4	
TOTAL	4 175,7	4 174,7	1,0

7.1.9 DEPRECIATION DES CREANCES

PROVISIONS / CREANCES DOUTEUSES En Millions d'euros	Montants au 31/12/2013	Dotations 2014	Reprises 2014		Montants au 31/12/2014
			Consommées	Non utilisées	
- Provisions pour créances clients	29,3	16,6	20,1	3,9	21,9
- Provisions pour autres créances	38,3	9,7		8,8	39,2
TOTAL	67,7	26,3	20,1	12,7	61,1

Les dépréciations pour autres créances concernent principalement les créances de subventions et les créances relatives à l'activité de cession.

7.1.10 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILEES, DISPONIBILITES

En Millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
Valeurs mobilières de placement	2 770,7	3 874,7
- TCN	1 331,1	2 703,6
- O.P.C.V.M.	1 439,6	1 171,0
- ICNE TCN postcomptés EUR	0,0	0,1
Banques	503,1	28,4
- Banques (comptes en euros)	503,1	28,4
- Banques (comptes en devises)	0,0	0,0
TOTAL	3 273,8	3 903,2

Les OPCVM sont constituées en totalité de FCP monétaires ayant un profil de risque faible.

7.1.11 CHARGES CONSTATEES D'AVANCE

En Millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
- Intérêts sur papier commercial en devises et en euros	0,8	1,3
- Intérêts sur billets de trésorerie	0,3	0,1
- Soultes sur contrat d'échange de taux	591,4	608,2
- Report et déports	0,0	0,0
- Autres dont loyers et charges	4,6	5,7
TOTAL	597,1	615,2

7.1.12 CHARGES A REPARTIR

En Millions d'euros	Montant brut au 31/12/2014	Dotation aux amortissements	Amortissement de la surcôte	Cumul amortissements	Montant net au 31/12/2014
Primes et frais d'émission sur opérations faites en propre	416,2	16,7		258,1	158,2
S/S TOTAL	416,2	16,7	0,0	258,1	158,2
Prime de remboursement des obligations sur opérations faites en propre	12,6	0,8		12,2	0,4
TOTAL	428,8	17,5	0,0	270,3	158,6

7.1.13 ECART DE CONVERSION ACTIF

Nature En Millions d'euros	Montants au 31/12/2013	Dotations	Reprises		Montants au 31/12/2014
			Consommées	Non utilisées	
Provisions liées aux emprunts indexés sur l'inflation	282,8	5,0	68,5		219,3
TOTAL Ecart de conversion Actif	282,8	5,0	68,5	0,0	219,3

7.1.14 TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES

En Millions d'euros	Dotation en capital	Report à nouveau	Résultat de l'exercice	Subventions (1)	Subventions virées au résultat	Total
Capitaux propres au 31/12/2013	9 764,6	(13 882,9)	(139,7)	19 738,2		15 480,2
Report à nouveau débiteur		(139,7)	139,7			0,0
Résultat de l'exercice			(244,4)			(244,4)
Subventions d'investissement nettes sur immobilisations en service				2 350,7	(457,2)	1 893,4
Subventions d'investissement sur immobilisations en cours				214,4		214,4
Subvention de renouvellement et de mise aux normes nette sur immobilisations en service				0,0	(136,2)	(136,2)
Subvention de renouvellement et de mise aux normes nette sur immobilisations en cours				0,0		0,0
31/12/2014	9 764,6	(14 022,6)	(244,4)	22 303,3	(593,5)	17 207,5

(1) voir détail § 7.1.15

7.1.15 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

1) Subventions sur immobilisations mises en service

En Millions d'euros	Brut au 31/12/13	Virement de poste à poste	mise en service	Brut au 31/12/14
- Terrains et agencement	926,0		203,2	1 129,2
- Terrassements de lignes	1 669,7		105,5	1 775,2
- Bâtiments	529,9		293,7	823,6
- Agencement des constructions	23,9		0,4	24,3
- Ouvrages d'art	3 355,7		513,7	3 869,4
- Voies	3 267,9	(9,1)	90,0	3 348,8
- Passages à niveau	84,1		26,5	110,6
- Electrification	993,8		357,3	1 351,1
- Signalisation	1 151,2		515,8	1 667,0
- Télécommunications	425,9		245,8	671,7
- Immobilisations incorporelles	14,6		0,5	15,1
- Droit utilisation artère FO	0,0		7,3	7,3
- Autres	0,0		0,0	0,0
TOTAL SUBVENTIONS	12 442,5	(9,1)	2 359,8	14 793,2

En Millions d'euros	Solde au 31/12/13	Virement de poste à poste	Quote part virée au résultat	Solde au 31/12/14
- Terrains et agencement	(199,1)	(5,4)	(49,5)	(254,1)
- Terrassements de lignes	(190,9)	(3,2)	(35,9)	(230,0)
- Bâtiments	(63,9)	(12,7)	(21,4)	(98,1)
- Agencement des constructions	(20,4)	(0,0)	(2,0)	(22,4)
- Ouvrages d'art	(402,0)	(28,1)	(59,1)	(489,1)
- Voies	(615,2)	81,3	(95,3)	(629,2)
- Passages à niveau	(35,6)	(1,6)	(7,1)	(44,2)
- Electrification	(212,0)	(10,4)	(42,0)	(264,4)
- Signalisation	(367,6)	(15,8)	(81,9)	(465,2)
- Télécommunications	(159,5)	(4,0)	(62,3)	(225,8)
- Immobilisations incorporelles	(14,3)	(0,1)	(0,8)	(15,2)
- Autres				
TOTAL REPRISES	(2 280,5)	0,0	(457,2)	(2 737,8)

	31/12/13	31/12/14
TOTAL NET SUBVENTION (bruts - reprises)	10 162,0	12 055,4

2) Subventions sur immobilisations en cours

Le cumul des subventions méritées, relatives aux immobilisations en cours, est basé sur l'avancement des travaux. Ce montant est enregistré dans le poste "subventions d'investissement sur immobilisations en cours" et présenté dans les capitaux propres.

En Millions d'euros	Montant brut au 31/12/2013	Augmentation	Virt poste à poste	Mise en service	reclassement	Montant brut au 31/12/2014
Subventions d'investissement sur immobilisations en-cours	5 870,7	2 556,8	0,0	(2 359,8)	17,4	6 085,1
Total Subventions d'investissement sur immobilisations en-cours :	5 870,7	2 556,8	0,0	(2 359,8)	17,4	6 085,1

3) Subvention de renouvellement et mise aux normes : (cf note 2.2.b)

SUBVENTION DE RENOUVELLEMENT BRUTE

Année 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
2004	900,0	675,0	225,0				900,0
2005	900,0		675,0	225,0			900,0
2006	970,0			970,0			970,0
2007	985,2				985,2		985,2
2008	805,2					805,2	805,2
TOTAL	4 560,4	675,0	900,0	1 195,0	985,2	805,2	4 560,4

MISE EN SERVICE DE LA SUBVENTION DE RENOUVELLEMENT

Année de mise en service En Millions d'euros	Date de mise en service	Durée de reprise	Montant en service	Cumul reprise	Net en capitaux propres
2004	01/07/2004	38	675,0	(186,5)	488,5
2005	25/03/2005	42	573,9	(133,5)	440,4
2006	09/05/2006	42	878,4	(180,9)	697,5
2007	21/03/2007	35	734,2	(163,3)	570,9
2008	17/04/2008	33	68,8	(14,2)	54,6
2009	17/01/2009	42	844,4	(158,1)	686,3
2010	22/01/2010	38	435,5	(98,4)	337,2
2011	01/01/2011	51	20,5	(2,2)	18,3
2012	01/01/2012	28	254,8	(50,4)	204,5
2013	01/01/2013	41	74,8	(3,6)	71,2
TOTAL			4 560,4	(991,1)	3 569,3

La quote-part virée au résultat au 31 décembre 2014 s'élève à 136,2 M€.

4) Synthèse des subventions d'investissement au 31/12/2014

En Millions d'euros	Net en capitaux propres
Subventions d'investissement mises en services	12 055,4
Subventions sur immobilisations en cours	6 085,1
Subventions de renouvellement sur immobilisations mise en service	3 569,3
TOTAL	21 709,8

7.1.16 TABLEAU DES PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

Nature En Millions d'euros	Montants au 31/12/2013	Dotations	Reprises		Montants au 31/12/2014
			Consommées	Non utilisées	
Provisions pour risques et charges :	410,6	60,6	14,0	2,5	454,7
Litiges	295,5	60,6	6,6	2,2	347,2
Charges fiscales & sociales	0,0				0,0
Dépollution et risques environnementaux	115,1		7,4	0,2	107,5
Provisions pour engagements de retraite	10,6	4,7			15,4
Provisions liées aux risques financiers :	283,0	7,4	68,5		221,9
TOTAL	704,2	72,8	82,5	2,5	692,0

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 en 2014, il convient de rappeler qu'il subsiste une incertitude quant à l'évaluation du montant de deux provisions en particulier :

- Litiges concernant les inondations en Arles en décembre 2003 : Le tribunal administratif de Marseille a rejeté 18 requêtes présentées contre RFF devenu SNCF Réseau et SNCF, considérant que ces inondations relevaient d'un « cas de force majeure exonérant de toutes responsabilités » SNCF Réseau et SNCF. Il en va de même des conclusions du rapporteur public qui conclut au rejet des demandes au fond. Le délai d'appel étant toujours en cours, la provision a été maintenue par mesure de prudence.
- Dépollution et risques environnementaux : la provision comptabilisée à la date d'arrêté est calculée sur la base de la connaissance à cette date des actifs à traiter ; cette provision reste à actualiser au fur et à mesure de la poursuite par SNCF Réseau de ses travaux pour identifier les programmes à mettre en œuvre et chiffrer les coûts de dépollution correspondants.

La mission d'évaluation du risque potentiel d'amiante sur les installations non bâties, quais, passerelles, passages souterrains du périmètre Gare confiée à un prestataire spécialisé est terminée. Elle a permis l'identification des typologies de biens pour lesquels un repérage ou un dossier technique amiante (DTA) est nécessaire.

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

Procédure juridique en cours : Accident de Brétigny-sur Orge :

A la suite du déraillement du train Intercités Paris-Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), et après qu'ont été déposés auprès des juges d'instruction les deux rapports d'expertise techniques qu'ils avaient demandés, RFF et SNCF, devenues respectivement SNCF Réseau et SNCF Mobilités le 1^{er} janvier 2015 (cf supra note 1), ont été mis en examen pour « homicides et blessures involontaires par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité » et entendus par les juges.

SNCF Réseau et SNCF Mobilités contestent fermement les expertises, et mettent en doute le sérieux de l'expertise métallurgique et a demandé un complément de travaux.

Depuis l'accident, SNCF Mobilités a mis en place une équipe dédiée pour accompagner les victimes et leurs familles. Sans attendre, l'EPIC Mobilités s'est engagé, sous l'égide de l'instance de coordination désignée par le ministère des transports, dans un programme d'indemnisation des conséquences humaines et matérielles de cet accident.

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

La provision pour engagements de retraite présente un solde de 15,4 M€ au 31 décembre 2014 contre 10,6 M€ au 31 décembre 2013.

Les hypothèses retenues pour le calcul de la valeur actualisée de l'obligation sont les suivantes :

Principales Hypothèses de calcul de la valeur actualisée de l'obligation	31/12/2014	31/12/2013
Taux d'augmentation des salaires	1,84%	2,00%
Taux de charges sociales	47,00%	47,00%
Taux d'actualisation	0,92%	2,54%
Turnover	3,83%	3,28%

7.1.17 DETTES FINANCIERES

Le recours au marché obligataire permet à SNCF Réseau de couvrir globalement son besoin de financement à long terme.

Les ressources ainsi levées au cours de l'année 2014 ont représenté un montant total de 4,5 milliards € (en valeur de remboursement), soit 35 opérations sur les marchés obligataires libellées en devise euro et en dollar américain.

Pour se financer et gérer sa trésorerie à court terme, SNCF Réseau a recours à des instruments de financement et de placement à court terme sur les marchés monétaires domestiques et internationaux tels que les Billets de trésorerie et le "Commercial Paper".

DETTES FINANCIERES	31/12/2014	31/12/2013	Variation
	N	N - 1	N-(N-1)
En Millions d'euros			
Dettes SNCF :	1 218,2	1 223,9	(5,7)
Capital restant dû :	1 193,5	1 199,2	(5,7)
- Dette transférée (cours historique)	1 014,2	1 019,4	(5,2)
- Impact de change sur dette en CHF			
- Prêts RIF	5,2	5,6	(0,5)
- Renouvellement BEI	174,2	174,2	(0,0)
Intérêts courus	24,7	24,8	(0,1)
Dettes propres :	39 482,3	37 073,8	2 408,6
Capital restant dû :	38 856,5	36 418,1	2 438,4
- Court terme	1 687,1	1 529,8	157,3
- Long terme			
au cours couvert	36 524,6	34 194,2	2 330,4
part de l'inflation	219,3	282,8	(63,5)
- Prêts RIF	44,2	47,7	(3,5)
- Zéro coupon	381,3	363,6	17,7
Intérêts courus :	618,3	649,7	(31,5)
Découvert bancaires :	7,5	1,7	5,8
Total Dettes (A)	40 700,5	38 297,7	2 402,9
Dettes PPP BPL et CNM	1 174,4	583,9	590,5
Total Dettes au bilan hors dépôts et cautionnement	41 874,9	38 881,5	2 993,4
Dépôts et cautionnements reçus	4,5	4,2	0,3
Total Dettes au bilan (C)	41 879,4	38 881,5	2 993,4
Trésorerie - VMP (B)	3 273,8	3 903,2	(629,4)
Dont ICNE	0,0	0,1	
Dettes financières nettes (A) - (B)	37 426,7	34 394,5	3 032,2
Dettes financières nettes hors ICNE et dépôts et cautionnements reçus	36 783,8	33 715,8	3 063,7

La ligne d'emprunt « BPL et CNM » concerne les PPP Bretagne Pays de Loire et Contournement Nîmes Montpellier. Elle représente la dette de SNCF Réseau vis à vis de ses partenaires qui pré-financent une partie des projets. SNCF Réseau devra rembourser ces dettes à compter de 2017. L'avancement des projets au 31/12/2014 représente 1 174,4 M€.

Il est à noter que le remboursement de ces dettes SNCF Réseau sera financée par l'Etat à compter de 2017 selon le même échéancier de paiement.

Dettes financières SNCF Réseau:

Les tableaux ci-après présentés donnent une répartition par devise et type de taux des dettes financières à court terme et à long terme de SNCF Réseau:

Dettes avant swap	Montant Brut	A un an au plus	A plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
En Millions d'euros				
A - DETTE RFF :	38 856,5	2 927,8	3 696,5	32 232,2
1- Émissions Obligataires	37 169,4	1 240,7	3 696,5	32 232,2
Total taux fixe :	32 456,1	1 237,3	3 132,7	28 086,1
Total inflation :	2 810,9			2 810,9
Total taux variable :	1 902,4	3,5	563,8	1 335,2
EUR taux fixe	24 722,1	500,0	2 300,0	21 922,1
EUR inflation	2 810,9			2 810,9
EUR taux variable	1 819,8	3,5	563,8	1 252,5
Total EUR	29 352,8	503,5	2 863,8	25 985,5
AUD taux fixe				
AUD taux variable				
Total AUD				
CAD taux fixe	192,1			192,1
CAD taux variable				
Total CAD	192,1			192,1
CHF taux fixe	1 379,4		563,9	815,5
CHF taux variable				
Total CHF	1 379,4		563,9	815,5
GBP taux fixe	5 434,6	737,3		4 697,4
GBP taux variable	82,6			82,6
Total GBP	5 517,3	737,3		4 780,0
HKD taux fixe	30,7		30,7	
HKD taux variable				
Total HKD	30,7		30,7	
JPY taux fixe	343,2		37,0	306,2
JPY taux variable				
Total JPY	343,2		37,0	306,2
NOK taux fixe	65,7			65,7
NOK taux variable				
Total NOK	65,7			65,7
USD taux fixe	288,3		201,1	87,2
USD taux variable				
Total USD	288,3		201,1	87,2
2- T.C.N. :	1 687,1	1 687,1	0,0	0,0
Billets de Trésorerie	100,0	100,0		
Euro Commercial Paper	1 587,1	1 587,1		
EUR	500,0	500,0		
CHF				
GBP				
USD	1 087,1	1 087,1		

Dette avant swap	Montant Brut	A un an au plus	A plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
En Millions d'euros				
B - INTERETS COURUS :	617,0	617,0	0,0	0,0
Émissions Obligataires	618,3	618,3	0,0	0,0
Total taux fixe :	546,4	546,4		
Total inflation :	58,1	58,1		
Total taux variable :	13,7	13,7		
EUR taux fixe	418,0	418,0		
EUR inflation	58,1	58,1		
EUR taux variable	12,6	12,6		
Total EUR	488,7	488,7		
AUD taux fixe				
AUD taux variable				
Total AUD				
CAD taux fixe	0,8	0,8		
CAD taux variable				
Total CAD	0,8	0,8		
CHF taux fixe	27,8	27,8		
CHF taux variable				
Total CHF	27,8	27,8		
GBP taux fixe	92,3	92,3		
GBP taux variable	1,1	1,1		
Total GBP	93,4	93,4		
HKD taux fixe	0,0	0,0		
HKD taux variable				
Total HKD	0,0	0,0		
JPY taux fixe	2,0	2,0		
JPY taux variable				
Total JPY	2,0	2,0		
NOK taux fixe	2,1	2,1		
NOK taux variable				
Total NOK	2,1	2,1		
USD taux fixe	3,5	3,5		
USD taux variable				
Total USD	3,5	3,5		
T.C.N. :	-1,2	-1,2	0,0	0,0
Billets de Trésorerie	-0,3	-0,3		
Euro Commercial Paper	-1,0	-1,0		
EUR	1,0	1,0		
CHF				
GBP				
USD	-2,0	-2,0		

C - INTERETS CONSTATES D'AVANCE :	4,3	4,3		
Billets de Trésorerie	0,3	0,3		
Euro Commercial Paper	4,0	4,0		
<i>EUR</i>	1,1	1,1		
<i>CHF</i>				
<i>GBP</i>				
<i>USD</i>	2,9	2,9		

Dettes SNCF

Le tableau ci-après présente une répartition par grandes catégories de la dette SNCF transférée :

Dettes SNCF		Montant Brut	A un an au plus	A plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
A - Dette SNCF transférée	En Millions d'euros	1 193,5	376,8	155,2	661,5
	Total taux fixe :	788,1	109,6	65,3	613,2
	Total taux variable :	405,5	267,2	89,9	48,3
	EUR taux fixe	613,2			613,2
	EUR taux variable	231,3	163,2	19,7	48,3
	<i>Dont Prêts RIF</i>	5,2	0,5	1,9	2,8
	Total EUR	844,5	163,2	19,7	661,5
	CHF taux fixe	174,9	109,6	65,3	
	CHF taux variable				
	Total CHF	174,9	109,6	65,3	
	GBP taux fixe				
	GBP taux variable	174,2	104,0	70,2	
	<i>Dont renouvellement lignes BEI</i>	174,2	104,0	70,2	
	Total GBP	174,2	104,0	70,2	
B - Intérêts courus		24,8	24,8	0,0	0,0
	Total taux fixe :	24,7	24,7		
	Total taux variable :	0,2	0,2		
	EUR taux fixe	21,3	21,3		
	EUR taux variable	0,1	0,1		
	Total EUR	21,5	21,5		
	CHF taux fixe	3,4	3,4		
	CHF taux variable				
	Total CHF	3,4	3,4		
	GBP taux fixe				
	GBP taux variable	0,0	0,0		
	Total GBP	0,0	0,0		
TOTAL (A) + (B)		1 218,4	401,6	155,2	661,5

DETTES FINANCIERES A LONG TERME (ELEMENTS DE SYNTHESE)

La répartition de la dette financière à long terme après couverture est la suivante :

Devises	Encours taux fixe		Encours Indexé Inflation		Encours taux variable		Encours TOTAL	
	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2013	31/12/2014
EUR	28 242,8	31 922,0	1 920,8	1 496,2	5 923,8	4 944,7	36 087,5	38 363,0
<i>RFF</i>	27 280,6	30 959,8	1 920,8	1 496,2	5 686,9	4 713,5	34 888,3	37 169,4
<i>SNCF</i>	962,3	962,3			236,9	231,3	1 199,2	1 193,5
CHF	0,0	0,0			0,0	0,0	0,0	0,0
Total :	28 242,8	31 922,0	1 920,8	1 496,2	5 923,8	4 944,7	36 087,5	38 363,0
En % :	78,26%	83,21%	5,32%	3,90%	16,42%	12,89%	100,00%	100,00%
Encours total de la dette au :							36 087,5	38 363,0
Montants des ICNE dette propre :							649,7	618,3
Montants des ICNE dette transférée :							24,8	24,7
MONTANT TOTAL :							36 762,0	39 005,9

7.1.18 AVANCES ET ACOMPTES RECUS

En Millions d'€uros	31/12/2014	31/12/2013
- Avance sur cessions d'immobilisations	4,5	7,1
- Acomptes clients péages	298,5	258,0
TOTAL	303,1	265,1

Les "acomptes clients péages" concernent le versement par les clients Entreprises ferroviaires d'un acompte correspondant à 20% des redevances de réservation au titre du nouvel horaire de service, le jour de sa publication, conformément aux dispositions de l'arrêté du 25 novembre 2008. Ces acomptes sont déduits mensuellement des règlements des factures de redevances de réservation.

7.1.19 AUTRES DETTES

En Millions d'€uros	31/12/2014	31/12/2013
Autres dettes d'exploitation :	1 993,2	2 173,5
- Subventions appelées d'avance (1)	1 815,9	1 951,1
- Dettes sur participation (LTF)	10,0	27,6
- Autres dettes	167,3	194,8
Autres dettes sur instruments financiers :	282,7	266,6
- Charges à payer sur instruments de dette	194,3	189,5
- Cross Currency SWAP	(7,2)	(3,2)
- Dépôt de garantie co-latéral	95,6	80,4
TOTAL	2 275,9	2 440,1

(1) dont 153,7 M€ en exploitation en 2014 contre 167,1 M€ en 2013

7.1.20 ETAT DES ECHEANCES DES DETTES

DETTES*	Montant brut	Echéances à moins d'un an	Échéances à plus d'un an et moins de 5 ans	Echéances à plus de 5 ans
En Millions d'euros				
- Dettes fournisseurs et comptes rattachés	2 636,9	2 636,9		
- Dettes fiscales et sociales	223,0	223,0		
Autres dettes :	2 275,9	2 275,9		
Autres dettes d'exploitation :	1 993,2	1 993,2		
- Subventions appelées d'avance	1 815,9	1 815,9		
- Dettes sur participation (LTF)	10,0	10,0		
- Autres dettes	167,3	167,3		
Autres dettes sur instruments financiers :	282,7	282,7		
- Charges à payer sur instruments de dette	194,3	194,3		
- Cross Currency SWAP	-7,2	-7,2		
- Dépôt de garantie colatéral	95,6	95,6		
TOTAL	5 135,8	5 135,8		

7.1.21 PRODUITS CONSTATES D'AVANCE

En Millions d'€uros	31/12/2014	31/12/2013
- Produits constatés d'avance sur redevances d'occupation	34,9	38,3
- Produits constatés d'avance sur redevances d'infrastructure	207,9	211,5
- Prime d'émission des obligations	1 076,6	935,8
- Soultes sur contrats d'échange de taux	106,6	118,9
- Produits constatés d'avance sur obligations et autres instruments	12,6	12,8
- Reports/Dépôts	0,9	1,0
TOTAL	1 439,6	1 318,3

7.2 COMPLEMENTS D'INFORMATION RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT

7.2.1 VENTILATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES

En Millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
Ventes de vieilles matières	39,8	36,2
Production vendues de services	5 877,1	5 654,0
- Redevances d'utilisation des infrastructures	5 448,7	5 227,9
- Transport Électricité	161,5	169,5
- Prestations complémentaires d'électricité	99,2	96,8
- Prestations complémentaires	29,7	34,9
- Produits relatifs aux installations terminales embranchées	15,1	14,7
- Produits de redevances d'occupation facturation directe	83,4	82,4
- Autres produits des activités annexes	39,6	27,9
TOTAL	5 917,0	5 690,2

7.2.2 SUBVENTIONS D'EXPLOITATION

En Millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
- Subvention d'exploitation Etat	108,6	110,6
- Autres subventions d'exploitation	39,6	53,9
TOTAL	148,2	164,5

7.2.3 COUT DE LA GESTION MANDATEE

En Millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
- Coût de la gestion du réseau	3 046,5	3 029,5
- Coût de la gestion des quais	68,3	63,2
- Coût de la gestion du patrimoine	103,6	100,6
TOTAL	3 218,5	3 193,3

RÉMUNÉRATION VERSEE AUX GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE DELEGUES

La SNCF assure trois grandes missions pour le compte de SNCF Réseau :

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 31 décembre 2014 est de 3 046,5 M€ après activation au 31/12/2014 de 52,1 M€ de dépenses d'investissement. Les charges comptabilisées au 31 décembre 2013 s'élevaient à 3 029,5 M€ après activation de 81,6 M€ de dépenses d'investissement.

Ce montant se compose de :

- 2 149,2 M€ pour les missions d'entretien du réseau, montant se décomposant de :
 - 2 263,4 M€ pour le domaine maintenance y compris les OGE (hors protocole IDF)
 - -52,1 M€ d'activation de dépenses d'investissement au titre de 2014
 - 45,0 M€ de dépenses complémentaires d'OGE protocole IDF
 - -34,9 M€ de baisse de charges liée à l'effet CICE
 - 16,3 M€ de charges diverses et d'études
 - -88,5 M€ de régularisation antérieure (dont -30,8 M€ d'activation de dépenses 2013)
- 865,4 M€ pour la couverture des charges liées aux missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national contre 864,5 M€ au 31/12/2013.
- 27,1 M€ pour le coût de la maintenance GSMR confié à SYNERAIL
- 4,8 M€ d'autres dépenses d'entretien

AUTRES REMUNERATIONS VERSEES DANS LE CADRE DE MANDATS DE GESTION

L'ensemble des missions de gestion du patrimoine a été réparti par SNCF Réseau entre la SNCF et d'autres prestataires. La convention de prestation de services (CPS) définit les missions dont la SNCF poursuit la réalisation. Le montant comptabilisé en charge pour l'année 2014 au titre de la CPS est de 65,3 M€ (dont -0,3 M€ de régularisation sur exercices antérieures), auxquels s'ajoutent 3,7 M€ de dépenses relatives à une convention portant sur l'instruction des demandes d'autorisations d'occupations temporaires (dont -1,6 M€ de régularisation sur exercice antérieur), le montant comptabilisé en charge en 2013 est de 67,4 M€ (dont 0,8 de régularisation antérieures).

La convention financière (CFI) pour le remboursement des charges immobilières sur surface SNCF ainsi que la rémunération SNCF pour la gestion de ces charges s'élève à 20,0 M€ pour l'exercice 2014 contre 19,6 M€ pour l'exercice 2013.

S'ajoute une charge au titre des prestations AREMIS de 0,9 M€ pour une mission de gestion et de mise à jour des référentiels patrimoniaux.

Pour les missions de gestion du patrimoine confiées par SNCF Réseau aux sociétés YXIME et NEXITY, chacune pour une zone géographique, ainsi que la mise à jour de son inventaire patrimoine confiée au groupement ADYAL-IBM, SNCF Réseau a comptabilisé en 2014 une charge de 13,7 M€ contre 12,0 M€ en 2013.

La convention des services en gare (CSG), représente une charge de 68,3 M€ pour l'année 2014 contre 63,2 M€ pour l'année 2013.

7.2.4 AUTRES ACHATS ET CHARGES EXTERNES

En Millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
- Achats de fournitures non stockables	163,7	171,8
- Services extérieurs	325,1	262,0
- Services bancaires & assimilés	8,7	9,4
TOTAL	497,5	443,2

Les achats de fournitures non stockables comprennent à hauteur de 160,2 M€, la fourniture de l'énergie électrique consommée dans les installations de SNCF Réseau, c'est à dire essentiellement les pertes par effet joule, ainsi que la prestation de transport de l'énergie consommée par l'ensemble des acteurs du monde ferroviaire sur les réseaux d'électricité haute et moyenne tension, en amont des sous-stations.

L'ensemble de ces prestations, incluant une CSPE (Contribution Service Public de l'Electricité) annuelle plafonnée à 0,6 M€, ainsi que certains coûts relatifs à la gestion des contrats d'accès au réseau, est réparti mensuellement aux utilisateurs au prorata de leurs trafics sous la forme d'une redevance complémentaire de traction électrique (RCTE). Le montant du produit enregistré par SNCF Réseau pour l'exercice est de 161,5 M€.

Les services extérieurs s'élèvent à 325,1 M€ au 31 décembre 2014 contre 262,0 M€ au 31 décembre 2013. Une hausse de 63,1 M€ due principalement à la forte augmentation des dépenses de sous-traitance en maîtrise d'œuvre et d'informatique

Ils comprennent :

- des rémunérations de prestataires
- des dépenses de loyers et charges locatives
- des charges d'entretiens et réparation
- et des dépenses diverses de fonctionnement.

7.2.5 IMPOTS ET TAXES

En Millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
- Impôts directs	71,8	72,1
- Contribution sociale de solidarité	9,8	50,1
- Autres impôts et taxes	4,6	3,7
TOTAL	86,2	125,9

(1) Parallèlement une reprise de provision a été constatée en 2013 pour 40,3 M€

7.2.6 CHARGES DE PERSONNEL

En Millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
- Salaires	86,1	83,6
- Charges sociales	43,2	41,8
TOTAL	129,2	125,4

Le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE), pour un montant de 1,3 M€, figure en diminution du poste « charges sociales ».

Le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) instauré par la loi des finances rectificative pour 2012 (n°2012-1510) du 29 décembre 2012, a pour objet selon les dispositions de l'article 244 quater C du CGI, le financement de l'amélioration de la compétitivité des entreprises, notamment à travers des efforts d'investissements, de recherche, d'innovation, de recrutement, de prospection de nouveaux marchés, de transition écologique et énergétique et de reconstitution de fonds de roulement.

Le CICE est imputé sur l'IS dû au titre de l'année au cours de laquelle les rémunérations prises en compte pour le calcul du crédit d'impôt ont été versées.

Dans ce contexte l'entreprise a signé avec l'Etat en novembre 2013 une convention cadre Emplois d'Avenir dont l'objectif est de proposer aux jeunes peu ou pas qualifiés une première expérience professionnelle et une période d'acquisition de compétences ou de qualification reconnue.

L'engagement de l'entreprise porte sur l'embauche avant le 30 juin 2015 de 15 jeunes en emplois d'avenir. Il se traduira par la conclusion de CIU-CIE à durée déterminée à temps plein ou partiel. Ces contrats seront d'une durée minimale de 12 mois renouvelables sans excéder 36 mois. L'engagement de l'entreprise se concrétise en 2014 par la conclusion de 5 contrats d'emplois d'avenir.

Le coût relatif au personnel mis à disposition est comptabilisé dans le poste "**Autres achats et charges externes**".

En Millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
Personnel mis à disposition	13,7	8,5

Effectifs et masse salariale

Au 31 décembre 2014, l'effectif est de 1 678 agents SNCF Réseau, dont 52 fonctionnaires détachés et 111 agents mis à disposition (dont 109 agents par la SNCF, 1 agent par la SCET, 1 agent de la RATP). Pour mémoire, l'effectif s'élevait à 1 600 agents au 31/12/2013.

L'effectif moyen est de 1 647,1 agents dont 101,6 de mise à disposition en 2014 contre 1 558,6 agents dont 64,5 de mise à disposition en 2013.

En ETP moyen (équivalent temps plein) l'effectif est de 1 533 agents au 31/12/2014 contre 1 506 agents au 31/12/2013.

Pour l'exercice 2014, la rémunération globale des membres du comité exécutif de SNCF Réseau s'établit à 1 910 944 € pour un effectif moyen de 9,16 personnes.

Le montant des avantages en nature, qui portent exclusivement sur la mise à disposition de véhicules, s'élève en 2014 à 102 555 €.

Droit individuel à la formation (DIF)

Le volume d'heures de formation cumulé par les salariés et correspondant aux droits acquis au titre du DIF s'élève à 120 372 au 31 décembre 2014.

Le volume d'heures de formation n'ayant pas donné lieu à demande s'élève à 2 843 au titre de l'année 2014.

7.2.7 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Le montant des honoraires des commissaires aux comptes s'est élevé pour les cabinets Mazars et PWC à respectivement 126 150 € et 151 650 € au titre de l'exercice 2014.

7.2.8 RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

Le résultat exceptionnel de l'exercice 2014 de 51,8 M€ comprend principalement le résultat net de cession des actifs à hauteur de 88,5 M€ ainsi qu'une dotation aux provisions exceptionnelles de 35,5 M€.

7.2.9 IMPOT SUR LES SOCIETES

Le déficit fiscal reportable de SNCF Réseau reste à 10,2 Md€ au 31/12/2014

L'établissement a comptabilisé une charge d'impôt après prise en compte des crédits d'impôts, de 22 M€ pour l'exercice 2014 contre 12,4 M€ pour l'exercice 2013.

En dépit du résultat comptable déficitaire, la charge d'impôt de l'exercice s'explique principalement par l'application des dispositions relatives à :

- L'aménagement du mécanisme de report en avant des déficits
- La réintégration des charges financières nettes au résultat imposable à l'IS à hauteur de 25% contre 15% en 2013.
-

7.3 COMPLEMENTS D'INFORMATION RELATIFS AU TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

La trésorerie dégagée au cours de l'exercice est une diminution de 635,1 M€ contre une augmentation de 676,0 M€ constatée en 2013, cette diminution est due en partie à la hausse des acquisitions d'immobilisations compensée par une augmentation des disponibilités.

Il est rappelé que la trésorerie comprend les disponibilités nettes des découverts bancaires ainsi que les valeurs mobilières de placement.

7.3.1 TRÉSORERIE LIÉE À L'ACTIVITÉ

La capacité d'autofinancement, avant coût de la dette et après IS exigible, ressort à 2 047,8 M€ au 31/12/14 contre 1 924,3 M€ au 31/12/2013, représentant une dégradation de 124,0 M€.

Analyse de la variation du BFR lié à l'activité :

En Millions d'euros	BFR au 31/12/2013	BFR au 31/12/2014	Variation
Autres créditeurs	-522,2	-576,9	-54,7
Autres débiteurs	9,3	12,3	3,0
Clients	852,7	860,4	7,8
Créances fiscales et sociales	160,9	174,2	13,3
Dettes fiscales et sociales	-152,7	-202,3	-49,6
Fournisseurs	-343,4	-321,1	22,3
Subventions exploitation Actif	170,3	144,5	-25,8
Subventions exploitation Passif	-167,1	-153,7	13,4
TOTAL	7,9	(62,4)	(70,3)

La variation du BFR lié à l'activité est dû principalement à la dette IS 8,5 M€ au 31/12/2014 contre une créance de 34,8 M€ à fin 2013, ainsi qu'à l'augmentation des autres créditeurs qui enregistre la hausse de la facture d'acompte de 20% au titre de la redevance de réservation.

7.3.2 TRÉSORERIE LIÉE AUX OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT

La trésorerie liée aux opérations d'investissement concerne d'une part les décaissements relatifs aux travaux d'infrastructure ferroviaire et d'autre part les encaissements liés aux produits de cession d'actifs. La dégradation de la trésorerie est principalement liée à l'augmentation des dépenses d'acquisitions d'immobilisations.

7.3.3 TRÉSORERIE LIÉE AUX OPÉRATIONS DE FINANCEMENT

La trésorerie liée aux opérations de financement concerne les flux liés :

- aux émissions et remboursements d'emprunts
- aux encaissements de subventions d'investissement
- aux intérêts financiers nets versés
- aux collatéraux reçus/versés dans le cadre des opérations de couverture

La dégradation de la trésorerie est liée à des retards de paiement des subventions d'investissement par certains financeurs.

8 INFORMATIONS SUR LES PARTIES LIÉES

Le périmètre des entités liées à SNCF Réseau est constitué de l'Etat et de la SNCF. Les impacts sur le résultat et sur le bilan sont détaillés ci-après.

Relations avec l'Etat (hors impôts et taxes) :

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

L'Etat verse à SNCF Réseau des subventions d'exploitation. L'Etat a, de plus, versé de 2004 à 2008 des subventions d'investissements relatives aux opérations de renouvellement. Ces dernières continuent à être mises en service et reprises progressivement en résultat.

Impact sur le résultat :

En Millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
- Chiffre d'affaires - redevances d'accès (RA)	1 799,2	1 730,4
- Subvention d'exploitation	108,6	110,6
- Reprise subvention de renouvellement	136,2	136,7
- Charge d'IS exigible	22,0	12,4
- Produit CICE	1,3	0,8

Impact sur le bilan :

En Millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
- Subvention de renouvellement	3 569,3	3 705,6
- Subvention d'exploitation à recevoir (compensation fret)	3,3	9,3
- Etat créances de subvention (investissement et exploitation)	889,5	665,3
- Acomptes d'IS		34,8
- Dette d'IS	8,5	
- Impôts différés Actifs	3 800,7	3 675,1

Relations avec la SNCF :

La SNCF est le principal client de SNCF Réseau et lui facture à ce titre des redevances de péages.

SNCF Réseau a également signé avec la SNCF un certain nombre de conventions lui déléguant :

- la gestion du trafic et des circulations
- le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité du réseau
- la gestion des quais, des grandes halles de voyageurs et ouvrages annexes
- la gestion du patrimoine immobilier

Enfin, SNCF Réseau donne des mandats à la SNCF pour la réalisation d'opérations d'investissement portant sur des infrastructures ferroviaires. Dans le cadre de ces mandats, la SNCF organise et réalise des achats de fournitures à gestion centralisée ainsi que des prestations de travaux, de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage déléguée liées à ces opérations.

Principaux impacts des activités en relation avec la SNCF

En Millions d'euros	31/12/2014	31/12/2013
- Produits : péages	3 648,0	3 439,7
- Charges : convention de gestion	3 172,5	3 152,6
- Production d'immobilisation mandatée à la SNCF	1 857,5	1 761,8

(*) Les achats réalisés par SNCF au nom et pour le compte de SNCF Réseau sont exclus des montants présentés

9 ENGAGEMENTS HORS BILAN

9.1 ENGAGEMENTS DONNES ET REÇUS SUR INSTRUMENTS FINANCIERS

SNCF Réseau est exposé aux risques de marché liés à la gestion de sa dette. Sur la base d'une analyse de son exposition générale aux risques, essentiellement liés aux fluctuations des taux d'intérêt et des cours de change, SNCF Réseau utilise divers instruments financiers dans les limites fixées par son Conseil d'Administration, avec pour objectif de couvrir les risques de taux et de change et d'optimiser le coût de son financement.

Gestion de la dette long terme :

- ▶ Répartition taux fixe, taux variable, indexée inflation :

SNCF Réseau gère une position structurelle taux fixe / taux variable / taux indexé inflation en euros afin de réduire le coût de sa dette, et utilise pour cela des instruments fermes et optionnels d'échanges de taux d'intérêt (contrats d'échanges de taux d'intérêt, option sur contrats d'échange de taux d'intérêt) dans le cadre des limites fixées par le Conseil d'Administration.

Gestion des risques de signature et de contrepartie :

- ▶ Principes et limites

La gestion des opérations et des risques financiers au sein de SNCF Réseau est strictement encadrée par les « principes et limites d'intervention sur les marchés de capitaux » édictés par le Conseil d'administration. Ce document précise notamment les orientations de la politique de financement, de trésorerie et de gestion de la dette globale, les principes de gestion et limites autorisées pour les risques de taux, de change et de contrepartie, les opérations d'optimisation, les instruments autorisés, les montants des plafonds des programmes de financement, les supports de placement, les délégations de pouvoir accordées par le conseil d'administration ainsi que les délégations de signature accordées.

SNCF Réseau dispose également d'un recueil de procédures qui précise les contrôles à effectuer ainsi que leurs modalités de mise en œuvre afin de pouvoir s'assurer de façon quotidienne de l'adéquation des opérations négociées par rapport aux principes et limites définis et par rapport à la structure cible de la dette.

Parallèlement, SNCF Réseau élabore différents reportings, de périodicité quotidienne, hebdomadaire et mensuelle, afin de rendre compte des opérations réalisées et des résultats des contrôles.

- ▶ Limites d'exposition par contrepartie

Les risques encourus par SNCF Réseau vis-à-vis de ses contreparties sont liés à l'utilisation d'instruments de hors-bilan, de change et de taux, négociés de gré à gré. Ils correspondent au risque financier en cas de défaut de la contrepartie aux échéances d'un contrat.

Une limite d'exposition par contrepartie est déterminée en fonction du rating et des fonds propres de la contrepartie. SNCF Réseau évalue ces risques en valorisant au prix du marché (« Marked to Market ») les engagements qu'il détient sur les contreparties.

- ▶ Remise en garantie

SNCF Réseau a mis en place un contrat de remise en garantie avec l'ensemble de ses contreparties. La remise en garantie se déclenche dès que la contrepartie voit sa notation long terme passer en dessous de AA- / Aa3 / AA- (respectivement Fitch /Moody's/ S&P). Est prise en compte la notation attribuée par au moins deux des trois agences de notations suivantes : Standard & Poor's, Moody's, Fitch.

Montant notionnel des instruments financiers dérivés :

Les contrats ou montants notionnels présentés ci-dessous ne représentent pas les montants à payer ou à recevoir et par conséquent ne représentent pas non plus le risque encouru par SNCF Réseau lié à l'utilisation des instruments dérivés :

I - MARCHÉ A TERME D'INSTRUMENTS FINANCIERS		31/12/2014		MtM		31/12/2013		MtM	
En Millions de devises									
Opérations de couvertures négociées de gré à gré :									
Échanges de taux en EUR :									
Micro-couverture									
	< 1 an	625,0	EUR	26,1	EUR	2 161,0	EUR	46,3	EUR
	de 1 à 5 ans	1 466,1	EUR	-12,2	EUR	1 050,0	EUR	52,5	EUR
	> 5 ans	3 667,6	EUR	-551,0	EUR	3 188,5	EUR	-142,9	EUR
Macro-couverture									
	< 1 an	0,0	EUR	0,0	EUR	0,0	EUR	0,0	EUR
Opérations de trading :									
	< 1 an	0,0	EUR	0,0	EUR	0,0	EUR	0,0	EUR
	> 5 ans	50,0	EUR	-2,6	EUR	50,0	EUR	0,6	EUR

II - LES OPERATIONS EN DEVISES		31/12/2014		MtM		31/12/2013		MtM	
En Millions de devises									
Opérations de couvertures négociées de gré à gré :									
Change à terme contre EUR :									
	< 1 an	0,0	AUD	0,0	EUR	0,0	AUD	0,0	EUR
		0,0	CHF	0,0	EUR	0,0	CHF	0,0	EUR
		0,0	GBP	0,0	EUR	250,0	GBP	3,9	EUR
		0,0	JPY	0,0	EUR	0,0	JPY	0,0	EUR
		1 455,0	USD	111,3	EUR	1 526,5	USD	-48,9	EUR
	de 1 à 5 ans								
	> 5 ans								
Swaps de devises contre EUR :									
	< 1 an	169,2	CHF	31,8	EUR	50,0	CHF	8,2	EUR
		0,0	USD	0,0	EUR	0,0	USD	0,0	EUR
		0,0	JPY	0,0	EUR	5 000,0	JPY	-4,7	EUR
		685,1	GBP	35,2	EUR	0,0	GBP	0,0	EUR
		0,0	AUD	0,0	EUR	0,0	AUD	0,0	EUR
	de 1 à 5 ans	0,0	AUD	0,0	EUR	0,0	AUD	0,0	EUR
		951,9	CHF	247,5	EUR	431,0	CHF	76,1	EUR
		44,3	GBP	-21,3	EUR	729,4	GBP	-55,3	EUR
		5 000,0	JPY	-6,8	EUR	0,0	JPY	0,0	EUR
		300,0	HKD	1,7	EUR	300,0	HKD	-1,8	EUR
		250,0	USD	11,7	EUR	250,0	USD	-10,7	EUR
	> 5 ans	276,6	CAD	62,9	EUR	276,6	CAD	22,3	EUR
		1 155,0	CHF	288,9	EUR	1 845,0	CHF	333,0	EUR
		3 252,7	GBP	-798,8	EUR	3 244,8	GBP	-1 100,8	EUR
		0,0	HKD	0,0	EUR	0,0	HKD	0,0	EUR
		40 000,0	JPY	-22,4	EUR	45 000,0	JPY	-26,3	EUR
		500,0	NOK	1,5	EUR	500,0	NOK	-4,8	EUR
		370,0	USD	0,9	EUR	0,0	USD	0,0	EUR

III - AUTRES ENGAGEMENTS DE HORS BILAN FINANCIERS	31/12/2014	31/12/2013
En Millions de devises		
Engagements de financement reçus :		
Emprunt syndiqué	1 250,0 EUR	1 250,0 EUR

La ligne de crédit syndiqué mise en place le 19 juillet 2012 pour un montant de 1 250 M€ et d'une maturité de cinq ans n'a pas fait l'objet de tirages au 31 décembre 2014.

Par ailleurs SNCF Réseau dispose d'options de renouvellement ou de remboursement par anticipation de certaines lignes de dette dont la valeur est non significative. SNCF Réseau est maître d'exercer ou non ces options.

SNCF Réseau enregistre également dans ses comptes une option consentie sur un emprunt pour lequel la décision appartient à la contrepartie.

La valeur au 31 décembre 2014 de ce dérivé incorporé s'élève à (166,2) M€.

Cette option, si elle n'est pas exercée en juillet 2015, prolonge sur 14 ans la dette en Euro convertie en GBP à un taux de change défini de 0,652 au taux fixe de 5,35%.

9.2 AUTRES ENGAGEMENTS DONNES ET REÇUS

GARANTIES FINANCIERES

SNCF Réseau bénéficie d'une garantie à première demande auprès d'un organisme bancaire d'un montant de 3,2 M€ au titre des redevances annuelles dues pour utilisation d'installation terminale embranchée par son débiteur principal la SAS Ciments Calcia.

AUTRES ENGAGEMENTS DONNES RELATIFS AUX CESSIONS D'ACTIFS

SNCF Réseau est amené à céder régulièrement des biens immobiliers inutiles au ferroviaire.

Le montant des promesses signées et non encore levées au 31 décembre 2014 s'élève à 69,6 M€, (89,3 M€ au 31 décembre 2013), comprenant notamment à hauteur de 47,8 M€ des promesses pour les sites de Paris rive gauche et Paris la Chapelle.

ENGAGEMENTS AU TITRE DES PPP ET CONCESSION

1. GSMR

- Caution bancaire :

SNCF Réseau bénéficie d'une garantie à première demande de la part d'un organisme bancaire en cas de manquement de SYNERAIL. Cette garantie est accordée progressivement en fonction de l'engagement des phases de déploiement du réseau. Au 31/12/2014, SNCF Réseau bénéficie d'une garantie pour un montant de 48,2 M€.

- Autres engagements :

Au 31/12/2014, les redevances d'investissement restant à payer par SNCF Réseau au titre du contrat s'élèvent à 481,4 M€ (valeur actualisée). Parallèlement, les financements restant à percevoir s'élèvent à 392,8 M€ (valeur actualisée).

2. BPL

Le montant d'immobilisation en cours restant à comptabiliser s'élève à 912,9 M€ compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2014.

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 621,7 M€ compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2014.

3. CNM

Le montant d'immobilisation en cours restant à comptabiliser s'élève à 860,7 M€ compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2014.

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 875,2 M€ compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2014.

4. SEA

SNCF Réseau garant :

La garantie émise par SNCF Réseau 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 depuis juillet 2011.

SNCF Réseau contributeur public au financement :

Le montant restant à verser par SNCF Réseau au titre de sa contribution au financement s'élève à 1 298,6 M€ au 31/12/2014.

SNCF Réseau 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 3 306,7 M€ au 31/12/2014.

Autres engagements : clauses de fin anticipée de contrat

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

Clause de déchéance : le contrat prévoit que le concédant peut prononcer la déchéance du concessionnaire en cas de manquement de ce dernier. Dans ce cas, SNCF Réseau devra verser une indemnité minimale au concédant correspondant à environ 85% des financements supportés par le concessionnaire.

Clause de résiliation pour force majeure ou imprévision : en cas de résiliation pour force majeure ou imprévision, SNCF Réseau devra verser au concessionnaire une indemnité fixée dans les conditions et selon les principes dégagés par la jurisprudence du conseil d'Etat.

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

Clause de résiliation pour motif d'intérêt général : ce mécanisme peut être mis en œuvre à partir de la 12^{ème} année après la mise en exploitation commerciale. Dans ce cas, SNCF Réseau verse au concessionnaire une indemnité, dont une partie selon une périodicité semestrielle. La convention de financement prévoit la prise en charge de cette indemnité par l'entité publique à l'origine de la décision ayant provoqué la mise en œuvre de la clause.

Autres engagements liées à la période d'exploitation :

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 SNCF Réseau 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 SNCF Réseau par le concessionnaire est nul. SNCF Réseau n'a rien à reverser au concessionnaire.

Clause de retour à bonne fortune : à compter de la 5^{ème} année de mise en exploitation, le concessionnaire est tenu de reverser à SNCF Réseau 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 SNCF Réseau par le concessionnaire est nul. SNCF Réseau n'a rien à reverser au concessionnaire. SNCF Réseau 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 DE GESTION
COMPTES ANNUELS
AU 31 DECEMBRE 2014

SNCF Réseau

(anciennement Réseau ferré de France)

Rapport de gestion Comptes sociaux

31 décembre 2014



RAPPORT DE GESTION au 31 décembre 2014.....	5
1 SNCF Réseau en 2014.....	5
1.1 Evénements majeurs de l'année.....	5
1.1.1 Activité de l'entreprise.....	5
1.1.2 Comparabilité des comptes.....	7
1.2 Chiffres clés.....	8
1.3 Evénements postérieurs à la clôture.....	8
2 Résultats et situation financière.....	8
2.1 Résultats 2014.....	8
2.1.1 Amélioration du résultat d'exploitation de 3 %.....	9
2.1.2 Résultat financier.....	9
2.1.3 Résultat net.....	9
2.2 Investissements.....	10
2.3 Endettement net et financement.....	11
2.4 Activité économique de l'entreprise.....	11
2.4.1 Activité commerciale.....	11
2.4.2 Exploitation du réseau (DCF).....	14
2.4.3 Maintenance du réseau.....	14
2.4.4 Mises en conformité du réseau.....	16
2.4.5 Développement du réseau.....	16
2.4.6 Activité foncière-immobilière.....	19
2.4.7 Coûts internes et effectifs.....	20
2.4.8 Financements publics et impôts.....	21
2.4.9 Gestion de la dette.....	22
3 Gouvernance et typologie des risques.....	22
3.1 Gouvernance.....	22
3.2 Facteurs de risques.....	27
3.3 Polices d'assurance.....	28
Rapport de Responsabilité sociétale de l'entreprise	29
1 Gouvernance et pilotage du développement durable.....	30
1.1 La gouvernance et le pilotage de l'amélioration continue.....	30
1.1.1 Organisation générale de l'entreprise.....	30
1.1.2 La gouvernance de l'entreprise.....	33

1.1.3	Le pilotage global de la démarche développement durable.....	34
1.2	La concertation avec les parties prenantes.....	34
2	Engagements et réalisations	37
2.1	Informations sociétales : répondre aux enjeux d'une mobilité durable des biens et des personnes.....	38
2.1.1	Offrir un réseau sûr et de qualité pour satisfaire les attentes des clients et des parties prenantes	39
2.1.2	Favoriser une desserte équilibrée des territoires et accompagner les politiques d'aménagement	50
2.1.3	Participer à la dynamisation du tissu économique et social	53
2.1.4	Développer les activités en mettant en œuvre les bonnes pratiques des affaires.....	58
2.2	Informations environnementales : développer une gestion écologique du réseau ferré national.....	60
2.2.1	Piloter les enjeux environnementaux	61
2.2.2	Réduire notre pression sur les ressources naturelles et diminuer notre empreinte environnementale	64
2.2.3	S'engager dans la transition énergétique et participer à la lutte contre les changements climatiques.....	68
2.2.4	Préserver la biodiversité et améliorer l'empreinte environnementale de nos activités	71
2.2.5	Améliorer la connaissance de l'environnement et favoriser l'innovation	74
2.3	Informations sociales : un engagement d'exemplarité dans la gestion et le développement de nos ressources humaines	76
2.3.1	Mener une politique dynamique en faveur de l'emploi pérenne et du bien-être au travail	77
2.3.2	Mener une politique globale de gestion des risques physiques et psychosociaux.....	84
2.3.3	Agir en faveur du développement des parcours, de la formation et de la mobilité interne	85
2.3.4	S'engager en faveur de la diversité et l'égalité des chances	87
3	Reporting extra-financier	90
3.1	Note méthodologique	90
3.1.1	Contexte réglementaire	90
3.1.2	Principes de reporting	91
3.1.3	Démarche 2014	91
3.1.4	Gouvernance de la démarche	91
3.1.5	Calendrier 2013/2014 :.....	92
3.1.6	Processus de collecte	92

3.1.7	Périmètre de reporting.....	94
3.1.8	Vérification externe.....	96
3.2	Tableau des indicateurs.....	96
3.2.1	Indicateurs sociétaux.....	97
3.2.2	Indicateurs environnementaux	98
3.2.3	Indicateurs sociaux.....	99
3.3	Correspondance des indicateurs RSE de RFF au regard du décret d’application de l’article 225	100

RAPPORT DE GESTION au 31 décembre 2014

1 SNCF Réseau en 2014

1.1 Événements majeurs de l'année

1.1.1 Activité de l'entreprise

SNCF Réseau (anciennement réseau ferré de France) conçoit, modernise, contribue à l'entretien avec SNCF Infra, gestionnaire délégué, et commercialise l'accès au réseau ferré pour l'ensemble des entreprises ferroviaires de voyageurs et de marchandises. Son réseau comprend 30 000 km de lignes, dont 2000 à grande vitesse. 800 km supplémentaires seront mis en service d'ici à 2017. Au quotidien, SNCF Réseau contribue à la qualité, la régularité et au confort du service ferroviaire français caractérisé par la circulation de 15 000 trains qui transportent chaque jours 5 millions de voyageurs et 25 000 tonnes de fret.

Deuxième investisseur public français, pour un chiffre d'affaires de 5,9 milliards d'€ en 2014, SNCF Réseau place la maintenance et la modernisation de l'infrastructure existante comme priorité stratégique. SNCF Réseau pilote à cet effet un grand plan de modernisation (plus de 2,5 Mds € et plus de 1000 chantiers par an) avec une priorité donnée au réseau accueillant les trains du quotidien. Fin 2013, l'entreprise a lancé un programme de modernisation et de sécurisation de sa maintenance nommé « VIGIRAIL » (410 M€) afin d'accélérer le déploiement des nouvelles technologies dans ses processus de surveillance du réseau.

L'activité de l'entreprise en 2014 s'est 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, tout en assurant une cohérence d'ensemble avec les activités de transport de SNCF au sein d'un groupe public ferroviaire intégré.

L'année 2014 a ainsi été marquée par les principaux faits suivants :

Réforme du ferroviaire

La loi portant réforme du système ferroviaire adoptée définitivement le 22 juillet 2014 et promulguée par le président de la République le 4 août 2014, sous le numéro 2014-872, articule 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.

L'organisation actuelle du système ferroviaire français et de l'EPIC Réseau ferré de France en particulier en est profondément modifiée à compter du 1er janvier 2015, date d'entrée en vigueur de la loi avec 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 (anciennement SNCF jusqu'au 30 novembre 2014), devient SNCF Mobilités et continuera d'assurer toutes les activités de transport des branches SNCF Proximités, SNCF Voyages et SNCF Logistics (anciennement SNCF Geodis) ainsi que la gestion des gares de la branche Gares & Connexions.
- L'actuel Réseau Ferré de France (RFF), devient SNCF Réseau et 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 le 1er décembre 2014 dans le cadre de 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 décrets d'application ont été publiés au Journal officiel du 11 février 2015. La mise en œuvre complète de la réforme interviendra au plus tard le 1er juillet 2015.

La loi prévoit la continuité des personnes morales de RFF et de SNCF dont le changement de nom n'entraîne pas la création de personnes morales nouvelles. En application de la loi portant réforme ferroviaire, Réseau Ferré de France a donc changé sa dénomination sociale en SNCF Réseau à partir de 1er janvier 2015. Cette réforme n'a pas d'incidence sur les comptes du groupe SNCF Réseau (anciennement RFF) au 31 décembre 2014.

Conjoncture économique

La conjoncture économique est restée atone en 2014. La faible croissance a pesé sur les trafics, et donc sur 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 stable de décembre 2013 à décembre 2014) et une tendance à la baisse des coûts des travaux publics (indice TP01 en baisse). De même les taux d'intérêt sont restés très faibles dans un contexte toujours favorable.

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€.

Régularité et exploitation

L'année 2014 est marquée par une légère amélioration de la régularité, notamment sur les circulations TGV, avec un léger recul des minutes perdues par les trains commerciaux pour des causes dépendant de la gestion du réseau. L'incendie du poste de Vitry survenu le 23 juillet 2014 a cependant pénalisé l'exploitation du RER C.

Priorité à la maintenance

Suite à l'accident de Brétigny survenu le 12 juillet 2013 et à la collision de Denguin le 17 juillet 2014, SNCF Réseau poursuit les efforts qu'elle consacre à la maintenance :

- la montée en puissance du programme Vigirail avec le remplacement de 363 appareils de voie, contre 319 l'an dernier ;
- le déploiement de la politique Infra Haute Performance en Île-de-France ;
- l'accroissement des moyens consacrés à la maintenance dans le cadre de la planification de l'exercice 2015.

Principaux projets d'investissements réalisés

En 2014, l'accroissement des investissements de rénovation a permis de renouveler 973 km de voies, contre 849 en 2013. Les principaux projets régionaux de développement mis en service sont le tram-train de Nantes Châteaubriant, le Sillon Alpin Sud Phase 2, la modernisation de Bellegarde-La Plaine, la modernisation de Limoges-Guéret.

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 SNCF Réseau. La gestion opérationnelle de la dette demeure également assurée par SNCF Réseau, sans changement par rapport aux pratiques actuelles.

Contractualisation avec l'Etat

La loi prévoit la conclusion d'un contrat de performance sur 10 ans entre SNCF Réseau et l'Etat. Les deux parties travaillent actuellement ensemble afin de définir les termes de cette trajectoire industrielle et économique.

1.1.2 Comparabilité des comptes

Evolution des principes et méthodes comptables

Aucun changement de méthode comptable n'a été réalisé au cours de l'exercice 2014.

1.2 Chiffres clés

En M€ (normes françaises)	2014	2013	Variation	Variation (%)
Chiffre d'affaires	5 917	5 690	+227	+4 %
Résultat d'exploitation	1 113	1 081	+32	+3 %
Résultat financier	-1 387	-1 347	-40	+3 %
Résultat net avant IS	-222	-128	-94	NS
Résultat net après IS	-244	-140	-104	NS
Capacité d'autofinancement opérationnelle	2 076	1 928	+148	+8 %
Investissements nets	3 255	3 347	-92	-3 %
Dette financière nette en fin de période (valeur de remboursement – hors ICNE)	36 784	33 725	+ 3 059	+9 %
Effectif moyen (ETP)	1 533	1 506	+27	+2 %

1.3 Événements postérieurs à la clôture

Les titres LTF (Lyon-Turin Ferroviaire) détenus par SNCF Réseau ont été cédés à l'Etat en février 2015.

2 Résultats et situation financière

2.1 Résultats 2014

Compte de résultat - CRC - En M€	2014	2013	Variation	Variation %
Produits commerciaux (redevances)	5 754	5 541	213	4%
Produits locatifs	87	87	0	0%
Autres produits	76	62	14	22%
CHIFFRE D'AFFAIRES	5 917	5 690	227	4%
Subventions d'exploitation (Etat)	109	111	-2	-2%
Rémunération de la gestion déléguée de l'infrastructure	-3 139	-3 132	-7	0%
Rémunération de la gestion du foncier et de l'immobilier	-104	-101	-3	3%
Autres charges de réseau (électricité)	-160	-169	9	-5%
Impôts et taxes	-86	-126	40	-32%
Autres charges d'exploitation nettes de la production immobilisée	-501	-432	-69	16%
Dotations/reprises nettes aux amortissements	-1 565	-1 329	-236	18%
Dotations/reprises nettes aux provisions pour dépréciation des actifs circulants	7	-9	15	-175%
Dotations/reprises nettes pour risques et charges d'exploitation	-13	34	-48	-139%
Reprises de subventions d'investissement et de renouvellement	593	478	116	24%
Autres produits d'exploitation	56	66	-10	-15%
RESULTAT D'EXPLOITATION	1 113	1 081	32	3%
RESULTAT FINANCIER	-1 387	-1 347	-40	3%
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS	-274	-266	-8	3%
RESULTAT EXCEPTIONNEL	52	139	-87	-63%
Impôt sur les bénéfices	-22	-12	-10	77%
RESULTAT NET	-244	-140	-104	75%

Dans un contexte économique toujours peu porteur, l'équilibre financier de l'entreprise est soutenu par la maîtrise des charges opérationnelles de l'ensemble des parties prenantes (y c. DCF et SNCF Infra) : le résultat d'exploitation augmente de 32 M€ par rapport à 2013. La croissance des charges de capital liées aux mises en service et à la croissance de la dette conduit cependant à un résultat net avant impôt en forte baisse à -222 M€ en 2014, contre -128 M€ en 2013.

2.1.1 Amélioration du résultat d'exploitation de 3 %

Le résultat d'exploitation s'inscrit en augmentation de 32 M€, à 1 113 M€. Cette augmentation relève principalement de la maîtrise des produits et charges sous maîtrise opérationnelle des parties prenantes de SNCF Réseau :

- la croissance des produits commerciaux de +213 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€.
- la quasi-stabilité des charges opérationnelles de gestion du réseau existant (exploitation, entretien, etc.) : -5 M€
- la variation des charges internes induite par la préparation de la réforme ferroviaire : -19 M€ (dont -12 M€ au titre des charges SI et -3 M€ au titre des charges de personnel nettes)
- le retour à un niveau structurel des charges sur projet nettes de cofinancements, soit un impact sur la MOP de -28 M€ (2013 ayant été marquée par des retards dans les études dans l'attente du rapport Mobilité 21 et la mise en qualité du lien recettes-dépenses).

Cet effort de maîtrise des produits et charges est cependant partiellement compensé par la hausse des charges de capital, en lien avec l'accroissement des mises en services qui augmentent de 120 M€ les dotations nettes aux amortissements.

2.1.2 Résultat financier

Dans un contexte de taux toujours très favorable, le coût moyen de la dette continue de baisser à 3,90 % en 2014, contre 4,13 % en 2013. Malgré cet effet taux positif, l'augmentation de 9 % de la dette se répercute sur le coût de l'endettement financier qui s'accroît de 40 M€ à -1 387 M€.

2.1.3 Résultat net

Le résultat exceptionnel s'inscrit en forte baisse, en lien avec la diminution des produits de cession d'actifs à 113 M€ en 2014, contre 157 M€ en 2013 qui avait été marqué par une opération d'envergure avec la vente des terrains des Batignolles.

Malgré un résultat net avant impôt négatif en baisse de 94 M€ à -222 M€, l'évolution récente de la législation fiscale conduit l'entreprise à accroître ses versements à l'administration fiscale de 10 M€ pour un total de 22 M€. Le résultat net ressort ainsi à -244 M€, contre -140 M€ en 2013.

2.2 Investissements

DEPENSES IMMOBILISABLES BRUTES EN M€	2014	2013	Variation	Variation (%)
Grands projets de développement	1923	1757	166	9%
Projets régionaux de développement	752	987	-235	-24%
Mise en conformité du réseau	249	158	92	58%
Renouvellement et performance	2542	2474	68	3%
Autres	115	139	-25	-18%
Divers	13	26	-14	-52%
TOTAL	5592	5541	52	1%

Les dépenses d'investissement s'inscrivent dans la continuité des orientations décidées ces dernières années. La priorité est donnée à la rénovation du réseau structurant existant (renouvellement, sécurité, mise en accessibilité), ainsi qu'à l'achèvement des projets de développement déjà engagés (opérations inscrites dans les Contrats de Projets 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). Par ailleurs les études liées aux futurs grands projets ont été hiérarchisées sur la base des priorités établies par la commission Mobilité 21.

Les dépenses d'investissement brutes s'inscrivent en légère hausse à 5 592 M€ (dont 1 026 M€ en Île-de-France), contre 5 541 M€ (dont 869 M€ en Ile-de-France) en 2013. Les grands projets de développement affichent une production en hausse de 9% (+166 M€) liée à l'avancement des projets LGV Bretagne Pays de Loire et Contournement de Nîmes Montpellier. La production diminue 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) progressent, compte tenu de la priorité accordée aux opérations de mise en conformité : sécurité, avec la sécurisation de 111 passages à niveau, et le quasi-doublement des investissements de mise en accessibilité.

Les subventions d'investissement méritées, basées sur l'avancement des travaux, sont stables, et s'établissent à 2 557 M€ vis-à-vis des cofinanceurs publics, contre 2 559M€ en 2013.

2.3 Endettement net et financement

Flux de trésorerie (M€)	2014	2013	Variation	Variation (%)
Capacité d'autofinancement opérationnelle	2 076	1 928	148	8%
IS exigible	-22	-12	-10	83%
Variation de BFR opérationnel	64	246	-182	-74%
Dépenses d'investissement	-5 820	-5 860	40	-1%
Subventions d'investissement	2 565	2 513	52	2%
Cession ou réduction de l'actif immobilisé	130	108	22	21%
Variation de BFR investissement	-848	136	-984	-724%
Intérêts et collatéraux de garantie	-1 425	-1 686	262	-16%
Variation de la dette nette de trésorerie et placement	-3 279	-2 627	-652	25%

Corrélativement à la croissance de la MOP, la CAF opérationnelle augmente de 8 % en 2014, mais cet accroissement de ressources est partiellement consommé par la hausse du taux d'imposition.

Les dépenses d'investissements et les subventions associées restent à peu près stables, tandis que les contraintes financières pesant sur les cofinanceurs des projets dégradent de près d'un milliard d'euros le BFR investissement. Le total des créances échues s'élève ainsi à 1 347 M€ à fin 2014, contre 914 M€ à fin 2013.

L'augmentation de la dette nette en valeur de remboursement s'élève à 3,1 Md€ sur l'année 2014. Elle confirme l'accroissement tendanciel de la dette, 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, SNCF Réseau assure donc son financement auprès des marchés financiers à travers l'émission d'obligations. Les ressources à long terme levées par SNCF Réseau au cours de l'année 2014 ont représenté un montant total de 4,5 Md€ (en valeur de remboursement), soit 35 opérations réalisées sur les marchés obligataires libellées en devises euro et en dollar américain sur une maturité moyenne de 17 ans et à taux fixe moyen de 2,21 % ; elles ont permis de rembourser 2,3 Md€ d'arrivées à échéance en 2014. La structure de la dette conformément à l'allocation stratégique du passif validée en Conseil d'Administration se décompose en 87% d'endettement à taux fixe, 9% à taux variable et 4% indexé à l'inflation.

La dette financière nette en valeur de remboursement hors ICNE s'élève à 36 784 M€ à fin 2014, contre 33 725 M€ à fin 2013.

2.4 Activité économique de l'entreprise

2.4.1 Activité commerciale

L'ensemble des produits commerciaux s'élève à 5 754 M€ soit une hausse de 213 M€ par rapport à 2013. Cette augmentation est principalement portée par les prestations minimales, en hausse de 126

M€ (+2,4 %) par rapport à 2013 et par la redevance Quais dont l'entrée en vigueur lors de l'horaire de service 2014 a généré 100 M€ de produits contre 5 M€ en 2013. La capacité à payer des clients a été préservée par une augmentation moindre des prestations minimales, de façon à leur permettre d'acquitter cette nouvelle redevance.

Cette croissance des produits commerciaux est impulsée par l'indexation à 4,8 % du barème de redevance (effet prix = +288 M€), mais toujours pénalisée par la contraction des circulations (effet volume = -76 M€, dont -28 M€ au titre du mouvement social du mois de juin).

En millions d'Euros (M€)	2014	2013	Variation	Variation en %
Redevance d'Accès (RA)	1 957,5	1 941,3	16,2	0,8%
Redevance de réservation (RR)	2 023,7	1 863,5	160,2	8,6%
Redevance de circulation (RC)	1 365,6	1 413,7	-48,1	-3,4%
Redevance quai (RQ)	100,4	4,7	95,7	NS
Produits sur exercices antérieurs	1,6	1,9	-0,3	-14,6%
Total prestations minimales et redevance quai (net comp. Fret)	5 448,7	5 225,1	223,6	4,3%

Les autres produits intègrent :

- Les redevances complémentaires électricité (RCE) pour 99 M€, en hausse de 2,2 M€ ou 2,3 % par rapport à 2013 compte tenu de la hausse tarifaire ;
- Les redevances de transport et fourniture d'électricité pour 161 M€, en retrait de 9 M€ ou 6,3 % par rapport à 2013 compte tenu de l'évolution tarifaire favorable des prix de l'électricité (évolution répercutée dans les tarifs appliqués aux clients) ;
- Les redevances de prestations complémentaires pour 30 M€ contre 33 M€ en 2013. Cette évolution est imputable à la disparition de la prestation de sûreté Calais Frethun ainsi qu'à une diminution de l'usage des voies de service.

Les redevances de prestations minimales et électricité sont perçues pour 97 % au titre de l'activité voyageurs qui représente 84 % des circulations pour 2,7 % au titre de l'activité fret qui représente 15 % des circulations et pour 0,3 % pour des activités infra et divers qui représente 1 % des circulations. Les redevances de l'activité voyageurs se répartissent entre les trains aptes à la grande vitesse (36 %), les trains grandes lignes (12 %) et les trains régionaux de voyageurs (52 %). Les redevances de l'activité fret sont désormais versées, pour 34 % par les entreprises ferroviaires alternatives qui représentent 36 % des circulations de fret.

Hors impact de la redevance quai, l'augmentation des prestations minimales par rapport à 2013 est essentiellement portée par les augmentations tarifaires ; elle atteint 2,5 %. Malgré le mouvement social de 12 jours du mois de juin qui s'est traduit par un manque à gagner de 28 M€ de redevances budgétées, les produits sont en ligne avec le budget.

Cette évolution se retrouve au niveau des trains-km repris dans le tableau ci-dessous, avec un détail par activité.

En millions de train-km	2014	2013	Variation	Variation en %
Trains aptes à la grande vitesse	135,7	139,5	-3,8	-2,7%
SNCF	130,6	134,6	-4,0	-2,9%
EUROSTAR	5,1	5,0	0,1	1,6%
Trains grande ligne (TGL)	37,8	40,2	-2,4	-5,9%
SNCF	37,5	39,5	-2,0	-5,2%
THELLO	0,4	0,8	-0,4	-54,9%
Trains régionaux de voyageurs	237,2	238,5	-1,3	-0,6%
Activité Voyageurs	410,7	418,2	-7,5	-1,8%
Activité Fret	73,1	73,5	-0,4	-0,5%
SNCF	47,0	49,1	-2,1	-4,2%
Entreprises Ferroviaires Alternatives (EFA, y.c candidats autorisés)	26,1	24,3	1,8	7,3%
Autres	5,9	6,2	-0,3	-4,1%
Divers (AEF, matériel, navettes...)	0,9	0,9	0,0	-3,3%
Infra	5,1	5,3	-0,2	-4,2%
Total	489,8	497,9	-8,1	-1,6%

Par activité, les principales sources de variations sont les suivantes.

- Le retrait de l'activité des trains aptes à la grande vitesse (TAGV) est imputable à l'opérateur historique notamment sur les axes Nord, Sud-Est, malgré l'augmentation du trafic d'Eurostar (+1,6 % 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 diminution de l'activité des trains régionaux de voyageurs s'explique par les mouvements sociaux de juin et l'accident du poste de Vitry sur Seine. L'impact négatif de ces deux événements a été limité par des évolutions de trafic. Ainsi l'activité Transilien affiche-t-elle un retrait limité à 0,6 % compte tenu de la mise en place des schémas directeurs B+ et D. Quant à l'activité TER, son retrait est limité à -0.1% notamment grâce à la mise en service commercial d'investissements de développement (réouverture du sillon Alpin Sud, ouverture du tram train Nantes-Chateaubriand).
- L'activité Fret affiche un recul moindre par rapport aux années antérieures : -0,5 % correspondant à une baisse de 0,4 M de trains-km. Les entreprises ferroviaires alternatives connaissent un développement qui compense partiellement la baisse de l'opérateur historique FRET SNCF.

Charges de commercialisation / indemnisation

SNCF Réseau développe une politique commerciale renforçant ses engagements sur la qualité de service vis-à-vis des entreprises ferroviaires. Cette politique s'appuie notamment sur :

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

- Les accords-cadres dans lesquels le gestionnaire d'infrastructure s'engage à attribuer une capacité commerciale définie en amont, à un client qui s'engage à la commander, avec un système de pénalités calé sur la redevance de réservation en cas de défaut;
- Les accords qualité sillons dans lesquels le gestionnaire d'infrastructure s'engage à lever la précarité dans un délai défini sur une liste de sillons déterminés.

Compte tenu de cette politique commerciale, de la professionnalisation des services réclamations des clients (suivi accru des demandes d'indemnisation mieux documentées) et du solde de dossiers de réclamations portant sur des services annuels précédents, les charges d'indemnisation passent de 19 M€ en 2013 à 23 M€ en 2014 (accroissement des provisions pour risques et charges).

Cette charge de commercialisation de 23 M€ se décompose en :

- Des indemnisations commerciales pour 10 M€ dont 7 M€ sur les dispositifs contractuels et SAP, 3 M€ de versements d'indemnité dans le cadre des réclamations ;
- Des nouvelles réclamations clients pour 13 M€.

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'établissent pour 2014 à 865 M€, au même niveau que pour l'exercice 2013 (-1 M€). Cette stabilité globale s'explique d'une part par la hausse du taux du CICE (versement supérieur de 7,9 M€ à celui de 2013) qui compense des effets exogènes (diminution du chiffre d'affaires sur les prestations d'escale de 3 M€ et hausse de impôts et taxes de 2 M€), et la hausse de 2,5 M€ des charges de personnel (l'effet volume favorable de 8M€ induit par la baisse des effectifs ne suffit pas à couvrir l'augmentation du coût moyen agent).

Sur l'exercice, la DCF réalise une économie globale de 21 M€ par rapport à sa prévision budgétaire de 886 M€. Cette performance est principalement portée par des charges de personnel moindres de 10,5 M€ : à la baisse du coût moyen agent de 2,5 M€ s'ajoutent divers effets favorables (effet grève, etc.).

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 Infra 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 s'élève à 2 173 M€ à fin décembre 2014 composé par 2 149 M€ pour les missions d'entretien et 24,2 M€ de charges liées aux sinistres et actes de malveillance, quasiment stable par rapport à 2013 (2 175 M€). Cette stabilité s'explique par une augmentation du montant des missions d'entretien (+13 M€) compensée par des régularisations sur les sinistres des années antérieures (-15 M€). Le coût de la convention 2014 y compris sinistres est en retrait par rapport au budget (-25 M€) et s'explique par les régularisations sur les sinistres et sur les missions d'entretien.

Le coût de la convention de services en gare (CSG) avec Gares & Connexions s'élève à 68 M€ au 31 décembre 2014, en augmentation de 5 M€ par rapport au coût constaté en 2013, du fait de l'augmentation du programme de gros travaux et des dépenses induites par la mise en accessibilité des gares (maintenance des accès mécanisés, etc.).

La charge de transport et fourniture d'électricité s'établit à fin 2014 à 160 M€, contre 169 M€ à fin 2013, en raison de la baisse du TURPE (Tarif d'Utilisation des Réseaux Publics d'Electricité) entrée en vigueur mi-2013 et de son effet en année pleine ce qui explique également le retrait par rapport au budget (-6 M€).

La redevance de maintenance GSMR s'établit pour 2014 à 26,5 M€ en progression de 14 % par rapport à 2013 (+3,4 M€), du fait de l'avancement du déploiement du projet. Ce montant reste cependant sensiblement inférieur à la prévision budgétaire initiale de 31,3 M€, en raison des retards du partenaire sur le projet.

2.4.3.2 Investissements de renouvellement et performance

Ces investissements visent à maintenir, voire accroître, la performance du réseau existant, à fonctionnalités inchangées. 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 de l'exercice 2014 s'établit à 2 542 M€, soit une progression de 3 % (+68 M€) par rapport à 2013. Cette légère croissance s'explique principalement par les éléments suivants :

- la montée en puissance du programme Signalisation (+20 M€), malgré les difficultés de déploiement de la Commande Centralisée du Réseau (CCR). Les programmes de travaux sur postes d'aiguillage, en particulier, ont permis d'augmenter la production de plus de 50% (1 935 unités d'œuvre traitées en 2014 contre 1 224 en 2013)

- une augmentation sensible de la production Telecom, portée par les investissements GSMR (+97 M€)
- la diminution de la part des Opérations de Gros Entretien immobilisées, en baisse de 24 M€ malgré une production globale stable
- une baisse globale de 15 M€ des travaux de régénération de voies. Conformément aux orientations décidées par l'entreprise, ces investissements se concentrent sur la partie la plus circulée du réseau (groupes UIC 1 à 6) ainsi que sur les Appareils de voie (programme Vigirail). La production, en termes d'unités d'œuvre, continue à progresser : ainsi, 973 Gopeq ont été renouvelés en 2014, contre 849 en 2013 ; de même, 363 appareils de voie ont été renouvelés, contre 319 en 2013.

Le réalisé 2014 est globalement inférieur aux prévisions budgétaires (-84M€), du fait des retards pris sur la signalisation et le GSMR en PPP :

- la production CCR souffre en particulier d'un manque de ressources et des retards sur les projets PARM (Paris – Aulnay – Mitry - Roissy) et Gare de Lyon
- les chantiers GSMR enregistrent un taux d'avancement variable selon les phases, avec un avancement moyen de 78 %.

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 2014 s'établit à 249 M€, en forte progression par rapport à l'exercice 2013 (+92 M€), traduisant ainsi la priorité consacrée par l'entreprise à ces opérations (sécurité, mise en accessibilité).

L'effort porte en priorité sur les investissements de sécurité, en hausse de 44 % (+31 M€) notamment sur les passages à niveau et dans les tunnels ; ainsi, les travaux en 2014 ont porté sur 111 passages à niveau, contre 68 en 2013 ; dans une moindre mesure, le programme de sûreté, qui bénéficie des travaux de simplification des processus, est également en progression (+6 M€).

Les programmes d'accessibilité connaissent également une forte progression (+90 %, soit +57 M€). Le SDA Île de France, en particulier, avec un effort de contractualisation qui a conduit à lancer des travaux sur 21 gares, triple sa production sur l'exercice.

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).

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.

En 2014, les dépenses immobilisables des grands projets avant travaux s'établissent à 42 M€, en progression de 15 M€ par rapport à 2013. En y incorporant les études antérieures à l'avant-projet, les dépenses totales réalisées sur ces projets s'établissent à 64 M€ en 2014, soit une légère hausse de +9 M€ par rapport à 2013.

DEPENSES TOTALES (en M€)	2014	2013	Variation (M€)	Variation (%)
Grands projets nationaux avant travaux	64	55	9	17%
<i>Grands Projets Sud-Ouest (GPSO)</i>	25	10	14	140%
<i>Liaison Roissy Picardie</i>	2	3	(1)	-27%
<i>Paris-Lyon augmentation de capacité LN1</i>	4	4	0	2%
<i>Noeud Ferroviaire Lyonnais</i>	5	2	3	153%
<i>Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur</i>	6	10	(4)	-38%
<i>Liaison Nouvelle Paris Normandie</i>	1	1	(1)	-53%
<i>Autres grands projets nationaux avant travaux (priorité 2 et 3)</i>	21	25	(3)	-13%

Par rapport à 2013, les dépenses des projets en priorité 1 progressent de 12 M€, alors que celles des projets en priorité 2 & 3 sont en recul de -3 M€, en cohérence avec les orientations définies dans le rapport Mobilité 21.

2.4.5.2 Grands projets en travaux

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

Les dépenses immobilisables des Grands Projets en Travaux s'établissent à 418 M€ en 2014, contre 464 M€ en 2013. L'essentiel de la production concerne les travaux de la LGV Est phase 2 à hauteur de 331 M€ qui se déroulent conformément au planning des travaux prévu initialement (achèvement des travaux de génie civil). Le coût final prévisionnel du projet est confirmé à 2 190M€ pour une mise en service prévue en avril 2016.

Les investissements du projet EOLE montent en puissance, de 49M€ en 2013 à 72M€ en 2014. En y incorporant les études non immobilisables, les dépenses s'établissent à 74M€. Cette progression, bien qu'importante, reste en-deçà des ambitions du budget initial, suite à des difficultés dans la mise en place des financements.

2.4.5.3 Grands projets en PPP

En 2014, la production réalisée sur les projets en PPP s'établit à 1 463 M€, contre 1 266 M€ en 2013, soit une variation +197 M€, liée à l'avancement des projets LGV Bretagne Pays de Loire et Contournement de Nîmes Montpellier.

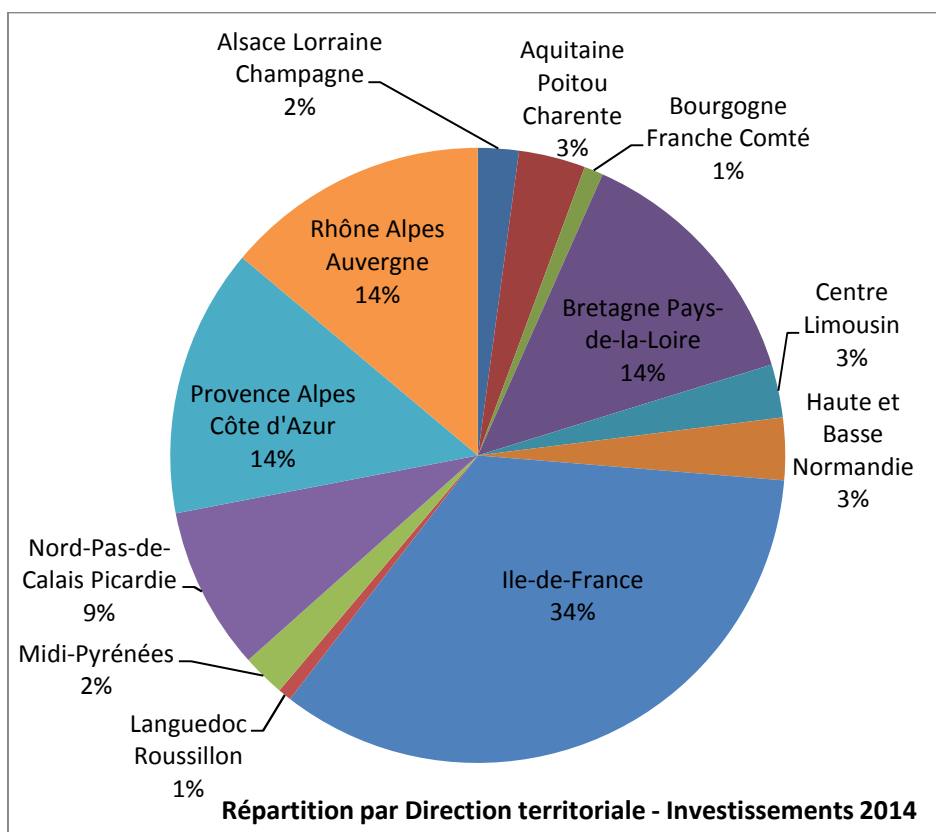
Pour le projet LGV BPL : La production de la période s'élève à 791M€, dont 705M€ sous maîtrise d'ouvrage du partenaire et 86M€ sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau. L'avancement global sur le projet sous maîtrise d'ouvrage du partenaire est de 68 %, pour une mise en service prévue pour 2017.

Pour le projet CNM : La production de la période s'établit à 520M€, dont 457M€ sous maîtrise d'ouvrage du partenaire et 63M€ sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau (jonctions et modernisation Montpellier Perpignan). L'avancement global sur le projet sous maîtrise d'ouvrage du partenaire est de 44 %, pour une mise en service prévue pour 2017.

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. En 2014, les dépenses immobilisables s'établissent à 752M€ contre 987M€ en 2013, marquant la fin des travaux sur de nombreux projets des CPER 2007-2013, avant le lancement de la prochaine génération de contrats.

La production entre les directions territoriales est concentrée sur l'Ile de France, suivie des Régions Bretagne-Pays-de-le Loire, Rhône-Alpes Auvergne, ainsi que PACA :



En 2014, les principaux investissements ont concerné les projets Tangentielle Nord Epinay-Le Bourget, à hauteur de 136M€, la réalisation d'une 3^e voie entre Marseille et Aubagne pour 51M€, Calais Dunkerque à hauteur de 34M€, la Gare Evangile en IDF pour 32M€, ou encore la modernisation de Nantes Saint Gilles Pornic pour 24M€.

2.4.6 Activité foncière-immobilière

En millions d'Euros (M€)	2014	2013	Variation	Variation (%)
Produits locatifs	87	87	0	0%
Gestion externalisée pour le patrimoine (SNCF CPS/CFI, Aremis)	-90	-88	-2	2%
Rémunération des autres mandataires	-14	-13	-1	7%
Autres charges de patrimoine	-22	-22	-0	2%
Charges liées à la gestion du foncier immobilier	-126	-122	-3	3%
Cessions brutes d'actifs immobiliers	113	157	-44	-28%

Activité locative :

Les produits locatifs se sont maintenus à 87 M€ en 2014 grâce à la régularisation contractuelle d'occupations avec rétroactivité sur exercices antérieurs et à la signature de nouvelles conventions en IDF.

Charges de patrimoine :

Rémunération des prestations pour la gestion du patrimoine

Le montant réalisé en 2014 s'élève à 90 M€, conformément aux prévisions, à comparer avec un réalisé à fin décembre 2013 à 88 M€. La hausse est principalement portée par la Convention de Prestation de Service avec la SNCF qui s'est élevée à 68,9 M€ et qui couvre les dépenses d'entretien et les gros travaux sur le patrimoine de SNCF Réseau abritant les installations techniques de l'infrastructure ainsi que la rémunération de la gestion de la fiscalité et les remboursements de sinistres.

La convention de financement d'un montant de 20 M€ couvre les remboursements des charges immobilières des biens de la SNCF abritant des installations de l'infrastructure ou occupés par des services SNCF exerçant des missions de gestion de l'infrastructure ; elle intègre désormais une facturation des fluides au réel.

Rémunération des autres mandataires pour la valorisation locative et les cessions

La rémunération des autres prestataires s'élève à 14 M€ en 2014, en hausse de 1 M€ conformément aux prévisions d'augmentation des charges mandatées.

Autres charges de patrimoine

Le réalisé 2014 s'élève à 22 M€, stable par rapport à 2013.

Activité cessions de patrimoine

Les produits de cession s'élèvent à 113 M€ en 2014, contre 157 M€ en 2013, pour une prévision initiale à 130 M€. La diminution des produits de cession s'explique en partie par le poids de la cession Batignolles qui avait conjoncturellement favorisé l'activité en 2013 (120 M€) et par le décalage d'opérations structurantes au-delà de 2014 telles que Les Gobelins et Bordeaux Saint-Jean.

Les investissements sur le périmètre foncier et immobilier comprennent principalement les investissements pour la cession et s'élèvent à 30 M€ à fin 2014, en recul par rapport aux 35 M€ de 2013, en lien avec la cession Batignolles.

2.4.7 Coûts internes et effectifs

Les coûts internes sont constitués des charges de personnel, des dépenses liées au système d'information et des autres dépenses de fonctionnement (locaux, études, sous-traitance, etc...) et font partiellement l'objet de refacturations ; ils s'élèvent à 412 M€ nets de refacturations contre 362 M€ en 2013 soit une hausse de 14% en conformité avec le budget adopté, en lien avec la préparation de la réforme ferroviaire. Une partie de ces coûts est immobilisée à hauteur de 71 M€ (Investissements SI, Investissements de fonctionnement et coûts de maîtrise d'ouvrage sur projet) ; une autre partie fait par ailleurs l'objet de refacturations.

Les charges de personnel nettes de refacturation s'élèvent à 147 M€ au 31 décembre 2014 contre 139 M€ à fin 2013, conformément au budget initial. 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 7,7 M€, contre 2,7 M€ en 2013.

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 (+27,5 % de mises à disposition entrantes à RFF en 2014). Au 31/12/2014, l'effectif s'élève à 1 536 ETP¹ contre 1 526 ETP au 31 décembre 2013 soit un accroissement limité à 10 ETP conformément au budget. En moyenne annuelle, les effectifs s'établissent à 1 533 ETP en 2014, contre 1 506 ETP en 2013. Parmi les 1 536 ETP d'effectif en point de sortie au 31 décembre 2014, on dénombre 111 collaborateurs mis à disposition (109 agents par la SNCF, 1 agent par le SCET et 2 agents de la RATP) et 52 fonctionnaires détachés ; par ailleurs, 85 collaborateurs de RFF sont détachés dont 79 à la SNCF.

L'augmentation des dépenses informatiques à 153 M€ (dont 112 M€ de charges et 41 M€ d'investissements) 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

¹ Equivalents temps plein 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

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 SNCF Réseau (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 1 800 M€, contre 1 730 M€ en 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 31 décembre 2014 pour un montant de 109 M€ à comparer aux 122 M€ inscrits au budget initial.

Avec un total de 1 908 M€, ces concours publics s'inscrivent en hausse de 67 M€, soit 3,6 % par rapport à 2013.

2.4.8.2 Concours publics relatifs aux investissements sur le réseau

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

Les subventions appelées par SNCF Réseau en 2014 s'élèvent à 2 223 M€, dont 526 M€ appelés auprès de l'AFITF.

Dans un contexte économique difficile, les créances échues de subventions sont en forte augmentation à 1 347 M€, contre 914 M€ à fin 2013, soit une augmentation de 47 %.

2.4.8.3 Fiscalité

Impôts et taxes

En 2014, SNCF Réseau a comptabilisé une charge de 82 M€ d'impôts et taxes (hors taxes assimilées aux charges de personnel), soit une baisse de 2 M€ par rapport à 2013 qui s'explique par la reprise d'un excédent de provision sur la liquidation de la CVAE 2013 réalisée en mai 2014 ainsi qu'aux dégrèvements obtenus sur les impôts locaux mandatés à la SNCF.

Impôt sur les sociétés

Les durcissements de la législation fiscale, en matière de limitation de la déductibilité des charges financières, abaissée de 85% à 75% en 2014, conduisent SNCF Réseau à verser 22 M€ au titre de l'IS à l'administration fiscale, malgré un résultat avant impôt déficitaire.

CICE (Crédit d'Impôts Compétitivité Emploi)

Le montant du CICE de SNCF Réseau pour l'année 2014 s'élève à 78 M€ contre 54 M€ en 2013, générés sur les périmètres historiques de la façon suivante :

- 35 M€ rétrocédés via la convention d'entretien SNCF Infra
- 23 M€ rétrocédés par la DCF
- 19 M€ rétrocédés sur les projets d'investissements
- 1 M€ par RFF

2.4.9 Gestion de la dette

Le résultat financier s'établit à -1 387 M€ contre -1 347 M€ sur la même période en 2013 soit une variation de -40 M€ (-4 %). Cette diminution du résultat financier traduit les effets suivants :

- un effet taux favorable de -76 M€ (coût moyen de la dette à 3,90 % sur 2014 contre 4,11 % attendu et 4,13 % en 2013)
- un effet volume de +115 M€ lié à la croissance de la dette, en hausse moyenne de 9 %.

3 Gouvernance et typologie des risques

3.1 Gouvernance

La description de la gouvernance présentée ici concerne – à fin d'année 2014 – la gouvernance de l'EPIC (établissement public national à caractère industriel et commercial) Réseau ferré de France (RFF) créé par la loi n°97-135 du 13 février 1997 modifiée (version consolidée au 1er janvier 2013), dont le décret n°97-444 du 5 mai 1997 modifié (version consolidée au 11 novembre 2012) précise les missions et statuts.

La gouvernance de RFF prend en compte les dispositions du code des transports, notamment celles figurant à la partie législative (deuxième partie relative au transport ferroviaire ou guidé, et plus particulièrement les articles L. 2111-9 à 25).

De par son statut d'établissement public, RFF est soumis au contrôle économique, financier et technique de l'Etat. Dans ce cadre, il applique les règles de gouvernance régissant les relations de l'Agence des Participations de l'Etat (APE) et des entreprises à participation de l'Etat.

➤ Le conseil d'administration

- Composition et attributions

RFF est administré par un conseil d'administration composé de dix-huit membres, répartis comme suit : sept représentants de l'Etat, cinq personnalités choisies en raison de leur compétence, six représentants élus par les salariés de l'entreprise.

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

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

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

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

Siège enfin au conseil d'administration, avec voix consultative, le secrétaire du Comité d'entreprise.

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

En matière d'administrateur « indépendant » au sein d'un établissement public à caractère industriel et commercial, l'entreprise a retenu la notion figurant à la charte de l'APE, à savoir « qu'un administrateur est dit indépendant lorsqu'il n'entretient aucune relation de quelque nature que ce soit avec l'entreprise, son groupe ou sa direction, qui puisse compromettre sa liberté de jugement ».

Le conseil d'administration se prononce sur l'ensemble des décisions relatives aux orientations stratégiques, économiques, financières et technologiques de RFF et veille à leur mise en œuvre.

Il s'appuie très largement, pour sa prise de décisions, sur les travaux des différents comités spécialisés.

Il peut déléguer à son président une partie de ses pouvoirs, sous réserve de rendre compte au conseil d'administration de sa gestion.

- Règlement intérieur

Le règlement intérieur du conseil d'administration intègre les dispositions résultant des lois et décrets applicables à l'entreprise, notamment celles stipulées au code des transports.

Sa dernière version est datée du 25 octobre 2013.

- Commission des marchés et des achats, et comités spécialisés

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

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

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

❖ Commission des marchés et des achats (COMA)

Présidée par un Conseiller maître à la Cour des comptes, représentant le président du conseil d'administration, elle est composée en sus de celui-ci de huit autres membres, quatre administrateurs et quatre fonctionnaires désignés respectivement par les ministres chargés de l'économie, du budget, de la concurrence et des transports.

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

Cette commission émet notamment un avis préalable à l'attribution de tout marché d'un montant supérieur à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports, qui diffère selon qu'il s'agit de marchés de travaux, de fourniture ou de service.

La modification des seuils de saisine de la COMA doit faire l'objet d'un arrêté ministériel ; l'arrêté du 21 décembre 2010 a ainsi fixé de nouveaux seuils de consultation, les seuils antérieurs remontant à l'arrêté du 5 décembre 1997.

❖ Comité d'audit

Le conseil d'administration s'est doté dès 2004, conformément aux règles de gouvernance fixées par le ministère de l'économie, des finances et de l'emploi, d'un comité d'audit, afin d'améliorer les capacités de l'entreprise et de son conseil d'administration en matière de principes et normes comptables, d'information et de communication financière, de contrôle interne et de gestion des risques.

Composé de cinq administrateurs, il est présidé par un administrateur personnalité indépendante.

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

Assiste de droit aux séances du comité d'audit, le directeur de l'audit et des risques ou son représentant.

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

A ce titre, il est notamment chargé du suivi du processus d'élaboration de l'information financière, de l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, du contrôle légal des comptes

annuels et des comptes consolidés par les commissaires aux comptes, et de l'indépendance de ces derniers.

❖ Comité des engagements

Le conseil d'administration a décidé en 2007 la création d'un comité des engagements, pour renforcer les capacités de l'entreprise et de son conseil d'administration en matière de projets de développement, de programmes d'investissement et de patrimoine immobilier.

Composé de cinq administrateurs et présidé par un administrateur personnalité indépendante, le comité des engagements assiste le conseil d'administration dont il prépare les discussions sur les sujets relatifs aux investissements ou comportant un engagement financier de l'entreprise : les programmes d'investissement et projets de développement (politique de développement et aspects financiers), les projets relatifs à son patrimoine immobilier.

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

❖ Comité de la stratégie

Le conseil d'administration a décidé en 2007 la création d'un comité de la stratégie, pour renforcer les capacités de l'entreprise et de son conseil d'administration en matière de réflexion et de décision stratégiques.

Composé de six administrateurs (dont notamment, les présidents du conseil d'administration ou son représentant, du comité d'audit et du comité des engagements), le comité de la stratégie assiste le conseil d'administration dont il prépare les discussions sur tous sujets présentant un caractère stratégique particulier.

Il veille à l'application de la politique stratégique de RFF.

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

➤ Le président du conseil d'administration

• Nomination et attributions

Le président du conseil d'administration est nommé par décret en conseil des ministres, parmi les membres du conseil et sur proposition de celui-ci.

Jacques RAPOPORT, a été nommé président de RFF par décret du 19 décembre 2012.

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

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

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

- Système de délégations

Conformément aux dispositions du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié, le président du conseil d'administration peut déléguer une partie de ses compétences dans des conditions fixées par le conseil d'administration.

- Rémunération des dirigeants

S'agissant d'un établissement public, la rémunération du président est fixée par décision ministérielle.

Un comité consultatif, composé du président du comité d'audit, de celui du comité des engagements et du chef de la Mission de contrôle économique et financier des transports, assiste le président de RFF sur la question des objectifs des membres du COMEX et leur évaluation annuelle.

➤ La Direction Générale et l'organisation générale de l'entreprise

L'organisation générale de l'entreprise s'articule autour des Directeurs généraux adjoints :

- « Commercialisation et Planification »,
- « Opérations »,
- « Grands Projets »,
- « Finances et Achats »,
- « Secrétaire Général »,
- « Ile-de-France ».

Un directeur général adjoint chargé de l'audit et des risques a été nommé en octobre 2014.

Mi-décembre, une directrice générale adjointe foncier et immobilier à laquelle la direction du foncier et de l'immobilier est rattachée, a été nommée.

Le président-directeur général assume la responsabilité de la direction générale de l'entreprise. Il anime et coordonne le travail collectif des directions du siège et des directions régionales.

Le directeur général délégué a pour mission de seconder le président dans le pilotage opérationnel de l'entreprise. Il assure la suppléance du président dans sa fonction exécutive.

Directement rattachée au président et au directeur général délégué, la direction du cabinet appuie le président dans l'exercice de son mandat et la direction générale dans sa responsabilité de pilotage de l'entreprise ; elle veille par ailleurs au bon fonctionnement des instances de gouvernance.

Douze directions régionales, directement rattachées au président, assurent sur leur territoire respectif la mise en œuvre des orientations stratégiques et les responsabilités opérationnelles de l'entreprise sous le pilotage des directeurs généraux adjoints.

Un Comité (de direction générale) est notamment constitué du président, du directeur général délégué, des directeurs généraux adjoints et des directeurs directement rattachés au président et au directeur général délégué. Le directeur de cabinet assure la rédaction du relevé de conclusions.

Ce Comité définit la position de l'entreprise sur les thèmes d'actualité et organise la contribution des activités de l'entreprise à l'atteinte des objectifs qui lui sont fixés, notamment dans le cadre du

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

3.2 Facteurs de risques

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

• Risques à fort impact financier :

Les risques de marché (risques de taux d'intérêt, de liquidité, de contrepartie et de change)

- Risque de taux d'intérêt : le gestionnaire de réseau est exposé au risque de taux d'intérêt compte-tenu du montant significatif de sa dette nette qu'il doit refinancer sur les marchés financiers.
- Risque de liquidité : le risque de liquidité est assuré en permanence par une gestion proactive de ses besoins de liquidité, un accès diversifié à des sources de financement qu'elles soient long terme (programme EMTN de 40 milliards d'euros) ou court terme (Billet de trésorerie de 3 milliards d'euros et Euro Commercial Paper de 5 milliards d'euros). De plus, le gestionnaire de réseau bénéficie d'une ligne de crédit de 1,25 milliard d'euros qui n'a jamais fait l'objet de tirage.
- Risque de contrepartie : le gestionnaire de réseau est exposé au risque de contrepartie à la fois dans la gestion quotidienne de sa trésorerie et dans la gestion de sa dette à moyen et long terme.
- Risque de change : le gestionnaire de réseau négocie des financements en devises étrangères. Ces financements sont presque systématiquement convertis en euros.

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

- **Risques à fort impact dans les domaines opérationnels** : les risques opérationnels sont principalement liés à l'utilisation du réseau ferré et aux opérations d'investissement.
- **Risques à fort impact juridique** : outre les risques juridiques relatifs à la mise en cause de l'entreprise en tant que propriétaire et exploitant, mais également comme maître d'ouvrage, le gestionnaire de réseau se voit régulièrement confronté à de nouveaux risques juridiques liés à l'évolution du cadre réglementaire auquel il est assujéti, notamment pour ce qui relève de ses activités de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire (respect de l'égalité de traitement des opérateurs ferroviaires, transparence de son fonctionnement, possibilité de recourir à des prestataires gestionnaires d'infrastructure autres que la SNCF) ou de maître d'ouvrage, mais

aussi du fait des contrats de partenariats liant le gestionnaire de réseau à ses différents partenaires (sécurité juridique des nouveaux contrats de concessions ou de partenariats public-privé).

- **Risques économiques** : la stratégie macro-économique du gestionnaire de réseau est dictée par la croissance du trafic et ses effets sur la perception des commissions d'accès, ainsi que par le contrôle effectif des coûts de maintenance et d'extension du réseau.
- **Risques à fort impact sur la notoriété** : Ces risques découlent principalement des incidents et accidents de nature ferroviaire, et sont de nature à détériorer l'image de l'entreprise auprès des investisseurs comme des partenaires. D'autres risques, liés aux activités du gestionnaire de réseau (y compris en dehors du domaine ferroviaire proprement dit), sont par ailleurs identifiés comme pouvant fortement dégrader la notoriété de l'entreprise ; ils sont également traités dans cette catégorie (risques d'atteinte à l'environnement par exemple).

3.3 Polices d'assurance

En 2014, SNCF Réseau dispose de programmes « corporate » d'assurance pour couvrir ses risques majeurs d'exploitation en termes de : « responsabilité civile » liée à l'ensemble de ses activités (dont celles de propriétaire, de maître d'ouvrage,...) ; « responsabilité civile employeur (faute inexcusable) » pour les seuls préposés de SNCF Réseau ; « responsabilité civile de ses dirigeants » ainsi que d'un programme « dommages aux biens, frais additionnels et pertes de redevances consécutives », base « tous risques sauf », y compris catastrophes naturelles (régime CATNAT) et Actes de Terrorismes (GAREAT). De plus, un volet assurance construction, permet de couvrir certains ouvrages en cours de construction, de renouvellement ou de travaux en fonction des enjeux appréciés au cas par cas.

Rapport de Responsabilité sociale de l'entreprise

Ce paragraphe présente la politique et les réalisations de RFF en matière de responsabilité sociale, sociale et environnementale, en application de l'article 225-102-1 du code du commerce, présenté ci-après.

Avertissement au lecteur :

Suite à l'adoption de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, aux termes de laquelle la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités constituent le groupe public ferroviaire au sein du système ferroviaire national, ce rapport est le dernier de l'établissement public national à caractère industriel et commercial (EPIC) Réseau Ferré de France (RFF).

La réforme entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2015 réunit les 3 entités chargées de concevoir et de maintenir le réseau ferré national (RFF, SNCF Infra et la Direction de la Circulation Ferroviaire) en un gestionnaire d'infrastructure unifié, appelé SNCF Réseau. Autant que faire se peut, il sera fait mention dans le présent rapport des éléments permettant de faire la transition entre l'actuel EPIC Réseau Ferré de France et l'EPIC SNCF Réseau.

1 Gouvernance et pilotage du développement durable

1.1 La gouvernance et le pilotage de l'amélioration continue

1.1.1 Organisation générale de l'entreprise

L'entreprise a organisé sa gouvernance et ses dispositifs de contrôle interne et de gestion des risques pour répondre pleinement aux engagements qu'elle a pris vis-à-vis de l'Etat au travers de la signature le 3 novembre 2008 du Contrat de Performance, dont le terme initial de 2012 a été prorogé par voie d'avenant pour les années 2013 et 2014. Le pilotage en est assuré par la direction générale.

La loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, prévoit que SNCF Réseau conclut avec l'Etat un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Ce contrat met en œuvre, dans une logique de développement durable, la politique de gestion du réseau ferroviaire et la stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire dont l'Etat définit les orientations.

L'entreprise prend également en compte les dispositions du code des transports, notamment celles figurant à la partie législative (deuxième partie relative au transport ferroviaire ou guidé), et plus particulièrement les articles L. 2111-9 à 25.

En 2014, l'organisation générale de l'entreprise s'est articulée autour du Président, du directeur général délégué et de six directeurs généraux adjoints : « commercialisation et planification », « opérations », « grands projets », « finances et achats », « secrétaire général » ; un directeur général pour l' « Ile-de-France » a été nommé en novembre 2013.

Douze directions régionales, directement rattachées au président et au directeur général délégué, assurent sur leur territoire respectif la mise en œuvre des orientations stratégiques et les responsabilités opérationnelles de l'entreprise sous le pilotage des directeurs généraux adjoints. D'une façon générale, elles sont organisées autour de quatre services chargés de la gestion technique et commerciale du réseau, des projets d'investissement, de l'aménagement foncier et du patrimoine, et des affaires administratives et financières. La direction régionale Ile-de-France, eu égard aux enjeux spécifiques de cette région, dispose d'une organisation qui lui est propre.

Focus Réforme : SNCF 2015

La loi du 4 août 2014 rénove en profondeur le système ferroviaire national. L'objectif est d'améliorer la qualité du service public, de garantir un haut niveau de sécurité ferroviaire, et de consolider les équilibres financiers du système. L'organisation du chemin de fer français en est donc profondément modifiée.

Trois EPIC formant un groupe public ferroviaire baptisé SNCF

Au sein du système de transport ferroviaire national, trois établissements publics indissociables, SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités constituent le groupe public ferroviaire.

- A la tête de ce groupe public ferroviaire, **un nouvel EPIC, SNCF**, assure le contrôle et le pilotage stratégiques, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale de l'ensemble. SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont liés dans ce même ensemble pour que l'entretien de l'infrastructure et la gestion des circulations prennent en compte les contraintes de l'exploitation des services de transport ferroviaire.
- **SNCF Réseau** regroupe les fonctions de gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national, jusqu'alors réparties entre Réseau Ferré de France et SNCF Infra et DCF.

- **SNCF Mobilités** assure l'ensemble des activités d'exploitation des services de transport ferroviaire qui étaient celles de « l'opérateur historique » SNCF.

Les valeurs et l'ambition collective sont également servies par la nouvelle gouvernance qui se déploiera au sein du Groupe Public Ferroviaire (GPF), laquelle affirme la solidarité entre les composantes du nouvel ensemble.

Concernant l'EPIC SNCF, la gouvernance est assurée par un Conseil de Surveillance et un Directoire :

- **Le Conseil de Surveillance de la SNCF** arrête les grandes orientations stratégiques, économiques, sociales et techniques du Groupe et s'assure de la mise en œuvre des missions de la SNCF par le Directoire.
- **Le Directoire** assure la direction de la SNCF et est responsable de sa gestion. Il est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de la SNCF dans la limite de son objet social.

Concernant SNCF Mobilités et SNCF Réseau, la gouvernance est assurée pour chacun des EPIC par un Conseil d'Administration, où siègent à proportion égale des représentants de l'État, des représentants de l'EPIC tête de groupe et des représentants des salariés.

Cette gouvernance garantit l'unité du GPF, et l'autonomie d'action de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités :

- **Unité**, car le président du Directoire et le président délégué du Directoire de la SNCF, nommés par décret en Conseil des ministres, sont respectivement le Président du Conseil d'administration de SNCF Mobilités et le président du Conseil d'administration de SNCF Réseau. Un lien organique entre les instances de décisions des trois EPIC est donc institué. Par ailleurs, le tiers des membres des CA de SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont des représentants de la SNCF. Les instances de gouvernance des trois EPIC fonctionnent donc de concert.
- **Autonomie**, car le conseil d'administration de chacun des EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités sera à même de prendre les décisions opérationnelles sur son périmètre de compétence. La loi prévoit en outre des garanties d'indépendance spécifiques touchant à la désignation du président de SNCF Réseau, afin d'assurer la pleine impartialité du Gestionnaire d'infrastructure, dans le respect de la réglementation européenne. De même, les circuits de circulation des informations et les processus de décision garantiront une stricte étanchéité à l'égard des autres composantes du Groupe pour les sujets touchant aux fonctions essentielles. Une commission de déontologie du secteur de transport ferroviaire est chargée d'examiner la compatibilité des anciennes fonctions de certains dirigeants et personnels de SNCF Réseau avec de nouvelles fonctions au sein d'entreprises ferroviaires.

A partir du 1^{er} janvier 2015, SNCF Réseau réunit toutes les fonctions de gestionnaire d'infrastructure en regroupant SNCF Infra, RFF et la direction de la circulation ferroviaire (DCF).

Outre le rapprochement des équipes opérationnelles de RFF, SNCF Infra et DCF, l'organisation proposée dote SNCF Réseau des structures managériales et transverses nécessaires à son fonctionnement. SNCF Réseau est structuré autour :

- de **quatre grands métiers** : accès au réseau, circulation, maintenance et travaux, ingénierie et projets, pilotant l'activité industrielle de leurs entités locales ;
- d'une **direction générale dédiée à l'Île-de-France** regroupant les quatre grands métiers exercés pour son compte ;

- de **quatre grandes fonctions transverses** : sécurité/sureté, finances/achats, secrétariat général/ressources humaines, communication ;
- et des **directions territoriales** investies de quatre missions principales :
 - la représentation du gestionnaire d'infrastructure auprès des entreprises ferroviaires et des décideurs et élus locaux ;
 - la synthèse de l'action du gestionnaire d'infrastructure, en favorisant la coopération entre tous les métiers ;
 - l'animation et la définition à moyen et long termes du réseau, en déclinaison des stratégies nationales ;
 - la bonne conduite des projets régionaux sur le réseau ferroviaire.

Focus Réforme : Un régime transitoire pour assurer la continuité de la représentation sociale

La loi du 4 août 2014 précise que les élections des représentants des salariés aux organes de gouvernance des trois EPIC du groupe public ferroviaire sont à organiser dans les six mois suivant la constitution du Groupe public ferroviaire (GPF), simultanément dans les trois EPIC. Cette constitution devrait être effective au plus tard le 1^{er} juillet 2015, les élections pour les Conseils se tenant donc au plus tard le 2^{ème} semestre 2015.

Les élections professionnelles au sein de chacun des EPIC sont à organiser dans un délai d'un an à compter de la constitution du GPF. Dans l'attente, les organes existants pourront assurer la continuité d'une représentation des agents par le biais des instances déjà en place. Le même principe pourra être retenu pour la gestion des activités sociales et culturelles.

Dans l'attente de ces élections professionnelles anticipées, la représentativité des organisations syndicales au niveau du GPF sera mesurée sur la base des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections des titulaires aux comités d'entreprise et d'établissement de la SNCF et de RFF.

La détermination de cette représentativité transitoire et la désignation au 1^{er} janvier 2015, posée par la loi portant réforme ferroviaire, de délégués syndicaux au niveau du groupe public ferroviaire, permettra la négociation dès le 1^{er} semestre 2015 d'accords collectifs à l'échelle du groupe public ferroviaire qui auront valeur d'accords d'entreprise.

En 2014, les trois entités constitutives du Gestionnaire d'infrastructures unifié (GIU) ont par ailleurs œuvré pour mettre en réciprocity les comptes de l'année et préparer les comptes de l'année 2015 du nouvel EPIC SNCF Réseau.

Réseau 2020 : les enjeux et orientations stratégiques de SNCF Réseau

Réseau 2020 est un projet commun que SNCF Infra, la DCF et RFF ont construit ensemble. Les futurs dirigeants de SNCF Réseau ont fixé les grandes lignes de ce projet et ont mis en place une démarche participative pour que chacun des futurs collaborateurs y soit associé.

Conçu en cohérence avec le projet d'entreprise de SNCF Mobilités (Excellence 2020), Réseau 2020 définit, pour la période 2015 à 2020, les orientations stratégiques qui permettront à RFF, SNCF Infra et la DCF de construire et gérer le réseau de demain.

Reposant sur trois piliers, l'excellence ferroviaire, la performance économique et la coopération, ce projet décline de manière concrète les ambitions de SNCF Réseau : il qualifie les défis stratégiques et organisationnels du réseau, définit pour chacun d'entre eux les chantiers prioritaires à mener et enfin, les traduit sous forme de feuilles de route.

Le projet s'est nourri à la fois du Grand plan de modernisation du réseau (GPMR), des productions issues de groupes de travail et de la démarche participative associant tous les managers et les agents, ainsi que des réflexions menées au sein des quatre grands métiers (Accès au réseau, Maintenance & travaux, Ingénierie projets, Gestion des circulations), des fonctions transverses (RH, finances, SI, communication) et des contributions des territoires.

1.1.2 La gouvernance de l'entreprise

RFF est un établissement public national à caractère industriel et commercial dont les statuts et missions sont inscrits dans le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié, ce qui implique certaines spécificités, notamment en termes de :

- Composition du Conseil d'administration (CA): sept représentants de l'Etat, cinq personnalités choisies en raison de leur compétence, six représentants élus par les salariés de l'entreprise ; les représentants de l'Etat au CA de RFF et les personnalités choisies en raison de leur compétence sont nommés par décret pris sur le rapport du ministre délégué chargé des transports.
- Indépendance des administrateurs : en complément des dispositions du décret, la Charte des relations avec l'Agence des Participations de l'Etat (APE) précise qu'« *un administrateur est dit indépendant lorsqu'il entretient aucune relation de quelque nature que ce soit avec l'entreprise, son groupe ou sa direction qui puisse compromettre l'exercice de sa liberté de jugement.* ».
- Rémunération des dirigeants : la rémunération du président est fixée par décision ministérielle ; le président s'appuie sur trois personnalités du CA pour la question des objectifs des membres du COMEX et leur évaluation annuelle.
- Organisation du contrôle externe de RFF : en tant qu'établissement public, l'entreprise est soumise au contrôle économique, financier et technique de l'Etat (ministres chargés de l'Economie et du Budget, ministre délégué chargé des transports), de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) ; elle entre également dans le champ d'investigation de l'IGF et est soumise aux contrôles de deux autorités administratives indépendantes : la Cour des comptes et l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF). Ses comptes sont certifiés par des commissaires aux comptes.

Les règles de gouvernance de l'entreprise s'inscrivent dans le respect des dispositions de la Charte des relations avec l'APE avec les entreprises publiques.

En application de l'article L.225-371 du code de commerce, le président du conseil d'administration de RFF rend compte dans un rapport de la composition du conseil et de l'application du principe de représentation équilibrée des femmes et des hommes en son sein, des conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil ainsi que des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par l'entreprise. Enfin l'organisation et le rôle des directions de l'entreprise y sont aussi définis².

Aux termes de la loi du 4 août 2014, l'établissement public dénommé Réseau Ferré de France prend la dénomination SNCF Réseau à compter du 1^{er} janvier 2015. Les modalités de gouvernance de

² <http://www.rff.fr/fr/mediatheque/publications/rapports-annuels>

l'entreprise RFF, telles qu'explicitées ci-dessus évolueront conformément aux décrets d'application de ladite loi.

1.1.3 Le pilotage global de la démarche développement durable

La direction de l'Environnement et du développement durable de RFF définit les orientations stratégiques de l'entreprise en matière de développement durable. Elle dispose de relais dans toutes les directions de l'entreprise pour mettre en œuvre les orientations choisies et diffuser les bonnes pratiques, tant dans les fonctions supports ou transverses que dans les fonctions opérationnelles.

Focus : Création de la direction de l'Environnement et du développement durable

Le directeur général délégué de RFF a signé la décision portant création au 1^{er} septembre 2014 de la direction de l'Environnement et du développement durable (DEDD).

Cette décision traduit la volonté de l'entreprise d'afficher au plus haut niveau l'importance forte attachée aux questions d'environnement, de responsabilité sociétale (RSE) et de développement durable (DD) au sein de l'entreprise. Cette création permet en particulier de renforcer la visibilité, tant en interne qu'en externe, de RFF puis de SNCF Réseau en matière de développement durable. A partir de 2015, la DEDD de SNCF Réseau travaillera en lien étroit avec la direction Développement durable de l'EPIC SNCF pour décliner les orientations DD du Groupe en politiques opérationnelles, et définir des orientations propres sur certains sujets relevant spécifiquement de SNCF Réseau.

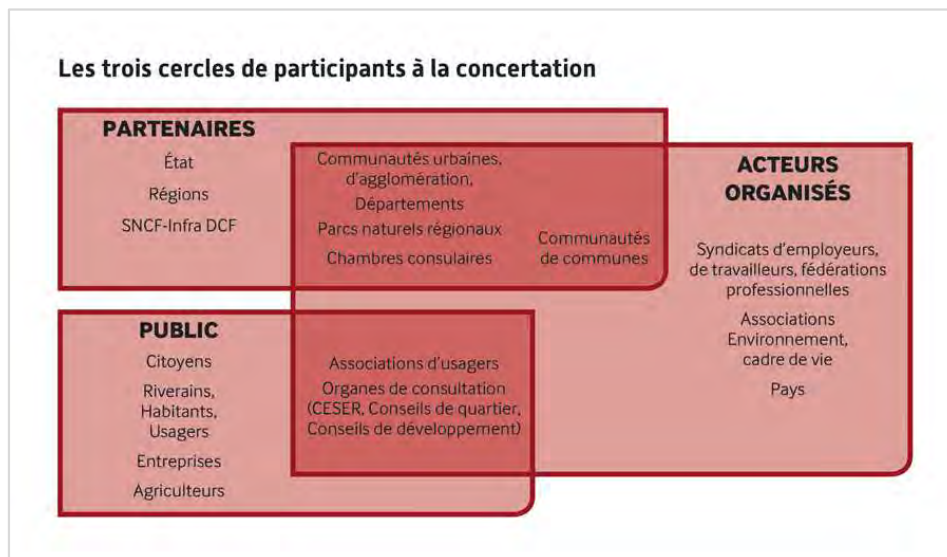
Composée de 5 personnes, la DEDD est au sein de RFF une direction transverse d'impulsion et d'appui au service de la performance globale de l'entreprise. Elle établira progressivement une stratégie et des politiques en matière d'environnement, de RSE et de DD. Elle s'impliquera dans les politiques transverses de dossiers à forts enjeux DD, tels que le climat, la maîtrise de l'énergie dans les bâtiments de SNCF Réseau, l'écoconception de l'infrastructure, le reporting ou encore le lien avec les parties prenantes externes. Sa méthode : proposer, impulser, accompagner, déployer. La DEDD assure la coordination des métiers pour les actions transverses, en s'appuyant notamment sur un « réseau EDD » composé des représentants des métiers et directions et des chefs de pôle des directions Territoriales. En lien avec la direction de la Communication, la nouvelle direction a aussi en charge la valorisation des actions mises en place en interne et en externe, en matière de développement durable.

Enfin, la DEDD rend compte aux parties prenantes externes et internes grâce à ses actions de pilotage et de reporting extra-financier.

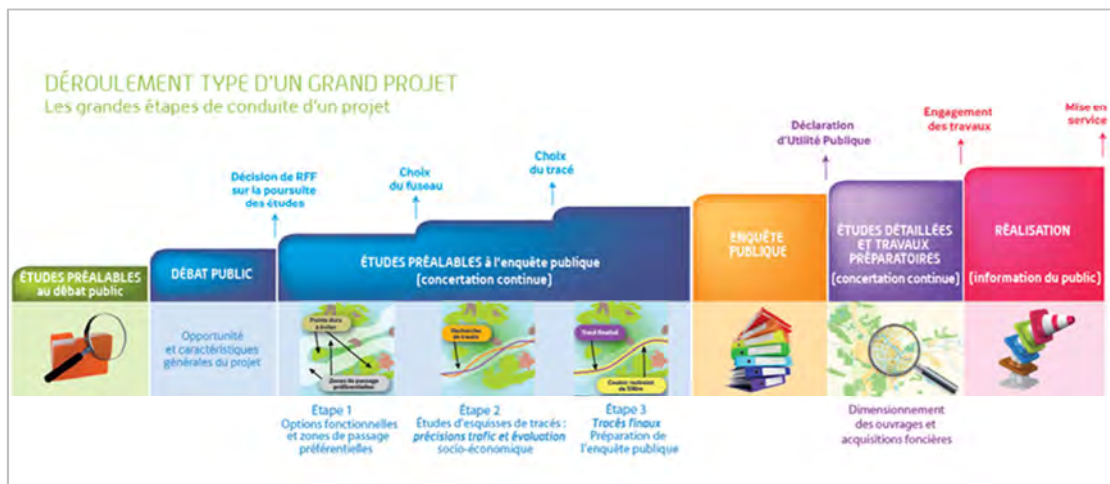
1.2 La concertation avec les parties prenantes externes

RFF a engagé une politique de concertation ambitieuse dès le début des années 2000. Cette démarche permet de consulter et d'associer à la définition des projets ferroviaires l'ensemble des parties prenantes concernées (élus partenaires ou non, acteurs socio-économiques et associatifs) et au-delà, l'ensemble des citoyens.

Lors d'une démarche de concertation, les parties prenantes aux projets ferroviaires peuvent être présentées par trois cercles de participants :



Quatorze débats publics ont été organisés sur des projets ferroviaires et plus de 75 000 personnes ont participé à ces débats. Au-delà de ses obligations réglementaires, RFF a également développé des démarches de concertation afin d'accompagner les études préparatoires au débat public, puis les études post-débat jusqu'aux enquêtes préalables à la Déclaration d'utilité publique (DUP).



L'entreprise a pour ce faire mis en place des outils innovants (garant de la concertation, chartes locales de la concertation, sites Internet d'expression, etc.) et déployé des moyens importants. RFF s'est doté au niveau national d'une *Charte pour la conduite de la concertation* qui formule des engagements précis, afin que les modalités de mise en œuvre de la concertation répondent à une exigence de qualité.

Ces démarches ont été étendues à des projets hors infrastructure nouvelle, notamment l'aménagement des haltes ferroviaires, ainsi qu'aux principaux métiers de l'entreprise tels que la construction des horaires et les plages travaux.

Focus : La concertation sur le service annuel

Le service annuel désigne l'ensemble des sillons et des plages travaux programmés sur le réseau ferroviaire national (RFN) pour une année donnée. Une partie des horaires change chaque année en décembre pour concilier au mieux les demandes des autorités organisatrices de transports (AOT) et des entreprises ferroviaires (EF) avec l'organisation des travaux nécessaires à l'entretien et au renouvellement du réseau.

La concertation sur le service annuel est encadrée par le décret 2003-194 relatif à l'utilisation du réseau ferré national. Celui-ci impose notamment à RFF de soumettre le document de référence du réseau (DRR), décrivant les modalités de répartition des capacités d'infrastructure à ses partenaires. Au-delà de ces obligations, RFF consulte sur le service annuel pour le bénéfice de tous. Comme pour tous les autres types de projets, il s'agit d'instaurer un dialogue et des débats entre les différents acteurs en vue d'enrichir le projet, de bien prendre en compte les expressions de besoin, d'organiser au mieux chaque activité (voyageurs, fret, travaux) et de pouvoir y répondre autant que faire se peut.

RFF publie chaque année une carte des concertations avec le public sur le territoire national.

SNCF RÉSEAU LA PARTICIPATION DU PUBLIC EN 2014 les territoires concernés



Quelques exemples d'échanges avec les parties prenantes de RFF en 2014

Avec plus de 80 avis publiés sur ses projets, Réseau Ferré de France représente l'un des principaux interlocuteurs de l'Autorité environnementale du CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable). Cette instance indépendante créée en 2009 a comme rôle de :

- prendre la décision de soumettre ou non un projet d'investissement à la réalisation d'une étude d'impact, en application de la procédure d'examen au cas par cas ;
- à émettre un avis extérieur sur tous les dossiers d'études d'impacts des projets d'investissement, avis mis en ligne sur Internet et joint au dossier d'enquête publique.

Focus : Séminaire avec l'Autorité environnementale et la Direction des infrastructures de transports

Le 23 octobre 2014, RFF a organisé dans ses locaux au siège, un séminaire commun avec l'Autorité environnementale et la Direction des infrastructures de transports.

Ce séminaire, qui a réuni une trentaine de personnes, avait pour principaux objectifs de consolider le dialogue avec l'Autorité environnementale et d'améliorer les processus d'évaluation environnementale des projets ferroviaires.

La matinée du séminaire a ainsi été consacrée au bilan des quatre années de relations et aux processus mis en œuvre. L'après-midi, des ateliers de travail ont permis d'engager des réflexions sur les pistes d'amélioration.

La direction de l'Environnement et du développement durable participe activement à des réseaux extérieurs où l'entreprise retrouve ses pairs et travaille autour de réflexion transversales et d'échanges de bonnes pratiques sur tous les sujets de développement durable. Ainsi, RFF est membre du Comité 21, d'Orée, du Club des Directeurs Développement Durable (C3D) et participe activement aux différents groupes de travail et plénières du Club Développement Durable des Entreprises et Etablissements Publics (Club DD EEP).

Focus : Les Groupes de Travail du Club Développement Durable des Entreprises et Etablissements Publics

RFF a signé le 3 avril 2008 la charte développement durable des entreprises et établissements publics avec une trentaine d'autres organismes. RFF s'est ainsi engagé à mener une réflexion permettant d'identifier ses propres enjeux de développement durable, de les partager et de définir des objectifs dans son champ de compétences.

Pour permettre une réflexion transversale entre les signataires de la charte (près de 70 organismes publics sont membres aujourd'hui), ces derniers ont mis en place le « Club développement durable des entreprises et établissements publics » animé par la Délégation au développement durable. Cette structure a pour mission de coordonner et de proposer les réflexions permettant la mise en œuvre d'une stratégie développement durable par les organismes publics, sur la base notamment des textes tels que l'ISO 26000, les décrets (225 et 226) d'application sur le reporting RSE et des opérations exemplaires menées par certains établissements ou entreprises.

La représentation de RFF dans ce Club et dans les groupes de travail créés offre la possibilité de suivre et de porter l'actualité « DD/RSE », notamment sur les évolutions réglementaires grâce à la présence du ministère à chacun des groupes.

2 Engagements et réalisations

Les enjeux d'une mobilité durable nécessitent un réseau ferré de qualité et pérenne

Le réseau ferré national constitue un enjeu majeur pour toute politique de développement durable car il permet l'accès des territoires et de toute leur population à une mobilité durable, sobre en carbone, au mix énergétique varié et donc peu dépendante du pétrole, respectueuse de l'environnement car moins consommatrice d'espace, d'énergie et favorable à la biodiversité, sûre,

performante dans ses dessertes et accessible à tous les publics, y compris les plus fragiles comme ceux à mobilité réduite.

Cette mobilité durable requiert une infrastructure de qualité, maillée et présente sur l'ensemble du territoire national, ouverte pour recevoir de nouveaux services et capable de supporter sans incident des trafics croissants aux process commerciaux modernes maximisant la valeur, aux techniques industrielles renouvelées assurant la maîtrise des coûts et l'adéquation avec les normes environnementales et sociales, et au modèle économique aussi équilibré que possible assurant sa pérennité.

Elle s'appuie aussi sur des services performants, différenciés selon les besoins des clients, voyageurs ou chargeurs, adaptés aux exigences des territoires et des publics desservis. Elle est maître de ses coûts et transparente sur ces derniers, et ouverte à l'innovation afin d'assurer un développement du trafic.

L'amélioration de la qualité du réseau facilite le développement des trafics, qui permet un meilleur financement du réseau

RFF s'efforce d'offrir à ses clients (les entreprises ferroviaires) des services adaptés à leurs besoins, afin de favoriser le développement des trafics, d'accroître les recettes et ainsi de mieux financer le réseau. Trois types d'actions sont menés en ce sens par l'entreprise :

- l'adaptation de l'offre commerciale aux besoins des clients et le renforcement de la compétitivité du ferroviaire face aux autres modes ;
- le renouvellement et la modernisation pour une gestion efficace et sûre du réseau ;
- le développement pour améliorer l'accessibilité des territoires et favoriser un développement économique équilibré.

2.1 Informations sociétales : répondre aux enjeux d'une mobilité durable des biens et des personnes

Pour répondre aux différentes attentes de ses clients, des collectivités locales et territoriales, de l'Europe et plus généralement de ses parties prenantes, RFF place la recherche et l'innovation au cœur de la politique de développement des infrastructures pour « Concevoir et adapter les infrastructures ferroviaires pour demain ». Il s'agit pour l'entreprise de développer des infrastructures ferroviaires modernes, respectueuses de l'environnement, socialement responsables et économiquement viables pour :

- accroître la compétitivité et l'attractivité du rail ;
- transporter un plus grand nombre de passagers et de marchandises ;
- augmenter l'efficacité énergétique et réduire l'empreinte environnementale du ferroviaire ;
- accompagner l'évolution des territoires,
- harmoniser les infrastructures en Europe.

2.1.1 Offrir un réseau sûr et de qualité pour satisfaire les attentes des clients et des parties prenantes

L'inscription de préoccupations développement durable au plus près de ses activités industrielles et commerciales confirme la volonté de RFF d'améliorer la qualité de son service pour satisfaire les attentes de ses parties prenantes.

2.1.1.1 Garantir la sécurité

RFF, gestionnaire du réseau ferré national, a pour mission d'aménager, de développer, d'assurer la cohérence et de mettre en valeur le réseau ferré national, sur lequel opèrent désormais de nombreuses entreprises ferroviaires. Maintenir la sécurité des personnes sur le réseau ferré national à un haut niveau est un engagement fort de l'entreprise. La responsabilité de RFF dans le domaine de la sécurité ferroviaire se traduit par 3 exigences fondamentales :

- garantir, au niveau de la conception, de la modernisation et de la maintenance du réseau, des conditions d'utilisation de l'infrastructure permettant aux entreprises ferroviaires d'assurer leurs circulations en sécurité ;
- fournir aux opérateurs de transport ferroviaire de manière fiable et adaptée les informations relatives à l'état de l'infrastructure et à ses modalités d'utilisation, ainsi que la documentation d'exploitation, afin qu'ils puissent les prendre en compte ou les mettre en œuvre dans les procédures de sécurité qui leur incombent et dans les services de transport qu'ils assurent ;
- s'assurer de la sécurité des usagers, des personnels, des tiers, des biens transportés et de l'environnement, par la définition et la mise en œuvre des procédés et moyens nécessaires, tant pour ce qui concerne RFF que pour le recours à des prestataires et la fourniture des matériels.

Focus : Formation des agents à la sécurité des chantiers

Le service formation, en lien avec la direction Qualité du réseau & MOA (DQRM), propose aux collaborateurs de RFF de suivre une formation dédiée à la sécurité des chantiers ferroviaires.

La sécurité est une priorité absolue de SNCF et RFF. Celle-ci concerne bien sûr les chantiers où les travaux doivent être réalisés dans le respect strict des normes, spécifications et législations en vigueur. A ce titre, la prévention est au cœur des mesures prises par RFF en proposant un parcours de formation « à la carte » dédié à la sécurité des chantiers ferroviaires et adapté à tous les collaborateurs.

« Tous les collaborateurs peuvent être amenés un jour ou l'autre, dans le cadre de leur fonction, à visiter un chantier ferroviaire. Il est donc important d'être sensibilisé aux risques ferroviaires et aux enjeux de sécurité des chantiers » explique le chargé de mission sécurité des chantiers à la DQRM.

Améliorer la sécurité des passages à niveau

La grande majorité des accidents concernant aujourd'hui les usagers de passages à niveau (PN) et les personnes non autorisées à circuler dans les emprises ferroviaires, la politique engagée depuis plusieurs années porte notamment sur des améliorations ou des suppressions de passages à niveau, ainsi que sur la mise en place de dispositifs pour prévenir l'accès des tiers aux emprises. RFF s'attache

également à la protection des voyageurs dans les gares en s'assurant de la possibilité de traversée des voies en toute sécurité.

Le réseau ferré national compte environ 15 000 passages à niveau ouverts au trafic routier. 98% des accidents entre un véhicule ou un piéton et un train sont dus au non-respect du code de la route et des règles élémentaires de sécurité routière. Même si le nombre de décès conforte une tendance générale à la baisse, le nombre de collisions a malheureusement augmenté en 2013 et 2014 et le nombre de blessés graves a doublé en 2013-2014 par rapport aux années 2011-2012.

La politique d'amélioration de la sécurité des PN s'est déclinée ces dernières années autour des principales lignes de force suivantes :

- la **sécurisation des PN**, avec un effort financier conséquent : les actions de mise aux normes et d'amélioration de la sécurité avoisinent les 20 millions d'euros par an ;
- la **prévention et la communication** : en 2008, RFF a initié la « Journée nationale de sécurité routière aux passages à niveau » pour sensibiliser les usagers de la route aux dangers générés par des comportements à risque aux abords des PN. En 2009, cette journée est devenue européenne puis mondiale en 2010. Elle est organisée par l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) et mobilise désormais une quarantaine de pays autour de cet enjeu sociétal ;
- la **répression et la dissuasion** : suite aux travaux conduits par RFF, par la direction de la Sécurité et de la Circulation Routière et par les gestionnaires de voirie, des radars ont été implantés aux abords des PN inscrits au programme de sécurisation national afin de sanctionner les usagers de la route qui ne respecteraient pas l'arrêt au feu rouge clignotant du PN (radar de franchissement) ou la vitesse d'approche du PN (radar de vitesse).

Focus : Passages à niveau, objectif vigilance

Le 3 juin 2014 a eu lieu la 7^{ème} Journée nationale de sécurité routière, avec une innovation majeure : coproduire les messages de prévention avec les usagers de la route. (<http://www.securite-passageaniveau.fr/>).

Pour cette année, l'enjeu était de construire avec les usagers les messages de sécurité de demain. La campagne s'est articulée ainsi :

- 1000 panneaux dans les villes avec la Prévention routière ;
- le 3 juin : 10 sites en France et environ 300 participants mobilisés en directions régionales (bénévoles de la Prévention routière, agents SNCF, collaborateurs RFF, élus, représentants de l'Etat, sécurité routière, etc.) ;
- des échanges directs avec les usagers de la route sur des sites de passages à niveau, menés par les agents de la sécurité routière et ferroviaire ;
- la mise en place de passages à niveau temporaires au cœur de la ville à Marseille pour aller à la rencontre de nouveaux publics et les sensibiliser aux enjeux de sécurité.

Cette politique, articulée autour de ces principaux axes, a ainsi permis de réduire de moitié l'accidentologie aux PN au cours des dix dernières années. L'ambition de RFF est de poursuivre et d'accentuer cette politique de maîtrise des risques de collision aux PN. Dans la continuité et en complémentarité avec les axes évoqués ci-dessus, de nouvelles orientations ont été validées par le Conseil d'administration en décembre 2013, afin de permettre le déploiement d'un programme d'actions basé sur les principes et objectifs suivants :

- Une **amélioration** de la connaissance :
 - du patrimoine PN et de son environnement, les abords des PN pouvant avoir un impact direct sur ses conditions de franchissement par les usagers de la route ;
 - du comportement du public aux PN, afin d'adapter les aménagements et les campagnes de prévention/communication permettant l'amélioration de la sécurité aux nouveaux comportements des différents usagers ;
 - de la localisation des PN lancée depuis 2009, pour poursuivre et amplifier les actions de cartographie des PN dans les GPS.
- Un **renforcement de la prévention** ;
- Une **augmentation de la sécurisation et l'amélioration de la maîtrise des risques**, afin de sécuriser de manière pérenne l'ensemble des PN (inscrits ou non au programme de sécurisation nationale). Les problèmes de sécurité constatés sur certains PN justifient des aménagements de l'infrastructure (routière et ferroviaire) pour prévenir les accidents. La solution radicale consiste à supprimer le PN, en déviant la circulation routière ou en dénivellant la traversée. Lorsque cela n'est pas possible, un diagnostic approfondi des causes d'accident, de quasi-accident, d'incident ainsi que l'analyse des comportements des usagers, permettent de procéder à des aménagements des infrastructures pour augmenter le niveau de sécurité. La mise en place d'un schéma directeur au niveau national et territorial assure une priorisation et un meilleur suivi des travaux d'amélioration et de suppression des PN.

Les services de RFF et de SNCF en charge des missions de gestionnaire d'infrastructures délégué ont travaillé durant l'année 2014 à élaborer le système de gestion de la sécurité de SNCF Réseau. L'objectif est de mettre à profit l'expérience des deux établissements en matière de sécurité afin de construire un système de gestion de la sécurité cohérent et efficace, permettant ainsi a minima de maintenir le niveau de sécurité du réseau ferré national.

La demande d'agrément de sécurité de SNCF Réseau a été faite auprès de l'EPSF en octobre 2014 pour une obtention prévue au cours du premier semestre de l'année 2015.

Un plan d'action pour la sécurité du système ferroviaire

La performance de sécurité du système ferroviaire français est de bon niveau par rapport aux autres pays européens. Ce niveau doit toutefois être amélioré : le dramatique accident de Brétigny-sur-Orge en 2013, et plus récemment celui de Denguin en juillet 2014, rappellent malheureusement que la sécurité ferroviaire n'est pas un acquis et qu'elle nécessite l'entière mobilisation de tous les acteurs du monde ferroviaire en faveur de la sécurité, chacun selon ses responsabilités.

L'Etat a ainsi diligenté un « audit stratégique » sur la sécurité du système ferroviaire. Les conclusions de cet audit conduisent à la mise en œuvre d'un véritable plan d'actions pour la sécurité du système ferroviaire.

Le Secrétaire d'Etat aux Transports a annoncé en septembre 2014 la création d'un Comité de suivi de ce plan d'actions pour la sécurité du système ferroviaire qu'il présidera une fois par an et qui portera sur :

- le suivi et la mise en œuvre des recommandations formulées par le Bureau d'enquêtes sur les accidents du transport terrestre (BEA-TT) ;
- la mise en œuvre de ce plan d'actions pour la sécurité ferroviaire.

Focus : Vigirail, sept actions communes pour la sécurité du réseau

Parmi les mesures qui ont suivi l'accident de Brétigny-sur-Orge, SNCF et RFF ont annoncé début octobre 2013 un investissement conjoint et sans précédent de 410 millions d'euros sur la période 2014-2017 pour renforcer la sécurité du réseau.

Baptisé Vigirail, ce plan représente 350 millions d'euros d'investissement de RFF et 60 millions d'euros de dépenses de fonctionnement prises en charge par SNCF Infra.

Six mesures phares composaient initialement ce plan d'accélération de la modernisation qui transformera radicalement les pratiques de maintenance du réseau. En février 2014, Vigirail a intégré un septième axe pour répondre aux recommandations du BEA-TT :

- Accélération du renouvellement des aiguillages avec le remplacement de 500 appareils de voie par an, contre 300 actuellement ;
- Analyse et contrôle de la voie par vidéo grâce au déploiement, dès janvier 2014, d'engins de surveillance automatisés de la voie ;
- Traçabilité à 100 % et en temps réel de la surveillance des infrastructures grâce, notamment, à la digitalisation des process de maintenance : le relevé des équipements de voies par les agents se fera via des tablettes connectées ;
- Mise en place d'alerte express, une plateforme de signalement et de traitement des anomalies observées par les agents comme les clients ou encore les riverains ;
- Révision des formations d'agents grâce aux nouvelles technologies telles que la « réalité augmentée » ;
- Renforcement et simplification des référentiels de maintenance ;
- Intervention d'un cabinet d'expertise externe pour formuler des préconisations en termes de conception et/ou de maintenance des assemblages boulonnés.

2.1.1.2 Offrir une infrastructure fiable et de qualité

RFF gère, modernise et développe un réseau au cœur de l'Europe. En évolution continue depuis plus de 150 ans, ce réseau requiert des aménagements constants pour répondre aux besoins de déplacement des voyageurs et des marchandises.

Depuis 2008, l'entreprise est engagée dans un vaste programme de modernisation du réseau national en signant un contrat de performance avec la puissance publique portant l'effort de modernisation à 13 milliards d'euros jusqu'à 2015 et conduisant à régénérer 1000 km de voies par an contre 500 km auparavant. Ces efforts importants ont permis, sous l'impulsion de l'Etat et des régions, de stopper le vieillissement du réseau sans pour autant le rajeunir suffisamment pour atteindre un âge moyen optimal.

Le 15 octobre 2012, la production d'un Grand Projet de Modernisation du Réseau (GPMR) a été demandée à RFF par le ministre délégué chargé des transports, à l'occasion de la présentation de l'étude réalisée par l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Cette étude portait sur la mise en œuvre de l'audit réalisé en 2005 sur l'état du réseau, audit qui avait permis de lancer le plan de rénovation du réseau.

La proposition de ce plan de modernisation dégage 6 grandes ambitions qui se déclinent en s'appuyant sur 4 grands leviers d'action.

Six grandes ambitions. La première est de garantir un état technique maîtrisé du réseau et un équilibre financier effectif afin que le pays dispose d'un outil ferroviaire conforme à ses attentes. Cet objectif constitue le socle du GPMR.

Il est accompagné de cinq ambitions de plus long terme :

- consolider la sécurité du réseau ;
- mettre la régularité au centre des préoccupations du gestionnaire de l'infrastructure ;
- faciliter l'usage du train ;
- répondre aux enjeux de capacité ;
- contribuer à la transition énergétique et écologique et mieux insérer le réseau dans son environnement.

Quatre grands leviers d'action. Pour répondre aux enjeux, 4 principaux leviers ont été identifiés :

- se doter d'une vision durable du réseau, partagée avec tous les acteurs ;
- mener une politique industrielle de l'infrastructure privilégiant le renouvellement à l'entretien courant et recherchant des gains de productivité et de qualité de service ;
- moderniser l'exploitation en l'automatisant à l'aide de nouvelles technologies disponibles afin de la fiabiliser et de la rendre plus économe et plus performante ;
- garantir l'approche « système » en recherchant avec SNCF et les autres entreprises ferroviaires les optimisations intégrant toutes les composantes du ferroviaire.

L'innovation ou la comparaison avec les autres gestionnaires d'infrastructures complètent ces leviers. Le déploiement du GPMR tient compte de la grande diversité du réseau et des temporalités longues propres au ferroviaire.

Quatre sous-réseaux. Le réseau est contrasté ; il s'agit donc d'apporter des réponses cohérentes adaptées aux enjeux et aux besoins des quatre sous-réseaux qui ont été identifiés, à savoir :

- le réseau Ile-de-France, dont la modernisation constitue une priorité, et les principaux nœuds ferroviaires ;
- le réseau à Grande Vitesse ;
- le réseau structurant ;
- les lignes de desserte fine du territoire.

Sur l'ensemble du réseau, le fret présente des enjeux spécifiques qui ont été identifiés.

Trois horizons de temps. Il est proposé de travailler à horizon 2020, à horizon 2025 et à plus long terme, et de procéder à une actualisation tous les trois ans du plan pour bien l'inscrire dans la durée.

Pour produire ses propositions, RFF a travaillé avec ses partenaires du futur gestionnaire d'infrastructures unifié : DCF et SNCF-Infra. RFF s'est par ailleurs rapproché de SNCF et des autres entreprises ferroviaires réunies au sein de l'Union des Transports Publics (UTP) et plus largement des principaux acteurs du système ferroviaire.

Faisant suite à l'approbation du Grand Plan de Modernisation du Réseau par le Conseil d'Administration de RFF le 19 septembre 2013, le ministre a demandé à RFF d'approfondir son action sur 3 sujets :

- la déclinaison du GPMR sur les principaux axes du réseau ;
- l'analyse du modèle économique du déploiement de l'ERTMS³ sur le réseau conventionnel ;
- la modernisation de l'exploitation du réseau.

Cela s'est traduit par la production en 2014 d'une vingtaine de schémas directeurs d'axe, qui ont donné lieu à des premiers échanges avec les parties prenantes, et d'un premier schéma directeur sur une étoile ferroviaire. D'autres démarches ont été initiées notamment pour rationaliser et mieux utiliser le patrimoine des voies de service, améliorer le fonctionnement des nœuds ferroviaires, développer des outils qui permettront de structurer le dialogue avec les parties prenantes sur les objectifs de performance du réseau et se doter d'une vision des scénarios possibles d'évolution à moyen et long termes.

Par ailleurs, l'Etat a explicitement fait référence au GPMR dans les mandats donnés aux préfets pour la négociation menée en 2014 pour la mise au point des CPER 2015 – 2020, le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) constituant la source principale de financement des actions de modernisation du réseau existant.

Le Grand Plan de Modernisation du Réseau doit contribuer à une plus grande cohérence des actions sur le réseau, améliorer la capacité d'anticipation et par conséquent faciliter le dialogue avec les parties prenantes. Il nécessite un travail collectif au sein de SNCF Réseau, avec les utilisateurs du réseau et au-delà, avec l'ensemble des parties prenantes du système ferroviaire.

Cette démarche sera progressive. L'année 2015 permettra de dégager les objectifs pour la production du GPMR dans les années qui viennent, en cohérence avec les orientations stratégiques pour l'évolution du réseau que doit produire l'Etat, conformément aux dispositions de la loi du 4 août 2014. Le travail de déclinaison sur le territoire se poursuivra, avec une priorité accordée à la production des schémas directeurs des principales étoiles ferroviaires du réseau.

2.1.1.3 Répondre à une demande croissante de mobilité

Les entreprises comme le grand public exigent un réseau moderne, accessible, cohérent avec les autres modes de transport et des services techniques et commerciaux qui s'adaptent en permanence à leurs besoins.

Au titre de la concertation avec les parties prenantes, la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire prévoit la mise en place du Comité des Opérateurs du Réseau. Ce comité, composé de représentants des entreprises ferroviaires, des exploitants des infrastructures de services reliées au réseau ferré national, des autorités organisatrices des transports ferroviaires, des personnes autorisées à demander des capacités d'infrastructure ferroviaire, constitue l'instance permanente de

1.1.1 ³ ERTMS: European Rail Traffic Management System

consultation et de concertation entre SNCF Réseau et ses membres. Selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat, le comité adoptera une charte du réseau destinée à faciliter les relations entre SNCF Réseau et les membres du comité et à favoriser une utilisation optimale du réseau ferré national, dans un souci d'efficacité économique et sociale et d'optimisation du service rendu aux utilisateurs. Dans l'attente de ces mises en place, SNCF Réseau s'est attaché à définir, en lien avec l'Union des Transports Publics (UTP) et ferroviaires, des « règles de bonne conduite opérationnelles ».

Depuis sa création, l'entreprise vise en effet une offre de services de transports performante qui conjugue une meilleure utilisation du réseau et la prise en compte des besoins de ses clients directs comme indirects que sont les usagers du réseau. Ces besoins concernent la continuité du service, la fréquence et la fiabilité des temps de parcours, ou encore la cohérence de la chaîne multimodale de transport.

Pour répondre à cette demande, l'entreprise s'attache à améliorer la fluidité des circulations et à accroître la compétitivité et l'attractivité du rail pour le client final en augmentant, à réseau constant, l'offre possible tant pour les voyageurs que pour le fret. Les défis à relever sont nombreux :

- travailler sur les nœuds urbains, les zones de congestion, notamment sur le réseau francilien, pour fluidifier le trafic afin d'accueillir davantage de trains dans de meilleures conditions d'exploitation ;
- poursuivre le déploiement des correspondances optimisées et de bonnes conditions d'intermodalité ;
- assurer un équilibre entre l'attribution des sillons aux clients et la préservation d'une capacité pour les travaux d'entretien et de régénération du réseau nécessaires pour garantir sa sécurité et sa pérennité ;
- harmoniser les infrastructures en Europe : l'interopérabilité et l'harmonisation des dispositifs nationaux sont des objectifs que les gestionnaires d'infrastructures se doivent d'atteindre pour promouvoir le transport ferroviaire en Europe.

Focus : Un kit commercial pour présenter l'offre *Accès Réseau* aux clients

Dans le cadre de sa nouvelle offre de services *Accès Réseau*, RFF a développé un kit commercial afin de structurer et renforcer le discours commercial, de mieux communiquer sur les nouvelles propositions et de mieux informer les acteurs de la filière commerciale, au siège de l'entreprise et en régions.

Plusieurs supports de communication ont été déployés : des plaquettes papier dans un premier temps, puis une application digitale. D'une présentation fluide, exhaustive et segmentée de l'ensemble des documents relatifs à *Accès Réseau*, elle représente un outil interactif, un concept personnalisé pour répondre à la demande de chaque client, avec la possibilité pour chacun d'enrichir sa base de données.

Tous les commerciaux du siège et des régions ont reçu au printemps dernier une tablette pour présenter la nouvelle offre de services à leurs clients. La Direction Marketing et commerciale met à jour régulièrement les données figurant dans cette application.

Focus : La satisfaction des clients, un objectif au cœur de nos préoccupations

Le niveau de satisfaction de nos clients est un critère important de performance du réseau. Depuis 2010, RFF s'attache à mesurer le niveau de satisfaction de ses clients à travers une enquête d'opinion bisannuelle sur la qualité de sa relation commerciale (lisibilité de l'organisation, gestion des demandes clients, lisibilité de la tarification, etc.). Ces enquêtes permettent de mesurer

l'amélioration de la satisfaction globale des clients avec une note passant de 5,5/10 à 6,2/10 de 2010 à 2012.

En 2013, compte-tenu du contexte de réforme ferroviaire, une enquête ad hoc portant sur la perception de l'unification du gestionnaire d'infrastructures a été conduite. Réalisée en septembre auprès de 154 clients, l'enquête montre que RFF est un établissement légitime mais qui demeure « complexe » aux yeux de ses clients. Il ressort que les regroupements institutionnels à venir sont perçus de manière positive par les clients de RFF.

La prochaine enquête de satisfaction sera conduite fin 2015 ; elle permettra de comparer les résultats obtenus avec les résultats précédents sur la base des mêmes indicateurs en parallèle du recueil des attentes des clients et parties prenantes conduit dans le cadre de *Réseau 2020*.

2.1.1.4 Prendre en compte la spécificité des personnes à mobilité réduite

Dans la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, le législateur a introduit une obligation conduisant notamment les propriétaires d'équipements publics et d'infrastructures de transport à rendre accessibles à ces personnes leurs établissements et équipements. Le transport ferroviaire constitue un maillon important de cet objectif, d'autant que chaque jour, un nombre croissant de personnes handicapées ou à mobilité réduite (PMR) utilise les trains et les gares. Le gestionnaire d'infrastructure a ainsi la charge de mettre en œuvre les aménagements nécessaires, notamment au niveau des quais et de leurs accès, afin de contribuer de façon active à la continuité de l'ensemble de la chaîne de mobilité.

Il est important de noter que les améliorations qui en découlent, comme les équipements d'élévatique ou les rampes d'accès aux quais, ne bénéficient pas aux seules PMR. Elles facilitent également l'accès aux trains de tous les voyageurs et augmentent la fluidité des circulations sur les lignes les plus chargées.

L'année 2014 a été marquée non seulement par la poursuite des opérations de mise en accessibilité, qu'elles interviennent dans des projets spécifiques, dans des projets plus globaux de réaménagements de gares (pôles d'échange multimodaux) ou lors de la création de nouveaux points d'arrêt ferroviaires, mais également par une évolution marquée de la réglementation. La publication de l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation, et de la voirie pour les personnes handicapées, accompagnée de plusieurs décrets en novembre, conduit à une nouvelle dynamique dans laquelle RFF, comme la SNCF, se sont fortement impliqués. Cela passe par l'élaboration d'une cartographie des gares prioritaires à rendre accessibles, et par une approche plus large du traitement des handicaps.

2014 a également été marqué par la refonte du règlement de la Commission européenne sur les spécificités techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union aux personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, dit STI PMR. Le nouveau cadre est applicable dès le 1^{er} janvier 2015 et vient compléter la réglementation nationale.

Au 31/12/2014, Réseau Ferré de France était intervenu sur 330 gares pour les rendre accessibles. Par ailleurs, à cette même date, 67 gares étaient en cours de réalisation ou d'études avancées, malgré des difficultés de financement des acteurs publics concernés.

La politique de financement des investissements par RFF, telle que votée par son conseil d'administration en 2013, a ainsi été mise en œuvre en 2014 sur quelques projets, et devraient continuer à se déployer dans les années à venir, en particulier dans le cadre des nouveaux schémas directeurs, dits d'Agenda d'Accessibilité Programmé (SDA Ad'AP), découlant de l'Ordonnance

2014-1090. En effet, ces nouveaux schémas directeurs régionaux, sous l'égide des autorités organisatrices régionales, ainsi que le nouveau schéma directeur national, sous l'égide de l'Etat, devront non seulement concevoir puis entériner les listes des gares prioritaires à rendre accessibles (et les éventuelles mesures d'accompagnement), mais aussi garantir le bouclage de leurs plans de financement et de leurs programmations respectifs, le tout dans un délai de réalisation cadré de 9 ans (3 fois 3 ans) pour l'ensemble des études et les travaux. Le montant des investissements d'accessibilité est de 121 millions d'euros pour l'année 2014.

Dans ce cadre, le système ferroviaire a mis en place, dès l'automne 2014, une organisation intégrée associant le gestionnaire d'infrastructures (Réseau Ferré de France), le gestionnaire des gares (Gares & Connexions) et les entités du transporteur SNCF pour piloter la mise en place du nouveau dispositif réglementaire, tant au niveau régional avec un chef de projet coordinateur dédié, issu de l'un des trois acteurs, qu'au niveau national sous le pilotage de la Délégation à l'Accessibilité des Voyageurs Handicapés de la SNCF.

Plus particulièrement au sein même de RFF et afin de renforcer son positionnement, l'activité accessibilité a changé de périmètre et de pilotage en passant du périmètre de la sécurité (direction de la Sécurité du réseau) à celui de l'offre de services (direction Marketing et Commerciale).

Les enjeux financiers demeurent majeurs pour le gestionnaire d'infrastructure et le système ferroviaire, de même que pour les autorités organisatrices de transports, premières contributrices. Ainsi, le coût global de mise en accessibilité du périmètre « RFF » des gares inscrites aux SDNA AD'AP et SDRA AD'AP s'établit autour des 4 milliards d'euros. Sur la seule région Ile-de-France, le coût de mise en accessibilité des 143 gares inscrites au SDRA IdF est de 1,3 milliards d'euros pour le périmètre du gestionnaire d'infrastructures, avec un financement de 25% par RFF.

Focus : Un stand commun RFF et SNCF sur le salon Urbaccess

Pour cette troisième édition, RFF et SNCF, partenaires de ce salon professionnel sur le thème de l'accessibilité, ont présenté ensemble leur politique d'accessibilité, leurs réalisations, ainsi que leurs projets communs développés pour faciliter la mobilité des personnes handicapées.

Les 12 et 13 février 2014, les nombreux visiteurs (professionnels, institutionnels, associations) ont salué cette nouvelle démarche qui leur a permis de rencontrer les équipes de RFF et de SNCF et de les interroger sur les avancées en matière d'accessibilité et plus précisément sur les équipements et les services mis en place.

Le stand, face à l'entrée du salon, proposait de nombreux outils pédagogiques dont plusieurs maquettes de gares et de trains, ainsi que des films sur les travaux d'aménagement et les services dédiés.

2.1.1.5 Protéger la population des nuisances sonores

Nuisances sonores liées à la circulation sur les voies ferrées

Les nuisances sonores sont un sujet de préoccupation pour les riverains des infrastructures de transport. Le bruit généré par la circulation des trains est principalement dû au roulement généré par les irrégularités du contact roue-rail. En zone de gares ou de franchissement de ponts métalliques, d'autres types de bruits peuvent s'avérer incommodants. Même si la gêne sonore liée au bruit des transports ferroviaires reste limitée en comparaison de celles engendrées par la route ou l'aérien, la maîtrise de ces nuisances est nécessaire pour favoriser la meilleure insertion possible du réseau dans le cadre de vie des riverains. En IDF, où la problématique des nuisances sonores est particulièrement prégnante, l'appréhension du bruit ferroviaire dans une vision «système infrastructure/matériel

roulant» est désormais favorisée grâce à la mise en place d'une gouvernance à deux niveaux comprenant :

- un Comité régional du bruit ferroviaire, dont l'objectif est de favoriser les échanges et la prise de décisions avec les parties prenantes ;
- un Comité technique, regroupant la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Ile-de-France (DRIEA), la Région Ile-de-France, RFF et SNCF, qui se réunit régulièrement pour faire un point sur l'avancement des opérations et prioriser les actions à mener.

Conformément à la réglementation relative à la limitation du niveau de bruit à l'émission, RFF respecte les niveaux de bruit perçu à proximité de l'infrastructure dont il a la charge.

Ainsi, dans les phases de développement de nouveaux projets ferroviaires, le risque de nuisances acoustiques est pris en compte par RFF dès les premières phases d'études des projets afin que la dimension acoustique fasse partie intégrante de la conception du projet, en respectant notamment les indicateurs et les valeurs seuils fixés réglementairement.

Sur le réseau existant, RFF établit les données de classement des voies bruyantes : ces dernières sont transmises aux préfets en vue du classement de ces voies et de leur report dans les documents d'urbanisme locaux afin de maîtriser le développement de zones d'habitat le long des voies existantes. En application de l'article R571-48 du code de l'environnement, RFF est tenu de respecter les niveaux sonores maximaux autorisés par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats. Si cela n'est pas possible économiquement ou environnementalement, un traitement sur le bâti « qui tient compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit » est effectué, tel un isolement acoustique.

L'entreprise, conformément aux objectifs du Grenelle, s'engage par ailleurs depuis plusieurs années dans la résorption des Points Noirs Bruit (PNB) ferroviaires sur le réseau existant par la mise en œuvre de protections acoustiques de type écrans, voire de protections de façades lorsque la réalisation d'écrans est techniquement impossible ou déraisonnable en terme de coûts. Ceci représente un investissement considérable : de 2008 à 2013, RFF s'est engagé à traiter certaines des zones les plus critiques pour un montant de 140 millions d'euros, tous financements confondus. A titre d'illustration, ce sont 1 197 bâtiments PNB traités ou en cours de traitement entre 2008 et 2014, ce qui équivaut à des mesures de protection bénéficiant à 18 327 personnes et plus de 10 000 mètres linéaire d'écrans construits.

Focus : Le traitement des nuisances sonores en Ile de France et en Rhône Alpes

En Ile-de-France, le programme de résorption des PNB s'est poursuivi :

- sur les communes de Noisy-le-Sec et Bondy, 2 670 mètres linéaires d'écrans de 2 à 3 mètres de haut ont été construits dans la continuité de ceux mis en place en 2013 et avec des travaux de renforcement de façade complémentaire sur environ 250 logements (opération financée à hauteur de 13% par RFF, 42% par l'ADEME, 20% par l'Etat, 20% par la Région, 2 % par le CG de Seine-Saint-Denis, 2% par Noisy-le-Sec, 1% par Bondy).
- à Asnières-sur-Seine, un écran de 155 mètres linéaires et 3 m de hauteur a été livré (financement ADEME 42%, RFF 13%, Etat 20%, Région IDF 22,5% Asnières-sur-Seine 2,5%),
- à Vaires-sur-Marne, la deuxième phase de travaux a démarré avec le lancement de la construction de 1 000 mètres linéaires d'écrans acoustiques qui s'achèvera en 2015

(financement : ADEME 60%, RFF 6%, Etat 9%, Région IDF 18%, Conseil Général de Seine-et-Marne 5%, Vaires-sur-Marne 1%, Communauté d'agglomération Marne-et-Chantereine 1%).

En Rhône-Alpes, au titre de la seule année 2014, 1 400 mètres linéaires d'écrans acoustiques ont été construits et 6 opérations de résorption des PNB sont en cours (Vallée du Rhône, Vallée de la Maurienne, Lyon et Givors) au bénéfice de 2 000 logements protégés par isolations de façades.

Nuisances sonores liées aux chantiers

La limitation des nuisances sonores pendant les phases de chantier est également encadrée par une réglementation nationale.

En effet, lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le maître d'ouvrage doit fournir aux préfets des départements et aux maires des communes sur le territoire où sont prévus les travaux et les installations de chantier, un document « prise en compte du bruit durant le chantier » récapitulant les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. La réglementation au titre du « bruit de voisinage » s'attache quant à elle à faire respecter des règles « d'emploi normal » des matériels sur les chantiers.

RFF impose, dans le cahier des charges des entreprises, l'emploi d'engins de chantier agréés et respectant les normes de bruit. Ces règles s'appliquent sur tous les chantiers relatifs aux projets soumis à évaluation environnementale. Sur les chantiers de renouvellement et d'entretien, cette démarche relève d'un processus volontaire, notamment en zone urbaine dense.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème
« Offrir un réseau sûr et de qualité pour satisfaire les attentes de nos clients et parties prenantes »**

Indicateurs	2012	2013	2014
Taux de ponctualité à l'arrivée 5 min (%)	88,3	87,3	88
Nombre de minutes perdues aux 100 km par les EF (min) :			
- Pour causes EF	ND	1,95	1,97
- Pour causes GI et externes	ND	1,20	1,19
Dépenses d'investissement visant à améliorer la régularité (M€)	27,3	27,4	29
Part des recettes commerciales fret issues des EF autres que Fret SNCF (%)	25	38	44
Note de satisfaction des clients (note sur 10)	6,2	NC(*)	NC(*)
Montant des dépenses d'investissement activées par les grands projets de développement (M€)	2 531,5	4 150,4	2 921
Montant des dépenses d'investissement activées par les projets régionaux de développement (M€)	708,0	995,2	781
Montant des dépenses d'investissement activées pour la mise en conformité du réseau (M€)	121,8	158,3	261
Montant des dépenses d'investissement activées pour le renouvellement et la performance du réseau (M€)	2 899,6	2 321,2	2 669
Montant des impôts et taxes (M€)	81,2	85,5	86,2
Nombre d'accidents de personnes sur le réseau (nb de personnes tuées)	73	84	66
Nombre d'accidents de personnes sur le réseau (nb de personnes blessées graves)	37	64	73
Nombre d'accidents de personnes sur le réseau (nb de suicides)	356	288	301
Total des investissements sécurité (M€)	57,8	73,8	89
PN inscrits au Programme de sécurisation nationale supprimés (nombre)	4	8	8
Investissements consacrés à la résorption PNB, hors de projets de développement et de modernisation (M€)	8	9	15,2

NC : Non Concerné
ND : Non Disponible

(*) La prochaine enquête de satisfaction sera conduite fin 2015.

2.1.2 Favoriser une desserte équilibrée des territoires et accompagner les politiques d'aménagement

2.1.2.1 Une infrastructure interconnectée, maillée et présente sur l'ensemble du territoire national

Le cœur des missions de RFF, l'accès au réseau, la définition des horaires et des services ferroviaires, la modernisation de l'infrastructure ou le développement de lignes nouvelles mettent en jeu la mobilité des personnes et la circulation des biens. Or la mobilité est systématiquement en question dans les grands enjeux de l'aménagement du territoire tels que l'insertion de la France en Europe, la nature des relations entre les villes et leurs vastes zones d'influence, et la fragilité sociale et environnementale des espaces à l'écart du mouvement de métropolisation.

Propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, RFF est, sur ces questions, en interface avec les acteurs de l'aménagement, qu'ils soient nationaux, régionaux ou locaux. L'entreprise doit veiller à la cohérence de son réseau, mais en même temps, doit prendre en compte les attentes de ces acteurs. Ceux-ci sont très souvent des partenaires parce qu'ils sont clients ou qu'ils participent, telles les Régions, au financement de la modernisation du réseau.

Mais RFF souhaite aussi sensibiliser les acteurs de l'aménagement sur le fait qu'ils ne peuvent pas tout attendre du réseau ferroviaire. Afin de permettre une accessibilité la plus large possible du territoire, la complémentarité des différents réseaux de transport doit être envisagée en axant les efforts là où ils se révèlent les plus pertinents. Pour les projets de ligne nouvelle, l'importance des investissements se traduit progressivement par la remise en cause du questionnement classique : ce ne sont plus les effets attendus d'une ligne nouvelle en matière de développement qui justifient un projet, mais bien le projet d'aménagement dans lequel s'insère cette dernière qui la légitime par les services qu'elle apporte aux territoires qu'elle dessert.

Afin de prendre en compte ces multiples dimensions, plusieurs actions ont été menées au cours de l'année 2014. Elles peuvent être regroupées en trois grandes catégories :

- la montée en qualité des études d'aménagement du territoire, notamment avec les bureaux d'études qui travaillent pour le compte de RFF, maître d'ouvrage, dans la continuité des actions entreprises en 2013 ;
- la poursuite des coopérations avec la DATAR (Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale), devenue Commissariat Général à l'Egalité des Territoires, ou l'IHEDATE (Institut des Hautes Etudes de Développement et d'Aménagement des Territoires en Europe) ;
- la mobilisation des acteurs de l'aménagement sur ces thématiques avec RFF comme interface et initiateur de démarches innovantes.

Focus : Le partenariat IHEDATE

En 2013, RFF est devenu partenaire de l'IHEDATE. Créé en 1999 à l'initiative de la DATAR, cet institut permet à des professionnels confirmés de se former afin de :

- Faire progresser, parmi les décideurs du territoire en France, la compréhension des enjeux systémiques (économiques, sociaux, écologiques) auxquels font face les villes et territoires, et contribuer à la réflexion sur les conditions d'un développement et d'un aménagement durable ;
- Sensibiliser au management stratégique territorial des professionnels en capacité de jouer un rôle de passeurs et d'ensembliers au sein de leur entreprise, collectivité, association ou structure ministérielle ;
- Constituer un réseau, fondé sur la compréhension réciproque entre des acteurs appelés à travailler ensemble à l'élaboration de stratégies de développement et sur des projets d'aménagement (en 2014, le réseau des « anciens » compte plus de 500 personnes).

En 2014, pour la seconde année consécutive, deux auditeurs ont suivi le cycle qui avait pour thème « Après Colbert, les territoires ». Un thème qui interpelle un EPIC comme RFF qui doit tout à la fois développer une vision européenne et nationale de son réseau ferroviaire tout en s'appuyant sur la très grande diversité des territoires desservis. Les deux auditeurs de RFF, l'un issu du Siège et l'autre de la direction régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur, ont assuré une représentation équilibrée de RFF dans l'IHEDATE.

2.1.2.2 La valorisation des actifs fonciers pour accompagner la mise en valeur du territoire

Deuxième propriétaire foncier en France, RFF est à la tête d'un patrimoine diversifié, foncier et immobilier, rural et urbain, d'environ 103 000 ha, réparti sur l'ensemble du territoire. Pour l'essentiel, il est constitué d'emprises ferrées (97 000 ha) pour 50 000 km de voies et de 4,7 millions de m² de bâtiments. Pour l'entreprise, il s'agit de concilier les besoins ferroviaires futurs et les projets d'aménagement des collectivités. En partenariat avec les collectivités publiques, il contribue notamment à la politique du logement en cédant des terrains à des collectivités locales ou à l'Etat pour aménager des équipements publics, des éco-quartiers et des logements dont certains sont à vocation sociale.

En général, RFF est rarement à l'origine d'une quelconque pollution des terrains dont il est propriétaire. En effet, l'entreprise ne réalise aucune opération matérielle d'exploitation sur ses terrains et ne revêt généralement pas la qualité d'exploitant Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). En cas de cession de terrains, afin d'informer de façon exhaustive l'acquéreur et de sécuriser le processus de cession, RFF réalise à ses frais des diagnostics de sol, afin de déterminer précisément la nature et l'ampleur d'éventuelles pollutions (étude historique et le cas échéant, diagnostic avec sondages). Des études complémentaires, qui peuvent être menées par l'acquéreur, visent alors à définir les objectifs de dépollution en fonction de l'usage futur ou du projet de l'acquéreur, et les techniques à employer pour atteindre ces objectifs. A l'instar de la découverte d'une pollution du sol ou du sous-sol, en cas de présence de déchets polluants sur un terrain objet de cession, des investigations sont menées pour déterminer la nature et l'ampleur de la pollution, son origine et ses causes (déchets liés à l'absence de remise en état d'un ancien exploitant, lieu de décharge pour des tiers, etc.) et ses auteurs. Ces investigations permettent également à RFF de définir les différentes actions à mettre en œuvre : enlèvement des déchets, choix du mode de traitement en fonction des résultats du diagnostic et remédiation à la pollution éventuelle des sols et/ou des eaux sous terraines.

Focus : Lignes inutilisées : valoriser leur potentiel de développement local tout en préservant la réversibilité

RFF est propriétaire de 8 000 km de lignes ferroviaires inutilisées, dont peu pourraient retrouver un usage ferroviaire à moyen ou long terme. Ces lignes font souvent l'objet de projet de réutilisation de la part des collectivités territoriales (voies vertes, exploitation touristique, etc.) accompagnées par RFF dans la mise à disposition de ses emprises qui retrouvent ainsi une utilité collective plus immédiate. La mission de RFF est d'apprécier la compatibilité des projets de réutilisation avec les enjeux ferroviaires et de proposer en conséquence les solutions adaptées pour garantir la réversibilité des aménagements si nécessaire.

En 2014, un nouveau dispositif de mise à disposition d'emprises sans cession est devenu opérationnel par la signature d'une convention de transfert de gestion entre RFF et le Conseil général de Seine-Maritime pour la création de 24 km de voie verte entre Dieppe et Fécamp. Le Conseil général aménage et gère la voie verte en toute responsabilité, RFF reste propriétaire et conserve le droit de réaffecter l'emprise au transport ferroviaire si un tel projet devait se présenter dans l'avenir.

En 2014, RFF a également élargi la concertation aux associations représentant des usagers dans le processus de fermeture de ligne, de façon à tenir compte de leur point de vue concernant les besoins futurs de mobilité sur le territoire concerné.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème
« Favoriser une desserte équilibrée des territoires et accompagner les politiques
d'aménagement »**

Indicateurs	2012	2013	2014
Surfaces cédées dans l'année (ha)	271	220	438
Surfaces cédées pour la création de logement dans l'année (ha)	8	14	20,5
Logements à construire (nombre)	572	1 173	1 561
Logements sociaux à construire (nombre)	352	606	522 (*)
Part des km de lignes fermées dans l'année faisant l'objet de préservation de l'emprise (%)	65	65	91

(*) La proportion de cessions pour des acquéreurs de type « Public » est passée de 78% en 2013 à 64% en 2014.

2.1.3 Participer à la dynamisation du tissu économique et social

2.1.3.1 Vers une politique d'achats responsables

RFF et SNCF Infra s'engagent avec leurs fournisseurs dans l'optique de construire une politique d'achat responsable. Le 3 avril 2014, les directions Achats de RFF et de SNCF Infra ont réuni à Paris l'ensemble de leurs fournisseurs. Pour la première fois, RFF et SNCF Infra organisaient une convention avec l'ensemble de leurs fournisseurs. Environ 400 personnes, avec près de 150 entreprises représentées, ont ainsi été conviées par les services achats des deux entités. Objectif : faire le point sur les enjeux de performance, tant techniques qu'économiques, liés aux nombreux chantiers de modernisation du réseau à venir. Autre ambition de ce rendez-vous : évoquer les apports du futur GIU en termes de simplification des processus et de plus grande lisibilité. L'ambition de cette nouvelle politique Achats du futur GIU totalement remise à plat passe par la mise en place de filières, avec pour chacune d'entre elles des responsables clairement identifiés, en lien avec l'actuelle organisation territoriale des achats.

Cette convention marquait donc le point de départ d'une nouvelle relation fournisseurs qui se veut plus simple et collaborative. Face au défi que représentent les économies attendues chaque année dans le domaine des achats, il est nécessaire d'agir sur tous les leviers et d'innover, tant sur les organisations que sur les méthodes et la technologie, en articulation avec la politique industrielle de l'entreprise, comme l'illustre le concept de « suite rapide » spécifique aux zones denses, ou la conception prochaine d'engins industriels spécifiques aux caténaires.

Focus : Rencontres et Partenariats Fournisseurs RFF-SNCF INFRA

Le 24 juin, plus de 70 fournisseurs se sont retrouvés à Metz sur l'invitation du Directeur Régional de RFF en Alsace Lorraine Champagne-Ardenne et du Directeur Territorial des achats Infra SNCF Nord Est Normandie. Cette première convention fournisseurs travaux RFF-SNCF a permis de présenter la démarche achats RFF/SNCF ainsi que les principaux chantiers de génie civil prévus de 2014 à 2017 dans les 3 régions.

Le 14 novembre 2014 à Marseille, La Direction Régionale Provence-Alpes Côte-d'Azur (PACA) de RFF et la Direction Territoriale des Achats de l'Infra Sud-Est Méditerranée (DTAI SEM) de la SNCF, en collaboration avec la Direction des Achats, ont organisé la deuxième édition de la convention régionale des fournisseurs de travaux. Cette rencontre a également permis d'informer les entreprises

sur la réforme ferroviaire et de présenter le déploiement de la nouvelle charte sécurité chantiers. Signée en juillet dernier, cette charte engage la DR dans une démarche renforcée de prévention des risques et d'amélioration des conditions de travail des salariés. Elle s'inscrit pleinement dans la démarche lancée par la SNCF « Produire les chantiers en toute sécurité ».

Enfin, le Président de l'association Emergences dédiée à l'animation du dispositif Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi, était invité à cette rencontre pour faire un focus sur les clauses d'insertion sociale dans les marchés.

Présents en nombre à cette rencontre (120 personnes), les entreprises de travaux publics de la région PACA souhaitent que cette communication et ce dialogue se poursuivent et se développent dans les années à venir.

Le 7 octobre dernier s'est tenue la première convention fournisseurs des régions Nord Pas de Calais et Picardie. Plus d'une centaine d'entreprises avait répondu présent à l'invitation conjointe du Directeur Régional RFF Nord Pas de Calais Picardie et du Directeur Territorial des achats SNCF Infra Nord Est Normandie pour cette première convention fournisseurs, en présence également du Directeur des Achats SNCF Infra. La matinée a permis de resituer le processus achats dans la réforme et le fonctionnement du système de qualification des fournisseurs, et de rappeler les enjeux de SNCF Réseau en matière de travaux et de chantier à venir sur la période 2015-2018. A ce jour, le portefeuille compte plus de 217 opérations : travaux de voie, ouvrages en terre, ouvrages d'art et aménagements de gares. La réussite de cette journée est le fruit de la mobilisation conjointe des équipes locales de RFF et des directions des Achats RFF et SNCF Infra.

2.1.3.2 Un ancrage territorial fort

Pour l'évaluation de ses grands projets d'infrastructure, tels que la construction d'une LGV, la modernisation du réseau, l'électrification de voies ferrées, RFF, conformément au code du transport (article L1511-1 et L1511-2), effectue des analyses socio-économiques sur la base des référentiels établis par l'Etat.

Pour le maître d'ouvrage, il s'avère néanmoins difficile de mesurer les effets d'un équipement ferroviaire sur le développement régional et l'aménagement du territoire. Ces effets sont multiples : amélioration de l'accessibilité, de l'image ou de la notoriété des sites nouvellement desservis, effets sur l'économie et le développement local via de nouvelles activités économiques, culturelles ou touristiques.

Le code des transports prévoit la réalisation d' « *un bilan des résultats socio-économiques et sociaux [...] au plus tard cinq ans après [la] mise en service* » de certains projets (l'article L. 1511-6). Depuis la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) et son décret d'application de 1984, une quarantaine de bilans « ex post » ont été réalisés par les différents maîtres d'ouvrage, dont 5 lignes de chemin de fer à grande vitesse et 5 électrifications de lignes existantes. L'analyse des bilans LOTI montre à quel point il est difficile de monétariser les effets sur l'économie locale d'un projet, quand bien même les témoignages des usagers et des acteurs locaux confirment l'apport positif sur l'efficacité économique et le développement socio-culturel des collectivités concernées.

Focus : Les observatoires des LGV Tours-Bordeaux et Le Mans-Rennes, des démarches innovantes

La construction en cours des deux LGV à l'Ouest de la France, Tours- Bordeaux (SEA) et Le Mans-Rennes (BPL), se font dans le cadre de partenariats public-privé. Réseau Ferré de France a demandé aux deux concessionnaires de mettre en place des observatoires socio-économiques. Ils ont pour objectif de mieux comprendre les répercussions d'une ligne nouvelle sur la mobilité ainsi que toutes les interactions entre la ligne nouvelle et le développement des territoires. Ils s'inscrivent dans la

durée car ils poursuivront leurs activités plusieurs années après la mise en service des deux lignes prévues en 2017.

Les deux observatoires sont dotés d'un comité de suivi ou d'orientation qui réunit l'Etat, les partenaires du projet et les acteurs locaux, par exemple ceux des territoires traversés. Ces comités permettent de rendre compte des activités des observatoires.

Les deux observatoires s'appuient sur un comité scientifique qui dans les deux cas est principalement composé par des universitaires, experts dans le domaine des transports ou sur une thématique qui intéresse les observatoires, par exemple le tourisme. Le comité scientifique contribue à la définition du programme de travail de l'observatoire, donne son avis sur les recherches à engager et évalue les études réalisées. Quelques grands axes de travail ont été définis, notamment les effets chantiers, la mobilité, les gares, les dynamiques urbaines ou le tourisme.

Des travaux sont d'ores et déjà disponibles. Par exemple, l'observatoire SEA a produit une étude sur « les effets induits de la construction de la LGV SEA pour les départements traversés : une analyse intermédiaire des modes de vie et de consommation des Compagnons (*ouvriers du secteur des travaux publics*) ». D'autres études sont en cours comme celle lancée par l'observatoire Bretagne Pays de la Loire sur « les effets de la LGV sur le réseau urbain du grand Ouest ».

Ces travaux donnent lieu à des montages innovants qui s'appuient notamment sur les ressources universitaires en association étroite avec les partenaires impliqués dans le projet, par exemple des projets collectifs de Master en lien avec une collectivité locale, des thèses en alternance entre l'Université et une agence d'urbanisme, un partenariat entre un bureau d'études et une unité de recherche. Ces montages permettent le développement d'une recherche appliquée qui favorise les rapprochements entre l'Université, les collectivités locales, les acteurs de l'aménagement, mais aussi les industries du BTP en charge des concessions.

RFF n'a pas directement en charge ces observatoires, mais il a initié la démarche et suit attentivement les travaux menés. En tant que maître d'ouvrage, il paraît en effet essentiel que ses projets de lignes nouvelles actuels ou futurs, mais aussi que l'évolution du réseau existant, s'appuient sur une très bonne connaissance des relations entre la grande vitesse ferroviaire, la mobilité et les territoires.

2.1.3.3 RFF soutient les personnes éloignées de l'emploi

RFF s'attache à prendre en compte les critères sociaux, environnementaux et sociétaux dans sa politique achat durable et la sélection de ses fournisseurs.

Maître d'ouvrage de l'aménagement du réseau, RFF délègue les travaux de construction et de modernisation de ses infrastructures à des entreprises mandataires qui doivent répondre à des exigences en matière de responsabilité sociétale notamment en ce qui concerne la solidarité, l'insertion sociale ou la diffusion de la connaissance. RFF s'attache ainsi, en maîtrise d'ouvrage directe ou en maîtrise d'ouvrage mandatée, à ce qu'une part d'heures dans les marchés soit allouée à des emplois créés par l'insertion sociale.

RFF fait également appel à des entreprises spécialisées dans les grands projets d'infrastructures afin de mettre en œuvre ses chantiers d'envergure. Eiffage, Vinci, Bouygues, qui ont été engagés dans le cadre de contrat de partenariat ou de concession, notamment sur les projets de LGV, appliquent aussi les exigences de RFF en matière d'insertion sociale.

Enfin, selon la loi et jusqu'au 1^{er} janvier 2015 (date d'entrée en vigueur de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire), les activités de maintenance et de renouvellement sur le réseau

existant sont déléguées par RFF à SNCF Infra qui bénéficie de la politique d'achats responsables structurée de SNCF. Cette politique ambitieuse est reconnue puisqu'en mai 2012, la SNCF a reçu un Trophée européen du Développement durable pour sa politique d'achats responsables.

Des conventions de partenariat comme en PACA ont été passées avec certaines structures en charge du déploiement des Plans Locaux pluriannuels pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE) : *Emergences* pour l'agglomération Marseille Provence Méditerranée et une *Maison pour l'Emploi* pour l'agglomération de Toulon Provence Méditerranée.

Les objectifs de ces conventions sont les suivants :

- conseiller la direction régionale de RFF dans la mise en œuvre d'une politique d'insertion sociale ;
- promouvoir l'inscription des clauses de promotion de l'emploi dans les marchés de travaux, de services ou de prestations intellectuelles relevant de la compétence de RFF en maîtrise d'ouvrage directe ou mandatée afin de développer l'offre d'insertion et de qualification sur le territoire ;
- apporter une réponse cohérente aux partenaires du monde économique ;
- recenser et traiter l'ensemble des offres d'emploi générées par les clauses de promotion de l'emploi sur les marchés de RFF ;
- favoriser l'insertion des publics en voie d'exclusion en mobilisant les mesures d'aide à l'embauche, les actions de mobilisation et de formation ;
- assurer le suivi et la bonne exécution de la clause de promotion de l'emploi au sein des entreprises et d'établir des reportings auprès de RFF.

Focus : les travaux ferroviaires levier d'insertion sociale

Parce que le réseau ferroviaire doit apporter bien plus qu'un mode de transport durable, RFF s'engage afin que les investissements réalisés pour le développement et l'entretien de son réseau soient des leviers d'insertion sociale.

L'opération TTNC - Tram-Train Nantes-Châteaubriant

Nantes Métropole a créée en 2004 une cellule « Assistance Maîtrise d'Œuvre insertion » chargée d'assister ses services, les entreprises, les structures d'insertion par l'économie et des donneurs d'ordre dans la mise en œuvre des dispositifs d'insertion sociale.

Cette cellule a ainsi accompagné le projet dans la définition, le suivi et l'évaluation des clauses sociales des marchés liés à l'opération Tram-Train Nantes-Châteaubriant (TTNC) et ce, tout au long de cette opération.

Politique régionale d'ALCA

La direction régionale Alsace-Lorraine Champagne-Ardenne mène depuis 2009 une démarche commune avec la SNCF afin que les marchés de travaux passés en mandat SNCF intègrent, lorsque cela est possible, une clause d'insertion sociale. Depuis 2009, 46 marchés de travaux en ont fait l'objet.

EOLE, un projet du Nouveau Grand Paris

La maîtrise d'ouvrage EOLE mène une politique ambitieuse en matière d'insertion en imposant aux entreprises de confier un nombre minimal d'heures de travail à des personnes éloignées de l'emploi, à les former et à les accompagner pour les réinsérer de manière pérenne sur le marché de l'emploi. Le premier grand dossier de consultation « Travaux » concerne le génie civil du tunnel et de la gare Porte Maillot. Pour ce seul marché, il est demandé un minimum 140 équivalent temps plein.

Les « Chantiers Verts »

En 2014, trois Chantiers Verts ont été réalisés dans les régions Nord-Pas de Calais, PACA et Paris-Rive-Gauche. Le principe est simple : réduire les non-conformités que constituent les déchets et dépôts sauvages en triant et en valorisant les matériaux qui peuvent l'être. Sur l'ancienne zone fret de Garolille, ce sont plus de 4 000 tonnes de déchets (bois, ferraille, câble...) qui ont été évacuées. Cette opération limite les nuisances environnementales, les risques sanitaires et les actes de malveillance.

Pour son fonctionnement interne, RFF a fixé des objectifs à chaque direction régionale et au siège afin de favoriser le recours aux établissements adaptés (EA) et aux établissements et services d'aide par le travail (ESAT). L'accord du 28 juin 2013 relatif à l'emploi des travailleurs handicapés prévoit des objectifs exprimés en termes d'unités bénéficiaires (UB) sur les secteurs prioritaires suivants : moyens généraux, communication, restauration et location de salles, numérisation / indexation / reprographie.

Focus : Marché réservé pour la mission POCL

Au premier semestre 2014, la mission Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL) a passé un marché réservé, selon les dispositions prévues par l'article 16 de l'ordonnance n°2005-649 du 6 juin 2005 applicable à RFF ; l'appel d'offres étant réservé aux entreprises employant pour majorité des travailleurs handicapés.

Il s'agissait d'une prestation de conception et mise en page de deux documents de communication : un bilan de la concertation (110 pages) et un fascicule 12 pages de synthèse de ce bilan.

La mission a été confiée à 3^{ème} Acte, une agence de graphisme et communication, dont la très grande majorité des employés sont sourds ou déficients auditifs.

La prestation a coûté moins cher que la plupart des offres de prestations équivalentes reçues d'agences de communication du « milieu ordinaire », a été tout à fait satisfaisante et a permis de comptabiliser 1,3 unités bénéficiaires.

« Nous n'avons rencontré aucun problème particulier de communication ni de compréhension des attentes, notre interlocuteur étant entendant se chargeait de la transmission des messages à ses graphistes, ni de qualité de prestation et des rendus (planning respecté, formats et qualité respectés, bonne gestion des relations avec l'imprimeur, etc). Pas plus, pas moins qu'avec toutes les agences de communication avec qui on a pu travailler », témoigne la responsable environnement et développement durable du projet.

2.1.3.4 Partenariats et mécénat

RFF noue de nombreux partenariats avec tous types de parties prenantes qui sont décrits tout au long de ce rapport (France Nature Environnement, IHEDATE, etc.). Les actions en matière de mécénat sont relativement limitées. RFF accompagne la Fédération Française d'Escrime et toutes les équipes de France d'escrime, et renouvelle son partenariat jusqu'en 2016, année des Jeux Olympiques, participant ainsi à la valorisation d'une discipline sportive porteuse de valeurs communes.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème
« Participer à la dynamisation du tissu économique et social »**

Indicateurs	2012	2013	2014
Montant de la taxe AGEFIPH annuelle (k€)	168,7	204,8	ND (*)
Montant des achats SNCF alloués au secteur protégé au nom et pour le compte de RFF (k€) (**)	ND	82,9	108,8
Equivalent emplois (EE) obtenus par le secteur protégé pour l'activité SNCF INFRA effectuée pour le compte de RFF (nombre) (**)	ND	3,5	38
Marchés avec clause d'insertion sociale sur le nombre total de marchés de l'activité SNCF INFRA passés pour RFF (nombre) (**)	ND	141 / 365	50 / 83
Nombre d'heures en insertion sociale réalisées par rapport au total du nombre d'heures en insertion contractualisées par l'activité SNCF INFRA pour le compte de RFF (heures) (**)	ND	68 271 / 68 940	12 129 / 52 225

ND : Non Disponible

(*) : L'avancée d'un mois de la date du CA validant les comptes n'est pas compatible avec la déclaration à l'AGEFIPH qui se fait le 1^{er} mars.

(**) : Ces indicateurs sont fournis par la direction des Achats SNCF. Leur périmètre est celui des achats faits par l'activité Infra pour le compte de RFF. Les données se sont affinées entre les deux dernières années. Par ailleurs, RFF réalise en propre des actions pour soutenir les personnes éloignées de l'emploi.

2.1.4 Développer les activités en mettant en œuvre les bonnes pratiques des affaires

RFF travaille exclusivement sur le territoire français et veille en conséquence à l'application du droit dans ses activités. En tant que maître d'ouvrage des projets, RFF exige des différents intervenants qu'ils s'engagent à respecter et faire respecter dans le périmètre d'influence qui leur est propre, les normes internationales et européennes telles que les conventions de l'Organisation Internationale du Travail, les principes du Pacte mondial des Nations Unies et la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen. Les sujets concernant l'élimination du travail forcé ou obligatoire ou l'abolition effective du travail des enfants ne constituent pas d'enjeux majeurs pour RFF. La politique Achats formalise ses exigences auprès des fournisseurs et de leurs propres partenaires dans le contexte de son périmètre géographique d'intervention. Les sujets relatifs au respect de la liberté d'association et du droit de négociation collective ainsi qu'à l'élimination des discriminations en matière d'emploi et profession seront traités dans la partie « 2.3 Informations sociales » de ce rapport.

2.1.4.1 Ethique et déontologie

En matière d'éthique et de déontologie, différents documents appellent les salariés à adopter le bon comportement selon une situation identifiée. Il s'agit du code de déontologie mis en place en 2008 et annexé au règlement intérieur de l'entreprise, qui pose un certain nombre de principes éthiques relatifs au droit et au respect des personnes, de l'instruction relative aux cadeaux d'entreprise, d'une Charte relative à l'utilisation des moyens informatiques et de communication, d'une note relative aux conditions de prise en charge des frais de représentation, et enfin depuis octobre 2013, d'une Charte d'utilisation des médias sociaux.

En 2014, cet ensemble de documents a été complété par une série de fiches pratiques thématiques publiées sur Passerelles, l'intranet de l'entreprise (voir Focus).

Dès 2008, RFF a créé un poste de responsable de la déontologie et un Comité de déontologie en décembre 2012.

La responsable de la déontologie, désignée par le président, a un statut de directeur. Elle a pour rôle de prévenir les risques de nature déontologique, de favoriser la mise en pratique des valeurs éthiques et d'assurer écoute et conseil sur ces sujets auprès des collaborateurs de RFF. Le cas échéant, elle peut être saisie par tout collaborateur en cas de question ou de doute sur l'application des principes et règles de conduite lors de situations particulières.

La responsable de la déontologie s'appuie sur un Comité de déontologie qui est une instance d'élaboration et de promotion de la déontologie au sein de RFF. Ce comité peut émettre toute recommandation et proposer des axes prioritaires de travail dans le cadre du déploiement et du développement du programme de déontologie. La responsable de la déontologie adresse un rapport annuel d'activité au président, présenté et discuté en Comité exécutif.

En 2013, il a été décidé de renforcer la veille en matière de respect des valeurs et principes relevant du code de déontologie. Un dispositif encadré d'alerte déontologique permettant de signaler des faits ou questionnements des collaborateurs sur des faits jugés graves a été mis en place. Une alerte professionnelle a été conçue sous la forme d'un traitement automatisé à partir d'une adresse mail *alerte.deontologie@rff.fr*, protégée et accessible à la seule responsable de la déontologie. Cette adresse est opérationnelle depuis janvier 2014. Elle a conduit à quelques saisines (4) en 2014 en parallèle des saisines directes de la responsable de la déontologie.

Focus : Des fiches pratiques : des repères au quotidien

Des fiches pratiques sont publiées, dans la rubrique Déontologie de Passerelles, pour donner à tous les collaborateurs un socle de culture déontologique et responsable. Ces fiches permettent de mieux repérer les situations à risque et d'accompagner la mise en pratique de la déontologie. Elles explicitent les limites à ne pas franchir, notamment à partir de situations concrètes.

- Fiche n°1 : Les conflits d'intérêts
- Fiche n° 2 : L'alerte déontologique
- Fiches n° 3 : Les relations de travail :
 - I - Le harcèlement moral
 - II – Le harcèlement sexuel
 - III – La discrimination

2.1.4.2 Prévention de la corruption et des conflits d'intérêts

Différents dispositifs de contrôle ont été mis en place ou renforcés, en particulier autour du contrôle des marchés et de la politique des achats, à l'issue d'une mission dédiée à la prévention de la fraude et de la corruption dont les conclusions ont été rendues en 2005.

En ce concerne plus spécifiquement les marchés, le service vérification de la qualité des marchés au sein du pôle « Finances et achats » concourt, par l'exercice de contrôles essentiellement a priori, à la sécurisation des procédures de dévolution de marchés et de gestion contractuelle. Il facilite l'exercice par la Commission des marchés et des achats (COMA) de ses attributions, tant par l'instruction préalable des dossiers justiciables de son avis que par la coordination et la sélection des dossiers pour information. Présidée par un Conseiller maître à la Cour des comptes, représentant le président du Conseil d'administration, la COMA est composée, en sus de celui-ci, de huit autres membres : quatre administrateurs répartis à parts égales entre administrateurs désignés par le

conseil parmi les personnalités choisies en raison de leur compétence et représentants des salariés, et quatre fonctionnaires désignés respectivement par les ministres chargés de l'économie, du budget, de la concurrence et des transports. Siègent également le commissaire du Gouvernement et le chef de la Mission de contrôle économique et financier des transports, ou leurs représentants.

Cette commission émet un avis préalable à l'attribution de tout marché d'un montant supérieur à un seuil fixé par arrêté du ministre délégué chargé des transports, qui diffère selon qu'il s'agit de marchés de travaux, de fourniture ou de service.

En outre, depuis 2012, l'entreprise propose des formations juridiques spécifiques au respect des procédures en sus du manuel des Marchés, lequel comporte également une annexe sur les « principes déontologiques applicables en matière de passation des marchés et de relations avec les fournisseurs » (rapport du président sur la gouvernance et la gestion des risques de l'entreprise).

RFF appelle à la vigilance sur les situations pouvant faire naître des conflits d'intérêts. L'entreprise dispose d'une Charte de l'administrateur sur le conflit d'intérêts, annexée au règlement intérieur du Conseil d'administration. Le code de déontologie consacre également un chapitre spécifique aux conflits d'intérêts et interdit à tout salarié de RFF de traiter d'affaire dans laquelle il a, directement ou indirectement, un intérêt personnel, notamment familial ou financier, de nature à compromettre son indépendance.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème
« Développer les activités en mettant en œuvre les bonnes pratiques des affaires »**

Indicateurs	2012	2013	2014
Saisines du déontologue (nombre)	6	3	4

2.2 Informations environnementales : développer une gestion écologique du réseau ferré national

Le transport ferroviaire, au nom de ses performances environnementales, notamment en matière de réduction des émissions de gaz à effets de serre, d'efficacité énergétique et de consommation d'espace, représente une réelle opportunité pour la collectivité, à condition d'en limiter l'empreinte environnementale. Présent sur l'ensemble du territoire de par son infrastructure linéaire, RFF a le souci constant d'assurer la meilleure insertion possible de ses ouvrages dans l'environnement et ce, à un coût économiquement acceptable pour la collectivité. Les principaux défis à relever pour les années à venir sont relatifs au management environnemental global de l'infrastructure. Une priorité est donnée pour diminuer l'empreinte environnementale, maîtriser la consommation d'énergie, contribuer à la préservation de la biodiversité et à la qualité de l'eau et des milieux aquatiques.

En principe, RFF devrait rendre compte de l'impact environnemental de la totalité des activités et des sites qu'il contrôle, en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national. Encore en 2014, la séparation juridique et patrimoniale entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, RFF, et l'opérateur historique, SNCF d'une part, et la délégation à SNCF Infra de la maintenance et du renouvellement du réseau d'autre part, complique l'accès aux données. Ainsi, pour le reporting 2014 de RFF, il a été par exemple décidé de reproduire les informations rendues publiques par SNCF sur les achats de matières premières concernant sans ambiguïté l'infrastructure (achats de ballast et de traverses). La démarche pilotée à partir de 2015 par SNCF Réseau sera revue dans son intégralité.

2.2.1 Piloter les enjeux environnementaux

La Direction de l'environnement et du développement durable (DEDD) a été créée en septembre 2014 en perspective de l'intégration au sein de SNCF Réseau en 2015. De nature industrielle, SNCF Réseau engendre des impacts sur l'environnement naturel qui doivent être maîtrisés.

La maîtrise des risques environnementaux associés aux activités de RFF est garantie grâce à une prise en charge, en pleine responsabilité, des différents sujets par les Métiers de RFF, appuyés par des structures d'appui centrales (type direction Juridique) ou régionales.

Au sein des futures Directions Territoriales de SNCF Réseau, des Pôles Environnement et DD seront mis en place pour relayer la politique EDD de SNCF Réseau, et veiller au déploiement et à l'atteinte des objectifs des Métiers.

Focus : Lancement d'un espace activité dédié au développement durable

Un espace « Activité DD », destiné à renforcer les liens entre les acteurs internes de l'environnement et du développement durable, est ouvert sur Passerelles (intranet de RFF) depuis le 1^{er} septembre 2014.

Il s'agit, grâce à cet outil, d'ouvrir les démarches DD et RSE à l'ensemble des collaborateurs de RFF et permettre aussi à ceux qui le souhaitent de participer et de s'impliquer davantage dans ces démarches. Cet espace dédié au DD et à la RSE, est conçu comme un lieu :

- De ressources pédagogiques, afin que chaque collaborateur puisse comprendre ce qu'est le développement durable et la RSE de manière générale et pour notre entreprise (RFF aujourd'hui, SNCF Réseau demain), quels sont les enjeux environnementaux, sociaux et sociétaux et outils associés ;
- De mise à disposition d'informations actualisées (en provenance du siège et des territoires) afin de rendre compte des démarches/actions (yc locales) aux parties prenantes internes et de valoriser les compétences DD ;
- De partage d'informations et de bonnes pratiques afin de rassembler les différentes démarches, actions et expérimentations et de créer ainsi une véritable communauté « environnement et développement durable » au sein du gestionnaire d'infrastructures.

L'espace « Activité DD » a pour vocation d'être interactif et vivant : en ce sens, il peut être alimenté par chaque collaborateur qui le souhaite (que ce soit par goût personnel ou intérêt professionnel) via ses réactions, commentaires et/ou questionnement, propositions, idées innovantes.

Focus : Un séminaire Environnement et développement durable en mode GIU

A l'initiative des 4 directions régionales Rhône-Alpes Auvergne, Bourgogne Franche-Comté, PACA et Languedoc Roussillon, ainsi que du Territoire de Production Sud-Est (TPSE) SNCF Infra, une cinquantaine d'agents RFF et SNCF se sont réunis à Lyon les 11 et 12 juin 2014 pour évoquer ensemble la prise en compte commune de l'environnement et du développement durable (EDD) au sein du futur GIU.

Les responsables et chargés de mission Environnement et développement durable des quatre DR ainsi que les acteurs de l'EDD des établissements et entités du TPSE étaient accompagnés de la Directrice Régionale RAA, du Directeur Régional PACA et du Directeur du TPSE.

Ce séminaire a été riche en présentations de problématiques communes aux deux entreprises (maîtrise de la végétation, gestion des ouvrages hydrauliques) et de réalisations conjointes (chantiers

verts, valorisation des produits de dépose). Les échanges et débats sur le futur GIU se sont poursuivis autour d'un buffet réalisé par un atelier protégé.

Pendant ce séminaire, de nombreuses relations professionnelles et conviviales ont pu se créer ou se conforter entre les personnels des deux entreprises, tous motivés pour prendre en compte l'environnement et le développement durable dans leurs différents métiers. La conclusion de ces deux journées confirme que le développement durable constitue un enjeu de performance globale (régularité, recyclage de certains matériaux, image de marque de la future entreprise...) grâce au travail collaboratif et à la complémentarité des actions de l'ensemble des acteurs de l'environnement et du développement durable.

Système de management environnemental

RFF n'est pas engagé dans un processus de certification, cette dernière n'étant pas un objectif en soi pour l'entreprise. En revanche, les procédures de management de la qualité et de management de l'environnement que RFF met en œuvre en sa qualité de maître d'ouvrage s'inspirent de la norme ISO 9001 : Système de management de la qualité – Exigences, version 2008 et de la norme ISO 14001 : Système de management environnemental, version 2004.

Concernant plus spécifiquement les aspects environnementaux d'un projet, RFF s'assure :

- que les maîtres d'œuvre versent obligatoirement à leur dossier de consultation des entreprises une *Notice de respect de l'environnement* qui a notamment pour but de définir les dispositions que chaque entreprise doit prendre en termes de management environnemental et de développement durable dans le cadre de son marché, de préciser les points à prendre en compte par chaque entreprise concernant les nuisances liées à l'exécution des travaux, compte-tenu de la sensibilité des sites concernés ;
- que chaque entreprise de travaux établisse un *Plan de respect des engagements environnement et développement durable*, lequel contient notamment la description de la sensibilité et des contraintes liées aux sites concernés par le chantier et les moyens mis en œuvre, les tâches de chantiers et leurs impacts sur l'environnement et les dispositions qui s'imposent à chaque entreprise et sous-traitants et les dispositifs de protection de l'environnement ;
- que chaque entreprise élabore des *Procédures particulières environnement* lorsque des travaux spécifiques sont à réaliser ; elles décrivent les nuisances potentielles pouvant être générées par les travaux et les dispositions adoptées pour éviter ces nuisances.

Les atteintes à l'environnement sont traitées comme des non-conformités et chaque entreprise remédie à ses frais et dans les plus brefs délais à toute atteinte portée à l'environnement de son fait.

Une politique interne éco-responsable

- La gestion des déchets de la « vie au bureau » de RFF

Depuis 2007, RFF a mis en place le tri sélectif dans les bureaux du siège puis en 2012-2013 dans ceux de son deuxième bâtiment parisien. Cette action a été complétée par différents programmes de récupération et de recyclage des autres consommables : depuis 2007 piles usagées, depuis 2011 consommables des copieurs, lampes et tubes néon, et plus récemment canettes, bouteilles en plastique et gobelets par la mise en service de deux machines sur l'un des deux sites parisiens. Ce dispositif de recyclage de canettes permet de reverser une somme à l'association Bouée d'espoir, association d'entraide citoyenne (1,4K€ en 2013 ; 4,6K€ en 2014). Cette action sera étendue en

janvier 2015 au bâtiment du siège. Le tri sélectif est également réalisé en direction régionale avec des conteneurs permettant le recyclage du papier, du carton et des verres.

Pour poursuivre dans cette démarche de progrès et de meilleure gestion des déchets, l'entreprise se prépare conformément à l'article L541-21-1 du code de l'environnement, à l'obligation de mettre en place un tri et une valorisation des bio-déchets, dans les deux restaurants d'entreprise parisiens.

- La rationalisation des impressions

Une démarche de régulation des impressions a été entreprise depuis plusieurs années et plus récemment dans certaines directions régionales sous forme d'expérimentations. Cette action a un triple objectif : diminuer la consommation de papier, réaliser des économies, sécuriser et assurer la confidentialité des impressions vis-à-vis des personnes extérieures à l'entreprise, voire en interne pour certains documents.

Ainsi, alors que les effectifs ont augmenté, les agents de RFF ont consommé la même quantité de papier. Par ailleurs, 12 copieurs ont été retirés sans être remplacés.

Ce dispositif a été complété par le recours à un centre de reprographie intégré (CRI) depuis le 1^{er} octobre 2013, dont les objectifs sont de :

- améliorer le service ;
- diminuer le parc des photocopieurs et le gaspillage de photocopies ;
- renégocier le coût du papier (-8%) ;
- rationaliser le parc des imprimantes individuelles ;
- sécuriser les copies et les impressions (utilisation du badge) ;
- mettre en place une politique de « routage » des impressions.

Cette prestation, au bénéfice des occupants des deux immeubles parisiens, a vocation à être progressivement déployée en région en 2015.

Focus : démarche d'audit énergétique et de certification Breeam in Use* sur le bâtiment Equinox

Réseau Ferré de France, locataire et occupant unique du Site Equinox, participe à une démarche pilotée par le propriétaire la Caisse Nationale RSI (Caisse Nationale du Régime Social des Indépendants) visant à réduire les consommations d'énergie, améliorer les performances énergétiques et réduire les émissions de gaz à effet de serre du bâtiment en vue d'obtenir la certification BREEAM IN USE.

Sur la base d'un audit énergétique du Site Equinox réalisé par un cabinet extérieur, RFF qui soutient la démarche engagée par le propriétaire, a pu mettre en place en 2014 un plan d'actions en matière d'eau (mise en place d'équipements hydro économes, détection automatique de fuite, etc.), d'environnement de travail (confort acoustique, renouvellement des équipements techniques, moquettes) et de management de la démarche (enquête de satisfaction, informations aux occupants relatives à la performance énergétique, campagne d'affichage, mise en place d'objectifs qualitatifs et quantitatifs).

* « BRE Environmental Assessment Method » ou la méthode d'évaluation des performances environnementales des bâtiments développée par le BRE. C'est le référentiel le plus ancien et le plus utilisé à travers le monde en termes de construction durable et est devenu la méthode d'évaluation utilisée pour décrire les performances environnementales d'un bâtiment. <http://www.breeam.org/page.jsp?id=146>

- La rationalisation des déplacements

Au siège comme en direction régionale, l'accent a été mis depuis plusieurs années sur la rationalisation des déplacements. Outre l'incitation à l'utilisation de la visioconférence et de l'audioconférence, la plupart des sites de RFF travaille à la mise en place d'un PDE (Plan de Déplacement d'Entreprise), d'une cartographie des déplacements domicile-travail, de démarches informatives sur les modes doux (transports en commun), l'atelier vélo et la formation à la conduite urbaine. A titre d'illustration, en Midi-Pyrénées, la DR prend ainsi en charge l'abonnement annuel à « Vél'O Toulouse », vélos en libre-service, ou encore à Lyon où la DR a demandé l'installation d'une borne de vélo en libre-service près de ses locaux.

Concernant le parc automobile, actuellement 43% du parc auto (140 voitures) émet moins de 100g de CO₂, avec un objectif de 57% en 2015. Enfin, SNCF Réseau possédera en 2015 son troisième véhicule électrique.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème
« Piloter les enjeux environnementaux »**

Indicateurs	2012	2013	2014
<i>Formation bruit</i>			
Agents RFF formés aux sujets environnementaux (nombre)	33	Pas de session 2013	14
Formation en environnement dispensées (heures)	231		196
<i>Formation protection de la nature</i>			
Agents RFF formés aux sujets environnementaux (nombre)	19	5 (*)	Pas de session 2014
Formation en environnement dispensées (heures)	133	35	
<i>Formation loi sur l'eau</i>			
Agents RFF formés aux sujets environnementaux (nombre)	64	9 (*)	18
Formation en environnement dispensées (heures)	84	63	126

(*) Ces modules ont déjà été suivis par la quasi-totalité du public cible.

2.2.2 Réduire notre pression sur les ressources naturelles et diminuer notre empreinte environnementale

Le développement économique et démographique exerce des pressions croissantes sur les matières premières, les écosystèmes, les sols, l'air et l'eau. Au niveau de l'activité de RFF, le renouvellement des éléments constitutifs des infrastructures ferroviaires entraîne un prélèvement inévitable sur les ressources de la planète et génère d'importants volumes de déchets à traiter. Aussi, pour contribuer à préserver ces ressources naturelles, l'entreprise s'attache à optimiser leur utilisation, tout en cherchant des solutions innovantes dans lesquelles les déchets et produits usagés, réinjectés dans les circuits de création de valeur à travers le recyclage et la valorisation, deviennent de véritables ressources. Ce sont par exemple les rails, le ballast, les traverses bétons...

Passer d'une économie linéaire à une économie circulaire des déchets et de leur recyclage est le défi à relever à l'horizon 2020 en accentuant les efforts sur la recherche de nouvelles techniques permettant notamment d'augmenter la durée de vie des composants de l'infrastructure.

Focus : Etude RFF/SNCF sur l'industrialisation de la valorisation des produits de dépose

Pilotée par RFF et SNCF et réalisée en 2013 par SNCF Consulting, cette étude a permis de faire une cartographie de l'existant concernant les pratiques de valorisation pour 10 produits de dépose retenus (voie et signalisation) et a proposé un processus cible de valorisation de chaque produit de dépose, avec un modèle économique. Cette étude a mis en évidence les bonnes pratiques à poursuivre, les fiches d'action et les expérimentations à mettre en œuvre pour industrialiser certaines pratiques.

Un certain nombre d'actions ont été engagées en 2014 : l'étude a été présentée à l'ensemble des acteurs intervenant sur le sujet et un planning d'actions a été défini. Un chef de projet « Produits de dépose » a été nommé au 1^{er} octobre 2014 pour mettre en place le plan d'actions triennal et le déployer au niveau territorial, entre autres par la sensibilisation de l'ensemble des acteurs.

2.2.2.1 Sourcing matières premières

La gestion des produits de dépose du réseau ferré national (RFN) entre dans cette démarche d'amélioration constante qui vise tout d'abord à prévenir la production de déchets et à traiter ces derniers en privilégiant autant que possible leur recyclage. Des quantités importantes de matière première sont consommées pour fabriquer les matériaux principaux mobilisés dans le cycle d'activité de RFF, tels que :

- le ballast, pierres concassées sur lesquelles repose une voie de chemin de fer ; 2 030 milliers de tonnes achetées en 2014 (*) ;
- les traverses, pièces en bois ou en béton posées en travers des voies ferrées sous les rails, pour en maintenir l'écartement et l'inclinaison,
 - traverses bois chêne : 320 milliers d'unités achetées en 2014 (*) soit 25 600 tonnes ;
 - traverses béton : 1 600 milliers d'unités achetées en 2014 (*) soit 480 000 tonnes ;
- le rail, composé d'acier profilé : 155 000 tonnes achetées en 2014 (*).

(*) Les quantités de ressources achetées présentées ci-dessus relèvent du périmètre SNCF Infra hors mandat tiers.

2.2.2.2 Optimisation de la gestion des déchets, vers une économie circulaire

Afin de mieux maîtriser la pression sur ses ressources, RFF réemploie ses produits usagés ou recycle ses déchets dès lors que cela est faisable techniquement, juridiquement et économiquement, tant dans ses activités « quotidiennes » que dans son activité de gestionnaire d'infrastructures, conformément à la hiérarchie des modes de traitement définis par la réglementation (articles L 541-1 et suivants du code de l'environnement : préparation en vue de la réutilisation, recyclage, valorisation, notamment valorisation énergétique, élimination). Il s'agit désormais pour l'entreprise de mieux gérer et valoriser les déchets par une approche industrielle reposant sur le réemploi des matériaux déposés, la mise en œuvre de plateformes pour le traitement des déchets, etc.

Les rails en acier sont réutilisés quand leur niveau d'usure le permet, notamment pour les rails issus des Lignes à Grande Vitesse, souvent réutilisés pour des lignes à faible trafic, voire des voies de service, ou recyclés à travers des filières locales, l'acier étant alors vendu pour refonte.

Le ballast est en partie réutilisé à des fins ferroviaires, après criblage, voire retraitement. Une partie du ballast dégarni non réutilisé fait l'objet d'une revente, notamment dans l'optique de travaux routiers.

Les traverses bois créosotées en bon état technique sont réemployées dès lors que cela est possible (nécessité de débouchés immédiat sur une opération ferroviaire) et dans le respect des prescriptions réglementaires. S'agissant des traverses bois créosotées en fin de vie, RFF s'est engagé dans une politique de gestion responsable de ces déchets classés comme dangereux par la réglementation. Deux marchés cadres ont été passés pour le compte de RFF par SNCF Infra, l'un pour les traverses issues de l'entretien courant et du stock historique, donc des traverses réparties de manière diffuses sur le territoire et souvent en mauvais état, et l'autre pour les opérations de renouvellement de la voie, donc des quantités plus importantes et plus localisées, afin d'envoyer les traverses en fin de vie dans des filières agréées qui proposent une valorisation énergétique d'un point de vue environnemental.

Pour rechercher une solution de long terme permettant de sécuriser le processus d'élimination ou de valorisation des traverses, notamment de renforcer encore la traçabilité et d'optimiser son bilan économique, un appel à candidatures sur la valorisation des traverses bois créosotées a été lancé auprès d'industriels et un marché négocié devrait être attribué en 2015.

2.2.2.3 L'utilisation des produits phytosanitaires

Les produits phytosanitaires sont utilisés sur le réseau ferré national pour le désherbage de 70 000 km de voies ferrées (95 000 ha) pour prévenir et/ou détruire toute pousse végétative sur les voies et pistes de son réseau. Quoique nécessaires pour assurer la sécurité et la fiabilité des circulations, l'utilisation des produits phytosanitaires demeure un enjeu majeur pour préserver les nappes phréatiques et les eaux de surfaces. Ainsi, en 20 ans, RFF et SNCF Infra ont diminué de près de 40% la quantité des produits achetés. RFF et SNCF Infra travaillent à rénover leurs pratiques industrielles en matière de gestion et de maîtrise de la végétation en développant des méthodes alternatives à l'usage de produits phytosanitaires dans les zones sensibles, telles que la pose de nattes anti-végétation ou même de l'éco-pâturage. En 2013, 111 tonnes de produits phytosanitaires ont été achetées, contre 108 en 2012 (134 en 2011). Même si 2013 a vu une légère remontée, on constate sur plusieurs années une diminution de consommation de substances herbicides, imputable d'une part à la réduction des quantités unitaires de substances actives (g/ha de SA) provenant de la mise en œuvre de nouvelles molécules efficaces à plus faible grammage, et d'autre part à l'évolution des pratiques.

L'externalisation du traitement de la végétation des « dépendances vertes » de l'infrastructure, partie attenante qui s'étend en moyenne au-delà de trois mètres après les voies, est actuellement en cours d'expérimentation sur trois régions-tests. Trois contrats avec des prestataires spécialistes de l'entretien de la végétation ont été signés : ils s'engagent à définir par la suite un schéma directeur et des plans de gestion qui garantiront une maîtrise de la végétation respectueuse de l'environnement et compatible avec l'exploitation du réseau.

Focus : Désherbage des voies ferrées : une innovation qui allie sécurité et respect de l'environnement

Pour assurer la sécurité des circulations, le désherbage chimique et le débroussaillage mécanique sont nécessaires sur les voies et leurs abords. SNCF a mis en place un outil permettant un traitement de la végétation plus performant et respectueux de l'environnement.

La végétation peut altérer les infrastructures ferroviaires et remettre en cause la sécurité du trafic. Elle peut par exemple créer des déformations, entraîner des problèmes de freinage et de patinage, voire des départs de feux en été... Il est donc indispensable de la maîtriser.

Le 14 juin 2013, SNCF et RFF ont signé un accord de partenariat avec les ministères chargés de l'agriculture, de l'environnement et de la santé. Le Système d'Information Géographique pour la

Maîtrise de la végétation (SIGMA), associé à des GPS d'origine agricole adaptés aux moyens de traitement ferroviaires, s'inscrit dans cette démarche. Début 2014, ces dispositifs innovants ont été installés sur les 54 trains et camions désherbeurs dont dispose SNCF Infra.

Plus d'info sur le site internet www.rff.fr⁴.

Malgré les difficultés techniques ou organisationnelles liées à une activité se déroulant sur l'ensemble du territoire national, tributaire des aléas climatiques et contrainte par les spécificités du travail sur des voies ferrées exploitées, la SNCF continuera à améliorer sa performance environnementale dans le domaine de la maîtrise de la végétation et notamment des traitements chimiques.

Les pistes de cette amélioration sont aujourd'hui bien ouvertes pour le désherbage total des voies ferrées.

La prochaine étape sera une amélioration de sa performance dans la gestion des dépendances vertes, tant en terme de performance économique et d'impact sur la régularité des circulations que de risque pour l'eau, de protection du paysage et de la biodiversité.

Focus : L'éco-pâturage : une solution écologique pour l'entretien des voies ferrées

RFF/Centre et Limousin (CL) conduit quatre chantiers d'éco-pâturage pour entretenir les emprises ferroviaires dans cinq communes de l'agglomération d'Orléans.

La maîtrise de la végétation dans les emprises ferroviaires, sur les voies et abords immédiats, mais aussi sur les lignes non-circulées, est indispensable pour des impératifs de sécurité ferroviaire, de sécurité du personnel et de sécurité incendie. Depuis 2 ans, la DR CL de RFF, avec SNCF, a cherché à diversifier les moyens d'entretenir ce patrimoine, dans le respect des critères de sécurité, afin de préserver au mieux le milieu environnant.

Plusieurs moutons et autres animaux (ânes et poneys) ont pu pâturer sur plusieurs voies du Loiret en 2014 : pendant 7 mois, ce sont presque 30 km de sections non-circulées des lignes Orléans – Gien et Orléans – Boiscommun qui ont été entretenues par près de 60 animaux sélectionnés selon la végétation présente et non destinés à la production de viandes. Les animaux ont bénéficié de la visite quotidienne de deux bergers, désignés par la société Ecozoone, afin de veiller à leur bien-être et identifier leurs éventuels besoins.

Des expérimentations d'éco-pâturage sont également menées dans plusieurs autres régions.

Pour RFF, il y a un enjeu à améliorer la connaissance de ses consommations d'eau. Au-delà de l'utilisation d'eau sanitaire par son personnel, RFF s'attache à mieux connaître la consommation d'eau associée à l'épandage de produits phytosanitaires ainsi que celle des bâtiments utilisée pour son activité industrielle.

Déversements accidentels sur les chantiers

A notre connaissance, il n'y a pas eu en 2014 de déversements accidentels significatifs de produits pouvant porter atteinte à l'environnement.

⁴ <http://www.rff.fr/fr/gestion-page-d-accueil/actualites/desherbage-des-voies-ferrees-une-innovation-qui-allie-securite-et-respect-de-l-environnement>

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème
« Réduire notre pression sur les ressources naturelles
et diminuer notre empreinte environnementale »**

Indicateurs	2012	2013	2014
Volume de déchets produits : traverses bois créosotées (tonnes)	78 000	82 988	76 089(*)
Volume de déchets produits : amiante retirée du patrimoine bâti (tonnes)	121	207(**)	605(***)

(*) En 2014, on évalue les traverses déposées et valorisées sur périmètre SNCF Infra (soit hors mandat tiers) aux stocks historiques de 33 197 tonnes de traverses bois plus 39 480 tonnes d'investissement.

(**) Sur les 207 tonnes d'amiante retirées du patrimoine bâti de RFF, 72% ont été vitrifiées pour être réutilisées en sous-couche routière, les 28 % restant ayant été évacués en installations de traitement de déchets spécialisés.

(***) Forte progression du tonnage d'amiante traitée en 2014 (le volume de 632 tonnes en 2011 était principalement au très gros chantier de Bordeaux St Jean). Sur les 605 tonnes traitées en 2014, 507 tonnes ont été éliminées par vitrification, ce qui supprime le risque déchet associé et permet la réutilisation en sous couche routière.

2.2.3 S'engager dans la transition énergétique et participer à la lutte contre les changements climatiques

RFF est pleinement conscient que la place du ferroviaire dans le système de transport est un enjeu pour la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre (GES). En effet, pour respecter les objectifs du Facteur 4 (engagement national de diviser par 4 les émissions GES entre 1990 et 2050), il est notamment nécessaire de faire jouer au transport ferroviaire tout son rôle dans les politiques de réduction des émissions GES, à savoir être un acteur dans la réduction des émissions GES liées à la consommation et surtout aux économies d'énergie que le ferroviaire permet de faire. La consommation globale d'énergie électrique sur le RFN représentent près de 2%⁵ de la consommation d'énergie sur le territoire français (8 TWh vs 450 TWh).

Au regard de l'ensemble des modes de transport de marchandises et de personnes à l'échelle du territoire, le réseau ferré est le support d'une mobilité alternative plus durable car moins dépendante des énergies fossiles. En outre, si l'activité offre une alternative intéressante dans le cadre des politiques climatiques, elle ne dispense pas l'entreprise d'œuvrer en faveur de la diminution de ses propres émissions de GES et d'élaborer une politique Climat pour 2015 (année de la COP 21).

2.2.3.1 Diminuer notre Empreinte carbone

Le bilan carbone « vie au bureau » de RFF

RFF établit son bilan de GES « vie au bureau » de manière triennale, conformément à l'article 75 de la loi du 12 juillet 2010 dite « Grenelle 2 » ; le bilan a été réalisé en 2012, à partir des données 2011. Pour les années à venir, RFF s'engage dans une démarche de progrès pour être en mesure de comptabiliser chaque année ses émissions de GES dues à son activité tertiaire.

⁵ Les transports représentent 35% de la consommation d'énergie en France ; le transport ferroviaire 2,8%. Chiffres 2014 « L'environnement en France, les grandes tendances ».

Le bilan de la période 2009-2011 a montré que les émissions du siège et des directions régionales de RFF ont naturellement suivi la croissance des effectifs de l'établissement passant de 5 900 tonnes équivalent CO₂ en 2008-09 à 6 900 tonnes en 2011, soit +17%. Pour autant les émissions de GES par agent sont passées de 5,2 tonnes en 2008-09 à 5,1 tonnes en 2011, soit -2%. RFF s'engage dans une démarche de progrès en se fixant un objectif de réduction des émissions de GES par agent d'environ 10% sur la période 2013-2015. SNCF Réseau travaillera au prochain bilan des émissions GES sur son nouveau périmètre pour l'année 2015.

Le bilan carbone des projets de LGV et de modernisation des lignes existantes sous maîtrise d'ouvrage RFF

Le bilan carbone appliqué aux grands projets d'infrastructures ferroviaires conforte l'avantage du rail non seulement en tant que mode de transport durable mais aussi comme un moyen efficace de lutter contre le changement climatique. Le périmètre du bilan carbone d'une LGV prend en considération l'ensemble de la durée de vie du système de transport (conception, construction, exploitation), voire d'un périmètre plus large comprenant les infrastructures, les gares, le matériel roulant. Il permet ainsi d'identifier les principaux postes d'émissions liés à la construction, tel que le fonctionnement des matériels de chantier, le transport des matériaux, les techniques de terrassement, et d'en réduire les effets par la mise en place de plans d'actions et d'outils d'optimisation associés.

Si l'on considère, sous l'angle du réchauffement climatique, l'ensemble des émissions liées au fonctionnement d'une ligne nouvelle et celles évitées grâce au report modal de la route et de l'aérien vers le ferroviaire, les avantages sont largement en faveur du ferroviaire. A titre d'illustration, un déplacement en train à grande vitesse (TAGV) émet 30 fois moins de GES qu'un avion et un déplacement en train régional émet 3 fois moins de GES qu'en voiture.

2.2.3.2 Maîtriser notre consommation énergétique

80% de l'énergie consommée sur le réseau ferroviaire est utilisée pour la traction des trains. Si une part de cette consommation est incompressible, il y a un enjeu à rechercher les gisements d'économies d'énergie. Alors que certaines actions sont plutôt du ressort des entreprises ferroviaires, comme la formation à l'éco-conduite, d'autres relèvent plus directement du gestionnaire d'infrastructures, comme la conception des infrastructures ou encore les installations d'alimentation électrique permettant de récupérer l'énergie de freinage. Toutefois, l'amélioration des performances énergétiques du secteur ferroviaire doit être recherchée en privilégiant une approche système et dans le cadre d'une gouvernance adaptée.

En 2013, les travaux de conversion de la caténaire 1500V vers le 25 kV entre Bellegarde et La Plaine-Genève illustrent le choix du gestionnaire de réseau de privilégier les systèmes d'électrification offrant des rendements de l'ordre de trois fois supérieurs. Cette ligne a été mise en service en 2014.

Un second foyer d'économies d'énergie est à chercher du côté des bâtiments du gestionnaire d'infrastructures unifié. La mesure des consommations énergétiques des bâtiments est un enjeu central.

A l'avenir, le périmètre étendu du gestionnaire de réseau permettra de disposer d'une vision complète des émissions de GES liées à son activité tertiaire. Il sera alors possible de l'inscrire dans un cercle vertueux et donc définir de manière plus efficiente les cibles d'actions prioritaires de réductions.

2.2.3.3 Développer les énergies renouvelables (ENR) : RFF favorise la production d'électricité verte

En 2011, RFF s'est associé à Eolfi (filiale de Veolia Environnement rachetée par le groupe ASAH en 2012) au sein d'une société commune nommée Airefsol Energies, dont le but est de concevoir et développer des centrales de production d'électricité verte. Ainsi, RFF met à disposition des terrains inutiles à l'activité ferroviaire pour y implanter des centrales de production d'électricité photovoltaïque, et EOLFI apporte son expertise dans les énergies renouvelables.

L'année 2014 a permis de vendre un premier projet de centrale photovoltaïque d'une puissance de 3,51 MWc⁶ situé à Pujaut dans le Gard et de signer avec l'investisseur un bail emphytéotique de 25 ans. La centrale a été mise en service au dernier trimestre 2014.

Focus : La centrale photovoltaïque de Pujaut, un nouvel exemple du savoir-faire en matière de reconversion de terrains

Ancien remblai constitué par RFF lors de la réalisation d'une ligne TGV et utilisé depuis comme décharge industrielle, le site de Pujaut (30) accueille désormais une centrale photovoltaïque de 3,5 MWc qui a été mise en service en octobre 2014 au terme d'un chantier de moins de 5 mois.

Cette centrale compte parmi les premières en France à faire appel à la technologie innovante des « trackers » afin d'optimiser le rendement des panneaux solaires en les gardant constamment orientés vers le soleil.

Equipée de modules à haut rendement conçus et fabriqués par le français Sunpower, cette installation se veut emblématique du savoir-faire de la filière photovoltaïque française, depuis sa conception jusqu'à sa phase exploitation, en passant ses composants clés : panneaux solaires, trackers, etc.

L'ingénierie et la construction du projet ont été menées par Générale du Solaire, une société française spécialisée dans le développement, l'ingénierie, la construction et l'exploitation de centrales solaires photovoltaïques au sol et en toiture, en France et à l'international. La société, qui est aussi un producteur d'électricité et emploie une cinquantaine de salariés, assurera la maintenance de la centrale.

Le Maître d'Ouvrage, SOVA SOLAIRE, est une filiale commune de GENERALE DU SOLAIRE et de SOVAFIM, entreprise publique chargée de valoriser des biens immobiliers qui représentent un enjeu pour les finances publiques. Depuis sa création, la SOVAFIM a valorisé plus de 1,2 Md€ de biens immobiliers.

Cette installation produira l'équivalent de la consommation en électricité de plus de 2 000 foyers, ce qui représente une économie de gaz à effet de serre de plus de 1 300 tonnes de CO₂ par an.

2.2.3.4 S'adapter aux conséquences du changement climatique

Lors du séminaire organisé en juin 2013 par le ministère des transports concernant le Plan National d'adaptation aux Changements Climatiques (PNACC), RFF et SNCF ont présenté conjointement les études destinées à évaluer la résilience et l'adaptation du système ferroviaire au changement

⁶ Le watt-crête (Wc ou Wp, de l'anglais Watt-peak) est une unité de mesure. Dans une installation photovoltaïque, c'est l'unité permettant de mesurer la puissance électrique maximale pouvant être fournie dans des conditions standards.

climatique, respectivement étude « Résilience » pour RFF et étude « ClimatD’Rail » pour SNCF. Il en ressort que les normes de construction et les procédures d’entretien du réseau sont des paramètres clés. Ainsi, le PNACC s’intéresse non seulement aux conséquences immédiates des impacts du changement climatique en termes de risques naturels pour les infrastructures mais répertorie également les conséquences secondaires présentant des enjeux sur le long terme.

Focus : Quelques conséquences du changement climatiques

(Article SNCF, dans l’ouvrage Les entreprises et l’adaptation au changement climatique, EPE-ONERC, Avril 2014)

Côté système ferroviaire, la période estivale peut, lors des épisodes de fortes chaleurs ou de canicule ou lors d’écarts importants de températures dans un laps de temps court, avoir des impacts sur le réseau. Ces impacts correspondent le plus souvent à des déformations de voies qui impliquent des limitations de vitesse ou la détente des caténaires qui peuvent produire des ruptures d’alimentation électrique.

Pour éviter toute dégradation de la voie due aux conditions climatiques, des cycles de surveillance sont effectués afin de garantir le respect des règles de pose à tout moment de la vie de la voie ferrée. Des « tournées chaleur » sont organisées, conformément à un référentiel validé par RFF, dès que la température du rail peut dépasser 45°C, pour détecter les écarts par rapports aux règles de pose et d’entretien des voies ferrées et les corriger avant les périodes de chaleur. Si les zones détectées ne peuvent pas être corrigées, des surveillances spécifiques sont mises en œuvre.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème
« S’engager dans la transition énergétique et
participer à la lutte contre les changements climatiques »**

Indicateurs	2012	2013	2014
Emissions de GES de l’activité propre de RFF (en T _{éq} CO ₂)	6 900	SO	SO (*)
Emissions de GES de la gestion du réseau ferré -en T _{éq} CO ₂ -en kéqCO ₂ par sillon-km	354 000 0,65	ND	350 000 0,65
Consommation d’électricité propre du réseau ferroviaire national (MWh)	784	783	759
Part des trains circulant en traction électrique (%)	77,1	77,4 (**)	77,3 (***)

SO : Sans Objet

ND : Non Disponible

(*) RFF établit son bilan carbone conformément à l’article 75 de la loi Grenelle II qui prévoit que le bilan des émissions GES soit élaboré de manière triennale.

(**) dont, par activité : TAGV : 100% ; TGL : 80.9% ; TER : 55 % ; Transilien : 96.9 % ; Fret : 74. 6%

(***) dont par activité : TAGV : 100% - TGL : 81% - TER : 55% - Transilien 97% - Fret : 75% (Données décembre prévisionnelles)

2.2.4 Préserver la biodiversité et améliorer l’empreinte environnementale de nos activités

La politique de préservation de la biodiversité en France repose principalement sur deux axes :

- le renforcement de la protection des milieux naturels d’une part ;
- la limitation de la détérioration des habitats et de la perturbation des espèces d’autre part.

RFF est particulièrement concerné par l'enjeu de préservation de la biodiversité. Les lignes ferroviaires peuvent modifier la cohérence écologique des écosystèmes et réduire les échanges entre espèces. Toutefois, les voies ferrées peuvent également jouer le rôle de corridors écologiques, couloirs de refuge ou de passage pour certaines espèces. Entreprise publique citoyenne, RFF place la performance écologique au cœur des projets de lignes nouvelles et de la gestion du réseau existant. Parce qu'il s'agit d'une thématique locale ancrée dans les territoires dont les bénéfices rendus sont globaux et collectifs, et parce qu'une harmonie entre les projets ferroviaires et la préservation de la biodiversité est possible, RFF inscrit cette dernière dans la mise en valeur du réseau. En s'attachant à préserver, restaurer et valoriser la biodiversité aux abords du réseau dans le cadre des projets de modernisation et d'entretien du réseau existant et dans le cadre du développement de lignes nouvelles sur le territoire, RFF s'inscrit cette politique.

Focus : Prix "Infrastructures pour la Mobilité et Biodiversité" (IMB) décerné à la direction régionale Languedoc Roussillon de RFF pour son projet de passe à poissons au niveau du Vidourle.

La direction régionale Languedoc Roussillon a reçu le 8 octobre 2014 à Lyon EUREXPO le PREMIER PRIX dans la catégorie « Génie écologique », pour son projet de passe à poissons en enrochements au niveau du pont ferroviaire du Vidourle, dont les travaux se sont achevés en septembre 2014.

Organisé depuis 2010 par l'Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité (IDRRIM), le Prix IMB récompense chaque année les meilleures initiatives prises par les acteurs impliqués dans la conception, la construction, la gestion, l'entretien, l'aménagement, la requalification et l'exploitation des infrastructures de mobilité en faveur de la préservation, de la restauration et de la valorisation des écosystèmes et de la biodiversité.

Le jury, présidé par Mauricette Steinfeld (membre permanent du CGEDD) et composé de professionnels reconnus dans le domaine de la mobilité et de l'environnement, a distingué les meilleurs projets à travers 7 catégories : Continuités écologiques, Génie écologique, Biodiversité et paysage, sensibilisation et communication, Initiatives astucieuses, Initiatives à l'international, Thèses de recherche.

2.2.4.1 Intégrer la biodiversité dans tous les projets

Pour l'entreprise, la prise en compte de l'environnement dans les études des projets ferroviaires obéit à un processus itératif de concertation, de consultation de l'ensemble des services, spécialistes et experts du domaine, au fur et à mesure de la définition et de la conception du projet à des échelles de précision croissante. RFF, en tant que gestionnaire d'infrastructures et maître d'ouvrage, privilégie en premier lieu l'évitement des impacts sur les milieux naturels dès le début de la conception des projets.

Cette démarche d'évaluation environnementale en continu est réalisée depuis les premières phases d'études jusqu'à la réalisation des travaux, et au-delà par le suivi des impacts et mesures après la mise en service de l'ouvrage. A chaque étape du projet, l'évitement des zones à enjeux de biodiversité est une priorité et lorsque les impacts ne peuvent être évités, ils sont réduits par exemple grâce à la construction de passages à faunes ou d'ouvrages hydrauliques pour le franchissement des cours d'eau. En dernier ressort, ils sont compensés : création/restauration d'habitats pour les espèces protégées (mares, prairies naturelles gérées à travers des conventions de gestion signées avec des organismes compétents), reboisement compensateur, signature de convention avec des agriculteurs pour la mise en œuvre de mesures agro-environnementales, etc. Des mesures d'accompagnement peuvent également mettre en valeur des sites d'intérêt écologique à proximité des lignes nouvelles.

L'attention portée à la biodiversité est maintenue dans le cadre des concessions avec des exigences fortes inscrites dans les contrats en la matière.

Ces mesures sont l'aboutissement d'une trentaine d'années d'expérience et de progrès en matière d'ingénierie environnementale. Afin d'intégrer une approche développement durable toujours plus exigeante dans tous ses projets, RFF développe également ses propres outils et référentiels, en complément de ceux imposés par la loi (études d'impact, analyse socio-économique...). Ainsi, deux référentiels propres de système de management environnemental sur les chantiers ont été élaborés : un outil d'évaluation des investissements sous l'angle de leur contribution au développement durable, nommé outil « Cotation développement durable des projets d'investissement de RFF » et un plan de management pour les projets d'investissements.

RFF s'attache à mettre à profit cette riche expérience pour optimiser sa politique de modernisation, de renouvellement et de maintenance du réseau en visant à gérer, réduire et/ou anticiper les risques générés par ses activités industrielles.

Focus : Des projets de recherche visant à mieux appréhender notre impact environnemental

RFF, Ecosphère, le Muséum National d'Histoire Naturelle et le CEREMA (réseau scientifique et technique du ministère de l'écologie) ont conduit en partenariat un projet de recherche, lauréat de l'appel à projets lancé dans le cadre de la Stratégie nationale pour la biodiversité. Mené sur 3 ans et sur quatre portions de lignes classiques et à grande vitesse, ce projet a permis de mettre au point des méthodes innovantes pour apprécier la transparence écologique globale des lignes ferroviaires (association de l'outil génétique du paysage pour un carabe, un amphibien et un papillon, des relevés d'indices et des photo-piégeages pour la faune terrestre et les chiroptères), c'est-à-dire sur plusieurs taxons d'espèces et sur l'ensemble des ouvrages traversiers. Les résultats ont ensuite été croisés avec la trame écologique des tronçons pour déterminer les continuités écologiques.

La synthèse de ces travaux est en cours et sera publiée début 2015 ; elle devrait pouvoir affirmer que les infrastructures ferroviaires, notamment non clôturées, permettent le franchissement de nombreuses espèces en dehors des ouvrages spécifiques et n'entraînent pas d'isolement des populations, au moins pour les espèces étudiées et dans le secteur investigué.

Focus : Une « Victoire du Paysage » pour la LGV Est européenne

Initiées par des professionnels du paysage, les Victoires du Paysage récompensent depuis 2008 les maîtres d'ouvrage exemplaires qui ont recours à ces professionnels.

A l'occasion de la cérémonie de remise des « Victoires du Paysage 2014 », organisée sous le haut patronage de la Ministre de l'Environnement, RFF a reçu, pour le Projet LGV Est, une Victoire d'or du Paysage dans la catégorie « Espace à dominante naturelle ». Ce 1^{er} Prix récompense la qualité des aménagements paysagers et de protection de la biodiversité ainsi que les mesures de pérennisation de ces aménagements prises au travers de conventions de gestion.

Une zone humide paysagère de 3 hectares a été aménagée sur le site du bassin d'expansion des crues de la Marne. Divisé en zones, le site comprend une prairie humide, une prairie sèche et une zone relais pour les espèces migratoires en secteur urbanisé. Depuis 2009, faucons (faucons crécerelles), renards, salamandres (tritons palmés), mantes religieuses ou encore libellules (anax empereur) ont réapparu sur le site. Grâce à la création de ces nouveaux milieux favorables à la biodiversité, cet éco-paysage s'inscrit dans une démarche de développement durable.

2.2.4.2 Intégrer le concept de Trame verte et bleue dans la gestion du réseau existant

Pour diminuer la fragmentation écologique des territoires, l'Etat a fixé la constitution avant fin 2012 d'une Trame verte et bleue (TVB). Mesure phare du Grenelle de l'Environnement qui porte l'ambition d'enrayer le déclin de la biodiversité au travers de la préservation et de la restauration des continuités écologiques, cette initiative constitue un outil d'aménagement du territoire qui vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales de circuler, de s'alimenter, de se reproduire et de se reposer.

Les infrastructures linéaires (canaux, voies ferrées, transport d'énergie...) qui maillent l'ensemble du territoire interagissent avec les milieux naturels et de ce fait, ont été initialement identifiées comme des causes potentielles de fragmentation écologique des territoires. Or elles peuvent aussi se transformer en réservoirs de biodiversité et, dans certains cas, en corridors écologiques si un aménagement et un entretien favorables sont mis en place.

Pour RFF, l'enjeu est d'accompagner la mise en place de la Trame verte et bleue dès lors que les exigences environnementales sont compatibles avec l'exploitation du réseau et de prendre en compte les schémas régionaux de cohérence écologique. Son rôle est d'évaluer, d'une part, comment l'infrastructure fragmente les espaces et les continuités écologiques, et d'autre part, si elle joue un rôle bénéfique de refuge, de dispersion et de facilitation des déplacements pour certaines espèces.

Plusieurs projets de recherche ont été lancés récemment afin d'approfondir ces deux questions, avec l'objectif à moyen terme de disposer d'indicateurs permettant d'évaluer le plus précisément possible les impacts sur la biodiversité. A titre d'exemple, afin d'approfondir sa connaissance des relations entre biodiversité ordinaire et réseau ferroviaire existant, RFF a conduit deux études dans le cadre d'une thèse de doctorat CIFRE, l'une relative à la biodiversité ordinaire dans et autour des emprises de RFF sur une ligne classique (TER) et LGV dans le département de la Seine-et-Marne, l'autre relative aux emprises ferroviaires comme habitats/territoires de chasse pour les chauves-souris communes. Ces deux études montrent que le réseau existant peut faire partie d'une trame de biodiversité « ordinaire » en fonction des taxons, des espèces et de la matrice paysagère et pas se limiter à une barrière pour la biodiversité.

2.2.5 Améliorer la connaissance de l'environnement et favoriser l'innovation

RFF devient un acteur fort de la connaissance en matière d'innovation en environnement, qu'il s'agisse d'actions menées par l'entreprise avec des associations locales de préservation de la nature, de projets de recherche menés au niveau national ou bien encore de partenariats.

Dans le cadre de leur partenariat, France Nature Environnement (FNE) et RFF travaillent ensemble afin d'améliorer l'intégration de la biodiversité dans le réseau existant et dans les projets de développement ferroviaire, de mener une réflexion sur les enjeux et les impacts des lignes ferroviaires sur l'aménagement et l'accessibilité des territoires, de sauvegarder les emprises non utilisées par RFF en donnant la priorité au mode ferroviaire à toute autre réutilisation possible.

RFF est également membre fondateur du CILB (Club Infrastructures Linéaires et Biodiversité) qui regroupe ERDF, RTE, GRTgaz, TIGF, LISEA, Eiffage Concession, l'ASFA et VNF. L'année 2014 a été riche avec :

- La signature d'un partenariat avec le Museum nationale d'histoire naturel (MNHN) pour le partage des données naturalistes ;

- Le lancement d'un appel à projets de recherche en collaboration avec le ministère de l'écologie (programme ITTECOP) et la FRB (Fondation pour la Recherche en Biodiversité) qui a permis de soutenir un programme de 16 projets de recherche exploratoires et stratégiques ;
- L'organisation d'un séminaire, avec l'appui de l'UICN France, qui a réuni 170 participants issus d'horizons très variés, occasion d'échanger leurs expériences, de partager leurs visions pour apporter des éléments de réponses à la question : «les corridors d'infrastructures peuvent-ils être des corridors écologiques ?».

Focus : Quelles contributions des infrastructures linéaires de transport et leurs emprises aux continuités écologiques ?

Telle était la question posée au séminaire organisé par le CILB le 3 novembre 2014 à la FNTF (Fédération nationale des travaux publics) en collaboration avec l'UICN France (Comité français de l'Union internationale pour la conservation de la nature).

La surface cumulée des dépendances vertes (continuités parallèles aux infrastructures comprenant les fossés, accotements, talus, berges, délaissés...) des différents réseaux d'infrastructures linéaires de transport représente plusieurs centaines de milliers d'hectares. Aussi peut-on légitimement se demander quels rôles ces dépendances peuvent ou pourraient jouer dans la conservation de la biodiversité, dans le déplacement des espèces animales et végétales et dans l'adaptation des écosystèmes aux changements globaux, dans quelles conditions, à quelle échelle, avec quels acteurs, avec quels moyens, tout en assurant le fonctionnement des ouvrages et la sécurité de leur utilisation.

Ce séminaire était donc un appel au monde de l'écologie et des gestionnaires d'espaces sur ce sujet complexe et controversé pour qu'il confirme, invalide ou précise l'intérêt que peuvent présenter les emprises pour les continuités écologiques. Il a réuni quelques 170 participants issus d'horizons divers : experts, chercheurs, gestionnaires d'espaces dont les espaces naturels, ONG naturalistes, acteurs du territoire, opérationnels de la nature, services de l'Etat, autorités publiques et gestionnaires d'infrastructures, pour un questionnement partagé et une production collective.

Cette volonté de mieux connaître son environnement permet également à l'entreprise d'investir dans la recherche de solutions innovantes plus respectueuses de l'environnement et des milieux. En développant le réseau ferré de manière éco-responsable pour tous les publics, RFF leur donne accès à un mode de transport respectueux des hommes, des territoires et de l'environnement.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème
« Améliorer la connaissance de l'environnement et favoriser l'innovation »**

Indicateurs	2012	2013	2014
Montant des provisions environnementales globales (M€)	116,7	115,1	107,5
Projets d'études en R&D (nombre)	21	21	21
Montant des investissements en R&D consacrés à l'environnement (k€)	134	342	229

2.3 Informations sociales : un engagement d'exemplarité dans la gestion et le développement de nos ressources humaines

Pour RFF, il est indispensable de porter un regard attentif sur la satisfaction au travail du personnel mais également sur son niveau de qualification, le développement de ses compétences, les collaborateurs constituant la seule véritable ressource productive de RFF et donc un levier essentiel de la performance de l'entreprise.

Différentes mesures ont été prises par RFF pour assurer une gestion anticipatrice et préventive de ses ressources humaines, gestion respectueuse des règles et principes posés par le code du travail et les conventions fondamentales de l'OIT, et également des valeurs relatives à la RSE (lutte contre les discriminations en matière d'emploi et de profession, promotion de la diversité, qualité du dialogue social, santé et sécurité au travail, etc.).

Les activités de RFF se déroulent sur le territoire français et s'inscrivent dans le respect du code du travail.

Focus : Un accord de méthode signé à RFF pour accompagner le projet de réforme ferroviaire

Le Gouvernement a engagé une réforme ferroviaire dans le but de moderniser le service public ferroviaire, et le rendre plus efficace et moins coûteux, au service de tous les Français. La réforme propose de créer un groupe industriel public intégré réunissant le transporteur et le gestionnaire d'infrastructures unifié avec un pilotage commun, des synergies industrielles et une vraie unité sociale. Le projet de loi a été présenté au Conseil des ministres le 16 octobre 2013 et a été examiné par le Parlement au printemps 2014.

La réforme conduit à rassembler en un gestionnaire d'infrastructures unique les acteurs en charge de l'infrastructure aujourd'hui dispersés et mal coordonnés (RFF, SNCF Infra et la Direction des circulations ferroviaires de SNCF).

Une des conditions du succès de l'unification du gestionnaire d'infrastructures est la capacité de RFF à s'intégrer pleinement dans cette trajectoire par la mobilisation de ses salariés et de leurs savoir-faire. Cela implique de donner à chacun les éléments indispensables de visibilité, de sécurité personnelle, de valorisation de ses compétences, lui permettant de participer pleinement à la mise en œuvre de la réforme.

Dans cette optique, la Direction de RFF et les trois organisations syndicales représentatives dans l'entreprise, la CFDT, l'UNSA RFF et la CFE-CGC ont signé le 23 juillet 2013 un accord de méthode visant à accompagner le projet de réforme ferroviaire en cours. Cet accord est porteur d'engagements de la Direction en matière de garantie et d'amélioration du cadre social actuel au sein de RFF, de l'emploi des salariés, de sécurisation des parcours professionnels, de valorisation des compétences, de consultation des instances de représentation du personnel, pendant la période de constitution et de mise en œuvre de la réforme. L'accord de méthode fixe également les modalités d'un accompagnement social et humain de la réforme ferroviaire y compris par le management, en encadrant les mises à disposition de personnel entre RFF et SNCF et les modes de fonctionnement collaboratifs mis en place dans l'intervalle. Enfin un dispositif de veille sociale est mis en place pendant toute la période transitoire de constitution d'un gestionnaire d'infrastructures de plein exercice afin de faire remonter et traiter les difficultés rencontrées par les collaborateurs de l'entreprise.

Le 30 décembre 2014, l'accord de méthode a été complété par une décision unilatérale de la direction de l'entreprise. Elle précise les principes directeurs en matière sociale et introduit un certain nombre de dispositions visant à accompagner les problématiques propres au transfert de personnel dans le nouvel EPIC SNCF Réseau : dispositif d'aide au choix du statut en vigueur à la SNCF, dispositif d'accompagnement du personnel ETAM et mise en place d'un médiateur pour les situations de difficultés particulières ou de conflits.

2.3.1 Mener une politique dynamique en faveur de l'emploi pérenne et du bien-être au travail

Le succès durable d'une entreprise repose sur les compétences et l'investissement des femmes et des hommes qui la composent, mais aussi sur leur complémentarité. RFF s'attache à offrir à ses salariés un environnement professionnel épanouissant et des perspectives d'avenir motivantes.

La direction des Ressources Humaines (DRH) accompagne et soutient la stratégie de RFF en développant ses ressources humaines, en cohérence avec ses engagements et ses priorités, et fournit aux directions les ressources nécessaires (en ressources humaines et en aménagement des locaux) pour leur permettre de mener à bien leurs missions et d'atteindre leurs objectifs. Elle élabore et met en œuvre une stratégie d'emploi et de compétences cohérente avec les orientations stratégiques, dans le respect du budget de la masse salariale fixé. Elle organise le dialogue social conjointement avec la direction du Développement social et humain (DDSH) et conclut les accords paritaires.

Une démarche de cartographie des risques RH a été lancée en 2013 avec l'appui et la méthodologie de la direction de l'Audit et des Risques. Une consolidation de la filière RH (DRH/DDSH) s'est déroulée en 2014 afin notamment d'établir un plan d'actions commun de maîtrise des risques.

2.3.1.1 Effectif

L'effectif total de RFF au 31 décembre 2014 s'élève à 1 678 collaborateurs (présents) dont 111 collaborateurs mis à disposition (MAD). Le rythme de croissance est maintenu en 2014 (environ + 5%), même si l'on note un ralentissement de la croissance de l'entreprise, à replacer dans la perspective du gestionnaire d'infrastructures unifié.

RFF a par ailleurs embauché en moyenne, par mois, 15 collaborateurs en contrat à durée déterminée (CDD) au cours de l'année écoulée.

Le nombre de salariés de moins de 25 ans embauchés en 2014 s'élève à 75 (total des CDI, CDD et MAD) et celui des plus de 50 ans à 33.

Eu égard à leur faible nombre, les licenciements ne sont pas un enjeu majeur pour RFF.

Focus : Accord de méthode et maintien dans l'emploi

Par l'accord de méthode du 23 juillet 2013, et afin de prendre en compte le processus d'évolution du secteur ferroviaire dont les caractéristiques juridiques, organisationnelles ou sociales ne sont pas connues, la Direction de l'entreprise s'est engagée à maintenir tous les salariés et leurs emplois pendant toute la durée de l'accord. Cela signifie qu'aucune évolution d'organisation, même à titre expérimental, liée au cadre du projet de réforme entraînant une modification du contrat de travail ne peut être imposée à un collaborateur de RFF. Cela concerne les hypothèses de rupture du contrat de travail mais également les mobilités fonctionnelles et/ou géographiques.

2.3.1.2 Rémunération

En matière de rémunération, RFF recherche un objectif d'équité, de transparence et de lisibilité pour l'ensemble des collaborateurs.

Des campagnes d'augmentation générale et individuelles sont régulièrement menées. En 2014, la Direction a souhaité favoriser les personnels aux salaires les plus faibles en leur octroyant une augmentation générale en plus de l'augmentation individuelle annuelle. Elle a ainsi arrêté une politique salariale basée sur les principes suivants :

- Un budget de 0,7% destiné aux collaborateurs éligibles et dont la rémunération annuelle brute est inférieure ou égale à 35 k€ bruts à la date du 1^{er} janvier 2014 ;
- La gestion d'un budget d'augmentation et d'évolution salariale par les directeurs. Un budget de 1% de la masse salariale leur a été attribué avec date d'effet au 1^{er} avril 2014. L'augmentation individuelle est sélective et rémunère la performance avérée du collaborateur dans la réalisation de ses objectifs ; elle s'appuie notamment sur les résultats. En 2014, 91% des personnes éligibles ont ainsi bénéficié d'une augmentation ;
- Un budget GPEC fixé à 0,5% géré par la DRH, dédié à l'accompagnement des promotions et à la politique de réduction des écarts salariaux.

La performance individuelle est rémunérée au moyen d'un complément de salaire. Environ 180 collaborateurs (directeurs et chefs de services en direction régionale) sont également éligibles à une part variable versée en fonction de l'atteinte de leurs objectifs personnels.

La performance collective de tous les collaborateurs est également rémunérée via l'intéressement aux résultats de l'entreprise. Le 3^{ème} accord sur l'intéressement a été signé avec les partenaires sociaux pour la période 2012-2014. Le montant de l'intéressement en 2014 a été de 3% du salaire annuel brut de l'année précédente.

La réduction des écarts salariaux, à poste identique et/ou entre hommes et femmes est un objectif de RFF, inscrit dans l'accord relatif à l'égalité et à la mixité professionnelle, signé en 2012 avec les partenaires sociaux.

Les promotions font l'objet d'évolutions salariales échelonnées dans le temps en lien avec la prise de poste.

Focus : Accord épargne salariale

Cet accord, signé le 23 décembre 2011 entre RFF et les syndicats (CFDT, CFE-CGC, UNSA RF) pour une durée indéterminée, permet aux salariés de se constituer une épargne, à moyen ou long terme (PEE ou PERCO), avec un abondement de l'entreprise. Il définit les conditions générales et particulières d'ouverture, d'alimentation mais également les taux d'abondement de ces comptes.

Tous les salariés de RFF et leurs ayants-droit bénéficient d'un régime de garanties collectives prévoyance et couverture des frais de soins de santé.

2.3.1.3 Dialogue social en entreprise

La qualité du dialogue social est un objectif majeur pour la Direction de l'entreprise et ce depuis sa création. Ainsi, un dialogue social ouvert et fondé sur la confiance mutuelle entre les acteurs, ainsi

que des moyens adaptés attribués aux représentants du personnel, ont permis d'asseoir les bases de relations sociales constructives qui ont accompagné les étapes du développement économique et social de l'entreprise. C'est dans ce contexte et sur ces bases que la mise en place de la réforme ferroviaire issue de la loi du 4 août 2014 a pu être anticipée et accompagnée. En témoignent le processus d'information/consultation du CE et des CHSCT ou encore les accords collectifs signés sur la période et l'engagement unilatéral du Président fin 2014.

Les accords conclus avec les organisations syndicales

La richesse du dialogue social se mesure également aux accords conclus avec les organisations syndicales.

L'année 2014 a surtout été marquée par des négociations et des échanges accrus avec les Organisations Syndicales et ce, au regard des enjeux liés à la constitution du Groupe public ferroviaire. C'est ainsi que, en dehors des thèmes légaux de la négociation collective, Direction et OS ont conclu un accord sur la mise à disposition de personnels à la SNCF.

De même, un engagement du Président, pris le 30 décembre 2014, vise notamment à garantir les situations individuelles, à accroître, dans un contexte social plus sensible, les moyens dont disposent les IRP afin de leur permettre d'exercer pleinement leur rôle, ou encore à la mise en place de dispositifs ad hoc : recours à un médiateur, dispositif d'accompagnement des ETAM, etc.

Le Comité d'Entreprise

L'importance du rôle du CE à RFF a été réaffirmée dans l'accord de méthode du 23 juillet 2013, qui renforce significativement les modalités d'information et de consultation, en cas d'évolution mineure de l'organisation, d'expérimentations et de dispositifs collaboratifs de préfiguration de la réforme ferroviaire. Les moyens alloués ont été renforcés dans le cadre du processus d'information/consultation lié à la constitution du Groupe public ferroviaire et ce, jusqu'aux prochaines élections professionnelles, afin que cette instance puisse disposer de temps et de moyens matériels pour exercer pleinement ses missions en matière économique, financière et sociale.

Les Comités d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail

RFF a également souhaité être exemplaire en matière d'hygiène, sécurité et conditions de travail. Même si la mise en place d'un CHSCT n'est obligatoire que pour un effectif supérieur à 50 salariés, chaque établissement de RFF (le siège, l'immeuble accueillant deux directions du siège et la DR Ile-de-France, et les 11 autres directions régionales) dispose depuis 2009 de son propre CHSCT.

En 2014, afin de renforcer le dialogue social dans le cadre de la Réforme ferroviaire et de permettre aux 13 CHSCT de mieux coordonner leurs missions, une instance de coordination a été activée. Son action se poursuivra en 2015.

2.3.1.4 Le bien-être au travail, un objectif fort de l'Entreprise

Pour l'entreprise, la qualité de vie au travail est étroitement liée aux questions de santé des collaborateurs. La politique globale déployée par RFF vise à progresser de manière constante sur les conditions de vie au travail, et plus généralement sur le « bien-être » au travail.

Organisation du temps de travail :

27 jours de congés payés sont attribués par an. Aux termes de l'accord relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail signé entre RFF et les organisations syndicales en 2002, modifié en 2012 pour une durée indéterminée, la réduction du temps de travail s'applique à tous les agents de RFF, sauf aux cadres dirigeants.

La réduction du temps de travail est obtenue grâce à un aménagement d'ensemble :

- le nombre d'heures travaillées par an est de 1 583 heures (au lieu du maximum légal de 1 607 heures) avec au choix pour les agents la possibilité d'opter pour un horaire hebdomadaire de 37 heures 17 minutes ou de 38h20 (avec dans cette hypothèse l'octroi de 6 j de récupération) ;
- quel que soit l'horaire hebdomadaire choisi, le nombre de jours RTT par agent est de 10 jours par an ;
- deux jours de fermeture par an.

Cela conduit à un total de 45 jours de congé en dehors des congés spéciaux pour évènement familial prévus dans l'accord collectif.

A noter enfin que les collaborateurs disposent d'une certaine souplesse en ce qui concerne les horaires de travail. Des plages horaires ont été définies : entre 7h30 et 10h30 pour l'arrivée et entre 16h00 et 19h30 pour le départ (vendredi ou veille de jours fériés de 15h00 à 18h30).

Le temps partiel

Sur 1 678 salariés en 2014, 106 ont choisi d'être en temps partiel. La Charte de la parentalité signée en mai 2009 atteste de la volonté de l'entreprise de s'inscrire dans une approche de soutien de la parentalité. L'entreprise donne une suite favorable à toutes les demandes de temps partiel exprimée par une mère ou un père pour s'occuper de son ou ses enfant(s).

Le télétravail

Au titre de la politique de l'entreprise en faveur de la qualité de vie au travail et à l'issue d'une expérimentation lancée en 2013 qui a permis de mesurer les conséquences de ce nouveau mode organisationnel en termes d'amélioration des conditions de travail des collaborateurs de RFF, un accord sur la mise en place du télétravail a été signé le 20 mars 2014 pour une entrée en vigueur le 4 avril. Au regard du bilan dressé après 6 mois d'exercice du télétravail qui a montré les avantages en termes de performance et d'amélioration de la qualité de vie au travail, les parties signataires ont convenu d'apporter quelques modifications au texte initial, lesquelles ont fait l'objet d'un accord signé le 30 décembre 2014.

L'accord télétravail à tout de suite reçu un accueil favorable des collaborateurs et les demandes ont été nombreuses. Dans le premier mois 58 demandes et la moyenne des demandes par la suite a été entre 12 et 20 demandes par mois.

Ces nombreuses demandes sont liées aux dispositions de l'accord télétravail qui dispose que toute personne peut demander une ou deux journées de télétravail (trois jours si une prescription médicale l'accompagne) fixes dans la semaine. Les demi-journées sont permises aux personnes à 90% et sur leur demi-jour de travail de la semaine. La fréquence peut être d'un jour tous les 15 jours.

Le déploiement du télétravail se fait toujours avec l'autorisation du manager et lors d'un entretien de formalisation de la demande et d'expression de la réponse managériale. Une fois l'accord donné, l'agent fait le point avec son N+1 tous les 6 mois.

Le télétravail peut être demandé par un salarié reconnu travailleur handicapé si cette organisation du travail lui permet une meilleure prise en compte de son handicap. La demande est traitée par les acteurs de l'entreprise responsables de son accompagnement (la médecine du travail, le référent handicap et le référent télétravail).

Enfin, le télétravail peut répondre occasionnellement à des situations personnelles médicales. Cette disposition permet, pendant un maximum de deux mois, d'être jusqu'à 5 jours par semaine en télétravail et ainsi de pouvoir effectuer par exemple une convalescence (si accord du médecin traitant) ou bien d'être à proximité du lieu d'hospitalisation d'un proche à accompagner. Les trajets domicile lieu de travail sont ainsi évités dans les deux cas. Ce dispositif a déjà été choisi et mis en place pour 5 agents en 2014.

Focus : Le déploiement du télétravail : un outil au service du bien-être au travail et de la performance de l'entreprise.

Cet accord, qui permettait un déploiement immédiat du télétravail à RFF, définit l'ensemble des éléments assurant la réussite de cette mise en place :

- Disposer de critères d'éligibilité des salariés et des métiers/activités ;
- Structurer le processus de validation des demandes et notamment le rôle du manager direct ;
- Faire connaître le télétravail pour s'assurer de la bonne compréhension de ce nouveau mode de travail à RFF et éviter préjugés et incompréhensions ;
- Former les téléactifs et leurs managers dès le déploiement du télétravail ;
- Assurer un suivi du déploiement du télétravail.

Afin d'assurer le succès de cette nouvelle organisation du travail, l'accent a tout particulièrement été mis sur le dispositif complet d'accompagnement des téléactifs et de leurs managers et concerne à la fois :

- L'organisation de différents entretiens entre téléactifs et managers, notamment entretien de mi-parcours, afin de s'assurer de la juste organisation du travail entre eux ;
- L'organisation de formations sur le télétravail préalables et obligatoires des téléactifs et des managers, dès lors que le télétravail représente un changement important dans les habitudes de travail et le mode de management ;
- La mise en place d'un dispositif d'échanges entre téléactifs, managers et le référent télétravail : adresse teletravail@rff.fr ;
- Un dispositif d'information (espace dédié sur Passerelles, deux « Jeudis de l'échange ») et de discussion. Des groupes de travail « managers » ont été organisés pour prendre la mesure des éventuelles difficultés.

Un dispositif de suivi de la mise en place du télétravail a été prévu dans l'accord :

Après 6 mois d'exercice du télétravail, cette organisation a montré ses avantages en termes de performance et d'amélioration de la qualité de vie au travail des collaborateurs. Fort de ces mois d'expérience, il a été décidé d'améliorer certains points de l'accord du 28 mars 2014 et de changer certaines dispositions.

Actuellement 115 agents sont en télétravail et de nombreux accords donnés seront déployés début 2015.

Que ce soit du côté des personnes en télétravail ou du côté du management, tous soulignent les apports de cette organisation du travail. Les collaborateurs se sentent plus responsabilisés, autonomes, et libres d'organiser leurs tâches de travail. Le management apprécie les apports du télétravail pour un meilleur équilibre entre la vie personnelle et professionnelle de leurs collaborateurs. Ils soulignent aussi la qualité de la performance individuelle des collaborateurs et la qualité des travaux rendus conformes aux attentes même dans un contexte de télétravail.

Focus : Baromètre interne tout au long du travail de mise en place de la réforme ferroviaire

Le baromètre interne est partie intégrante du dispositif de veille sociale mise en place par l'entreprise. C'est pourquoi, dans le contexte de la réforme ferroviaire, la direction de RFF a pris des engagements d'écoute régulière du corps social, en particulier dans l'accord de méthode accompagnant la réforme ferroviaire du 23 juillet 2013 pour la période de transition vers le GIU.

La direction du développement social et humain a mis en place, tout au long de l'année 2014, un baromètre interne sur le périmètre RFF qui s'est inscrit dans la continuité du baromètre lancé en septembre 2012 en reprenant une partie des questions afin de permettre une première mesure rapide des écarts.

Le baromètre 2014 s'est déroulé en 3 vagues (février, juin et octobre) de 800 personnes environ (1/3 des collaborateurs du siège et la totalité de ceux des DR). Le cabinet Inergie, spécialiste de l'opinion interne, a constitué les 3 groupes dans un souci de représentativité permettant une mesure de l'évolution des résultats tout au long du processus.

Un questionnaire d'une trentaine de questions, envoyé par mail à l'adresse professionnelle des personnes concernées, reprend en partie les thématiques du baromètre 2012 en se concentrant sur celles qui peuvent être impactées par les évolutions actuelles :

- le travail au quotidien,
- l'évolution professionnelle,
- la relation au manager,
- la perception des évolutions de l'entreprise,
- La communication interne.

Les résultats recueillis, qui ont été partagés avec tous les directeurs, ont conduit à mettre en place différentes actions, notamment de communication, dont les résultats ont pu être mesurés.

2.3.1.5 L'équilibre vie professionnelle / vie privée, un objectif majeur

L'entreprise s'attache à mettre en place des conditions de travail responsables et durables, non seulement pour permettre un travail quotidien dans des conditions confortables et satisfaisantes, mais également pour permettre aux collaborateurs de conjuguer au mieux les impératifs de la vie professionnelle et de la vie privée.

Ainsi, en novembre 2011, les organisations syndicales et la Direction de RFF ont signé un accord relatif au temps de travail et à l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée. L'accord prévoit notamment une contrepartie en repos aux déplacements domicile/travail non habituels, appelé repos compensateur, une nouvelle organisation du travail quant à la programmation des réunions, et d'autres actions comme le renforcement des congés pour événements familiaux, afin d'accompagner les collaborateurs ayant des proches en situation de handicap ou de maladie. Cet accord prévoit

également une mesure innovante en faveur de la parentalité puisque le congé de paternité, est porté à 31 jours au lieu des 11 jours légaux.

La Charte d'usage de la messagerie électronique dans le cadre professionnel définit les règles d'une bonne utilisation des mails pour restaurer les rapports humains, améliorer le travail collaboratif et au final mieux travailler ensemble. Cette charte a été rendue publique en septembre 2013, à destination de tous les salariés de RFF, afin de répondre à :

- l'engagement de la Direction pris dans l'accord d'entreprise du 22 novembre 2011 sur le temps de travail et l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée qui rappelle que l'utilisation en dehors du travail doit se faire pour des raisons impérieuses et ne pas peser sur le salarié en cas d'absence de réponse ;
- la recommandation de la médecine du travail à la suite d'une enquête sur l'usage de la messagerie électronique à RFF réalisée en 2011.

Avec pour objectif de sensibiliser les collaborateurs et de faire évoluer les comportements, il s'agit d'une démarche préventive répandue dans de nombreuses entreprises au titre de la politique de santé au travail.

2.3.1.6 RFF poursuit sa politique de lutte contre l'emploi précaire

Sur les 1 678 salariés que comptait l'entreprise au 31 décembre 2014, 106 sont employés en CDD. La politique de lutte contre l'emploi précaire se traduit par 30 transformations de CDD en CDI et par une limitation du recours à l'intérim, avec une baisse de 13% du nombre moyen d'intérimaires entre 2013 et 2014.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème
« Mener une politique dynamique en faveur de l'emploi pérenne
et du bien-être au travail »**

Indicateurs	2012	2013	2014
Nombre total de salariés au 31/12	1 495	1 600	1 678
Répartition du nombre d'agents par qualification			
• Cadres	1 255	1 364	1 437
• ETAM -Employés Techniciens et Agents de Maîtrise	240	236	241
Répartition géographique du nombre d'agents			
• Paris	905	976	1 035
• Région	590	624	643
Part des temps partiel dans l'effectif (%)	6,29	6,06	6,32
Nombre de démissions	44	30	30
Charges de personnel (M€)	114,8	123,1	121,2
Nombre de réunions ordinaires du CE dans l'année	14	11	11
Nombre de réunions extraordinaires du CE dans l'année	ND	4	8
Nombre de réunions ordinaires des 13 CHSCT	52	52	52
Nombre de réunions extraordinaires des 13 CHSCT	11	8	15
Nombre de réunions avec les délégués du personnel	109	143	137
Nombre de réunions avec les délégués syndicaux	21	24	21
Taux d'absentéisme (%)	2,28	1,77	2,92

(*) Le mode de calcul du taux d'absentéisme se base sur le nombre de jours calendaires d'absence pour maladie rapporté à l'effectif annuel fois le nombre de jours ouvrés théoriquement travaillés multiplié par 100.

2.3.2 Mener une politique globale de gestion des risques physiques et psychosociaux

La politique globale de prévention des risques professionnels vise à la fois à prévenir les risques physiques et les risques psychosociaux (stress, maladies qui en résultent,...), afin de garantir la sécurité et protéger la santé physique et mentale de ses salariés et à améliorer les conditions de vie au travail.

2.3.2.1 Une politique globale pour préserver la santé et la sécurité des collaborateurs

Comme le prévoient les textes applicables, les Documents Uniques d'Évaluation des Risques Professionnels (DUERP) de chaque établissement sont régulièrement mis à jour afin de disposer de l'image actualisée des risques auxquels sont exposés les collaborateurs de RFF et ajuster si nécessaire les plans d'actions.

Outre cette démarche de mise à jour des DUERP, la DDSH accompagne le management dans ses réflexions d'organisation et pilote les actions d'accompagnement des évolutions et de transformation. En 2013, les chefs des services administratifs et financiers ont été formés à l'établissement des DUERP pour garantir un pilotage de qualité de cette démarche par l'échelon territorial au plus près du chef d'établissement.

Conformément à la réglementation en vigueur et en liaison avec le CHSCT, des personnels sont formés aux consignes de sécurité et à l'utilisation des moyens de secours.

Il est possible de devenir équipier de première intervention (EPI) ou sauveteur secouriste du travail (SST), chaque site dispose d'un référent.

Aucune maladie professionnelle n'a été identifiée à ce jour. Les accords signés avec les organisations syndicales ou les représentants des personnels en matière de santé et de sécurité au travail concernent :

- l'organisation des CHSCT avec la signature le 21 février 2013 d'un avenant à l'accord collectif ;
- l'équilibre entre la vie privée et la vie professionnelle avec l'accord de novembre 2011 relatif au temps de travail et à l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée.

2.3.2.2 La prévention des risques psychosociaux

La démarche de prévention des risques psychosociaux

Les risques psychosociaux et leur prévention sont devenus une préoccupation majeure dans le domaine de la santé mentale au travail, consacrée notamment par l'entrée dans le code du travail de la réglementation relative au harcèlement moral. Les questions relationnelles, comportementales et organisationnelles posées, leur subjectivité, le passage de l'individuel au collectif rendent l'évaluation, l'action et la prévention délicates.

RFF établit un Document unique de sécurité (DUS) dans chacun de ses sites (au siège et dans les 12 directions régionales) qui identifie les risques professionnels et les mesures existantes ou pistes d'améliorations, conformément à l'article L. 232-2 du code du travail.

En 2012, l'entreprise a lancé une démarche participative relative aux risques psychosociaux dans les 13 établissements de RFF pour d'une part, élaborer une cartographie des risques psychosociaux (RPS) dans chaque établissement, d'autre part, décliner une méthodologie commune d'évaluation

pour renseigner le risque psychosocial des DUS, l'objectif étant de produire un diagnostic et un plan d'action dans chaque établissement.

2013 a permis de finaliser la première démarche de prévention des risques psychosociaux pour tous les établissements de RFF. Piloté par la DDSH, cet exercice s'est déroulé pour chaque établissement en deux temps : tout d'abord, l'évaluation des facteurs de risques et de protection, puis l'établissement du plan de prévention. Avec comme objectif d'identifier les mesures correctives, le plan de prévention se construit autour de 4 axes :

- donner du sens et des repères ;
- réguler la charge de travail et améliorer les conditions d'exercice ;
- reconnaître et développer les compétences ;
- anticiper les situations de crise et créer du lien social.

Pour chaque établissement, ce travail a été réalisé en s'appuyant sur des groupes représentatifs des différentes unités de travail afin d'assurer une évaluation participative, pluridisciplinaire et favorisant le dialogue social. En 2014, chaque établissement dispose désormais d'un plan d'actions présenté au CHSCT.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème
« Mener une politique globale de gestion des risques physiques et psycho-sociaux »**

Indicateurs	2012	2013	2014
Taux de fréquence des accidents du travail et de trajet	4,66	6,58	4,98
Taux de gravité des accidents du travail	0,02	0,003	0,025

2.3.3 Agir en faveur du développement des parcours, de la formation et de la mobilité interne

2.3.3.1 Guider les salariés dans leurs parcours

RFF œuvre au quotidien pour que le développement durable irrigue l'entreprise et ses métiers. RFF adapte progressivement son potentiel humain aux nouvelles exigences industrielles pour disposer dans la durée des compétences nécessaires à l'exercice de ses missions. Pour atteindre cet objectif ambitieux, RFF s'appuie sur une politique sociale dynamique fondée sur la performance et le professionnalisme de ses salariés, sur l'ouverture et sur la diversité.

2.3.3.2 De la gestion des RH à un management par les compétences

La qualité de vie au travail, la formation, l'accompagnement au changement ou le management d'équipe constituent des dimensions incontournables dans lesquelles l'entreprise s'engage au quotidien. RFF s'investit tout particulièrement dans le maintien et le développement des compétences de ses salariés avec sa politique de développement professionnel porté par l'accord GPEC de 2010, afin d'accompagner l'évolution des métiers à RFF, d'anticiper les besoins de l'établissement en matière de compétences et de donner à chaque salarié une visibilité sur les parcours professionnels ouverts au regard des évolutions portées par la réforme ferroviaire.

2.3.3.3 Une gestion des carrières et des talents individualisée

Le système d'information RH « Cassiopée » permet de gérer la formation et les entretiens annuels d'évaluation et de développement, ainsi que les entretiens professionnels (entretien de carrière animés par les responsables de parcours) et les passeports professionnels (CV d'entreprise). En 2013, Cassiopée s'est complété du module recrutement permettant aux collaborateurs d'accéder à une bourse à l'emploi interne avec notamment le système d'alerte mobilité.

Afin de donner à chaque salarié des perspectives professionnelles motivantes, en répondant notamment aux attentes des jeunes générations et à l'apparition de nouveaux métiers ou encore à l'allongement des carrières, l'entreprise a lancé la démarche compétences/métiers. Les postes sont regroupés et organisés en 34 emplois-repères et 87 emplois-type, afin de mieux identifier les fiches de postes et les passerelles, et de favoriser ainsi les mobilités et les progressions dans le parcours professionnel.

La mise en œuvre de l'accord GPEC a également permis de « rattraper » en trois ans une situation historiquement faible en matière de taux de promotion. Par ailleurs une filière de promotion Cadres est mise en place depuis le 31 décembre 2012.

Pour favoriser l'accès à la formation, plusieurs dispositifs existent et sont proposés aux collaborateurs de RFF : plan de formation, DIF, période de professionnalisation, VAE, CIF et bilan de compétences. L'aide à la mobilité interne est facilitée par l'existence d'un espace dédié avec :

- Une mise en ligne rapide des offres disponibles en interne ;
- Une fiche de poste détaillée pour chaque offre (missions, profil recherché, ville,...) ;
- Un moteur de recherche par mots clés, types de contrat et filières métiers ;
- Une alerte mobilité pour recevoir les offres correspondant aux critères de recherche directement par mail.

Pour optimiser le recrutement de nouveaux collaborateurs sur le marché du travail, les offres sont diffusées sur le site www.rff.fr et les différents sites de recrutement spécialisés (Monster, Keljob, APEC, ...).

Focus : les mobilités croisées entre RFF et SNCF

En 2014, les mobilités entre RFF et SNCF déjà amorcées en 2013 (18 de RFF vers SNCF et 32 de SNCF vers RFF) se sont accentuées, avec 104 mobilités : 67 de RFF vers SNCF et 37 de SNCF vers RFF, preuves de la préparation de la réforme ferroviaire et de la création de SNCF Réseau.

2.3.3.4 Un investissement important en matière de formation

En développant les dispositifs et son offre de formation, RFF propose au service des salariés et de la performance de l'entreprise, des parcours professionnels qui, tout au long d'une carrière, permettent de concilier efficacité, satisfaction au travail et développement personnel et collectif.

L'effort de l'entreprise s'est particulièrement accéléré ces cinq dernières années notamment grâce à la mise en place de deux plans de formation triennaux. En 2014, l'investissement représente 5,4M€, ce qui constitue une progression de 108% par rapport à 2010. Le nombre d'heures dispensées augmente de 72% par rapport à 2010, portant à 45 000 le nombre d'heures de formation réalisée.

L'offre de formation interne et intra a plus que triplé (+ 244%) en passant de 50 formations fin 2010 à un choix de 172 formations possibles fin 2014.

Afin de favoriser la capitalisation des connaissances et la cohésion des collaborateurs, une part importante de la formation (presque 30%) est assurée par des salariés en activité dans l'entreprise. Le nombre de formateurs internes a quadruplé en passant de 20 fin 2010 à 80 fin 2014, témoignant d'une motivation très forte pour le transfert de compétences en interne.

Le nombre de stages a progressé de 127% en passant de 1 543 fin 2010 à environ 3 500 fin 2014.

RFF propose un dispositif complet dès l'arrivée d'un nouvel embauché : du socle d'intégration pour le nouvel arrivant (environnement institutionnel et européen, économie et finances de l'entreprise, les basiques du ferroviaire, les basiques du commercial ...) à l'Ecole de la maîtrise d'ouvrage débouchant sur un certificat (formation en partenariat avec l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées), le collaborateur peut tout au long de sa carrière développer ses compétences dans des domaines variés : juridique, administratif, financier, ferroviaire, langues, outils informatiques, management et développement personnel, soit un total de 172 formations proposées dans le catalogue de formation. Ce fort développement de la formation a ainsi permis en 2014 à 67% des salariés de bénéficier d'une formation.

L'entreprise s'attache à développer la formation des managers afin de les accompagner dans l'amélioration de leurs pratiques professionnelles, via des accompagnements individualisés et « sur mesure » (ateliers management de 6 à 8 stagiaires), des séminaires et également des offres de coaching personnalisées.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème
« Agir en faveur du développement des parcours,
de la formation et de la mobilité interne »**

Indicateurs	2012	2013	2014
Nombre d'heures de formation réalisées dans l'année (h)	37 578	44 026	45 000 (*)
Part de la masse salariale dédiée à la formation continue (%)	5,86	5,96	5,96 (*)

(*) Les données sont des estimations. Les données relatives à la formation sont consolidées en juillet pour communication au CE de septembre.

2.3.4 S'engager en faveur de la diversité et l'égalité des chances

La politique de RFF s'ancre fortement sur la diversité : pluralité des profils, des origines et des parcours, promotion de l'égalité entre les femmes et les hommes, mise en place d'une filière de promotion cadre, intégration des personnes en situation de handicap, accompagnement des jeunes et des seniors.

L'entreprise a mis en place un Plan sénior, conformément à la réglementation (loi de Financement de la Sécurité Sociale). RFF propose également depuis 3 ans un dispositif d'accompagnement spécifique appelé « Réseau J » qui met à disposition 4 journées de réflexions pour les jeunes de 25 et 30 ans et ayant 2 ans d'ancienneté.

Avec 83 stagiaires et 20 alternants en 2014, RFF entend également participer à l'effort de formation et d'insertion des jeunes, la part de formation d'ingénieurs étant la plus importante. Les contrats d'alternance sont diplômants à 90% (tertiaire de niveau BTS/ master ou ingénieurs).

En matière de rémunération, RFF cherche la réduction des écarts salariaux, à poste identique et/ou entre hommes et femmes. Cet objectif figure dans l'accord relatif à l'égalité et à la mixité professionnelle, signé en 2012 avec les partenaires sociaux.

L'entreprise est attentive à revaloriser les plus bas salaires. Le rapport entre la moyenne des 10% des rémunérations les plus élevées et la moyenne des 10% les plus basses s'établit à 4,06 en 2013, contre 4,39 en 2012 (chiffre 2014 non encore disponible). Une des mesures mises en œuvre en 2014 a été de fixer un pourcentage d'augmentation (0,7%) aux collaborateurs dont la rémunération annuelle brute était inférieure ou égale à 35 k€ bruts à la date du 1^{er} janvier 2014.

Focus : Les emplois d'avenir à RFF

Une convention cadre relative aux emplois d'avenir créés par la loi du 26 octobre 2012 afin de faciliter l'insertion des jeunes sans diplômes ou peu diplômés dans la vie active, a été signée le 13 novembre 2013 par RFF. Elle prévoit le recrutement de 15 jeunes en emploi d'avenir. Les emplois d'avenir visent, grâce à la mise en place d'un dispositif « sur mesure » en matière d'accueil et d'accompagnement et au déploiement d'actions de formation qualifiantes ou diplômantes, à permettre à des jeunes, pas ou peu diplômés ou résidant dans des zones sensibles, une insertion durable dans la vie professionnelle. Un contrat a été signé en 2013 et 4 en 2014.

2.3.4.1 RFF réaffirme son attachement à l'égalité professionnelle femmes/hommes

L'entreprise poursuit les efforts accomplis depuis plusieurs années en matière de mixité des effectifs, de féminisation et d'évolution des mentalités, en donnant une nouvelle impulsion à sa politique d'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes.

L'accord relatif à l'égalité et à la mixité professionnelle du 1^{er} octobre 2012 fixe ainsi des objectifs clairs et spécifiques relatifs aux candidatures féminines et à l'accès aux postes d'encadrement supérieur et de direction. L'accord prévoit également d'autres mesures portant sur la réduction des écarts salariaux, à poste identique et/ou entre femmes et hommes, sur le recrutement (pour chaque poste ouvert, la DRH s'engage à présenter au moins une candidature féminine) ou encore sur la féminisation des postes de cadres supérieurs.

RFF devrait s'attacher progressivement à rééquilibrer la composition du Conseil d'administration entre les hommes et les femmes, actuellement établie à 13 hommes et 5 femmes, afin d'être en mesure de respecter les dispositions de la loi n°2011-103 du 27 janvier 2011 relative à la représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein des Conseils d'administration et de surveillance et à l'égalité professionnelle, lorsque ces textes seront entrés en vigueur. Chaque année, le président rend compte au CA de la composition du conseil, de l'application du principe de représentation équilibrée des femmes et des hommes en son sein, des conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil, ainsi que des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par RFF.

2.3.4.2 RFF soutient l'emploi des travailleurs handicapés

Depuis 2008, l'entreprise s'est engagée dans une démarche en faveur de l'accueil, de l'intégration, du maintien dans l'emploi des travailleurs handicapés et sensibilise son personnel au handicap en application de l'accord d'entreprise du 22 avril 2009. Cette action prend place dans le cadre de la loi du 11 février 2005 fixant l'obligation d'emploi à 6% de l'effectif de RFF.

La Direction et les syndicats de RFF ont signé le 28 juin 2013 un nouvel accord d'entreprise en faveur des travailleurs handicapés (TH). Cet accord consolide les accords précédents et amplifie les actions menées jusqu'à présent et ce, afin d'atteindre en 2015 l'objectif intermédiaire de 4,5% d'emploi de personnes handicapées au sein de l'effectif de RFF.

Il se décline en un plan d'actions autour de 5 axes. Il permet en particulier de renforcer l'accompagnement des travailleurs handicapés en leur assurant l'exercice de leurs compétences, si nécessaire par des aménagements adéquats. Il assure des garanties de maintien dans l'emploi, notamment en cas de déclaration ou d'évolution du handicap.

Afin de compléter ce plan d'actions, un avenant à l'accord visant à faciliter l'aménagement des horaires et l'accès au télétravail des salariés en situation de handicap, a été signé en septembre 2014. 20% des salariés TH ont d'ores et déjà souscrit au télétravail.

Conformément à l'accord d'entreprise, 3 CDI ont été recrutés et le nombre total de TH sur l'année 2014 est dorénavant de 50 personnes.

Parallèlement à cette politique d'insertion et de maintien dans l'emploi des travailleurs handicapés, l'entreprise a signé une convention de partenariat avec l'association GESAT afin d'être accompagnée dans sa démarche volontariste de recours au secteur protégé pour les achats et travaux.

Focus : Handicap et marchés solidaires : RFF s'engage avec le Réseau GESAT

Le Réseau GESAT, partenaire de RFF depuis la signature d'une convention le 10 mars 2014, apporte une aide dans l'élaboration des appels d'offres : accès à une base de données, analyse du marché, rédaction du cahier des charges, mise en ligne de l'offre.

Plateau-repas, location de salle, indexation/numérisation, production audiovisuelle, mise sous pli et routage/mailling, élimination des déchets électriques/électroniques sont les périmètres d'intervention de ces entreprises. Le Réseau GESAT regroupe 2 000 entreprises du secteur protégé : 1 400 ESAT (ex-CAT) et 600 entreprises adaptées (EA).

Ce partenariat répond aux engagements pris par la Direction générale à travers l'accord sur l'emploi des travailleurs handicapés.

Enfin, afin de sensibiliser les salariés, qu'ils soient collaborateurs ou managers, à la question du handicap dans l'entreprise, une formation a été élaborée en collaboration avec les différents acteurs de la diversité au sein de RFF. Cette journée de sensibilisation est d'ores et déjà inscrite au plan de formation 2015, dans un cadre plus général d'amélioration de la qualité de vie au travail et de lutte contre les discriminations.

Focus : La semaine pour l'emploi des travailleurs handicapés

Cette année encore, l'emploi des travailleurs handicapés a été à l'honneur chez RFF, lors de la semaine du handicap, du 14 au 23 novembre 2014. En continu, des vidéos sur le quotidien des travailleurs handicapés ont été projetées, avec un focus sur le handicap invisible, encore peu connu. Ces vidéos ont été primées à deux festivals du film d'entreprise.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème
« S’engager en faveur de la diversité et de l’égalité des chances »**

Indicateurs	2012	2013	2014
Répartition H/F dans l’effectif global (en %)			
• Femmes	45,0	45,4	46,2
• Hommes	54,9	54,6	53,8
Répartition H/F Cadres (en %)			
• Femmes	31,1	32,3	33,3
• Hommes	52,9	52,9	52,4
Répartition H/F ETAM (en %)			
• Femmes	13,9	13,1	12,9
• Hommes	2,1	1,7	1,4
Nombre de travailleurs handicapés	44	46	50
Part des personnes salariées en situation de handicap (%)	3,4	3,3	3,4
Nombre de salariés < 25 ans	28	15	20
Nombre de salariés > 50 ans	253	313	336

3 Reporting extra-financier

3.1 Note méthodologique

3.1.1 Contexte réglementaire

RFF a choisi de rendre compte de ses résultats annuels en matière de responsabilité sociale, environnementale et sociétale dès l’année 2012, alors que le décret d’application de l’article 226 de la loi Grenelle II, applicable aux établissements et entreprises publics, n’était pas publié. Dans la mesure où RFF émet des titres sur un marché réglementé pour gérer sa dette, l’entreprise se prépare de manière volontaire en rendant compte dès à présent des impacts de son activité sous le format de l’article 225 de la loi Grenelle II.

Cette démarche volontaire illustre le fait que RFF cherche à inscrire ses activités industrielles et commerciales dans une démarche de progrès et d’intégration des préoccupations du développement durable. En effet, le législateur a positionné RFF comme un acteur majeur du développement durable. La loi du 3 février 1997 portant création de RFF dispose dans son article 1 que l’établissement public a pour objet « *conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable, l’aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national.* »

Suite à l’adoption de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, aux termes de laquelle la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités constituent le groupe public ferroviaire au sein du système ferroviaire national, ce rapport est le dernier de l’établissement public national à caractère industriel et commercial (EPIC) Réseau Ferré de France (RFF). Autant que faire se peut, il est fait mention dans le présent rapport des éléments permettant de faire la transition entre l’actuel EPIC Réseau Ferré de France et l’EPIC SNCF Réseau.

3.1.2 Principes de reporting

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

- Les principes de transparence de la Global Reporting Initiative (GRI 3), que RFF utilise comme cadre de reporting depuis son rapport développement durable 2009 ;
- La norme ISO 26000 relative à la Responsabilité Sociétale des Organisations.

3.1.3 Démarche 2014

En publiant une partie RSE, conforme à l'article 225 de la loi Grenelle II, dans son rapport de gestion, RFF s'engage sur la voie de la vérification des informations publiées par un organisme tiers indépendant et répond aux attentes de mise en visibilité des performances RSE de l'entreprise.

RFF a choisi de présenter ses performances en toute sincérité en retenant une sélection d'indicateurs répondant plus particulièrement aux 3 critères suivants :

- *Matérialité* : degré d'impact de l'indicateur sur la stratégie et la santé financière de RFF ;
- *Sectorialité* : illustration d'enjeux spécifiques aux secteurs et à RFF en lui-même, avec des initiatives sectorielles ;
- *Attente des PP* : degré d'attente des parties prenantes, notamment sous le prisme de la société civile.

La démarche a été menée de manière collaborative, avec l'ensemble des directions de l'entreprise pour :

- Choisir les informations, quantitatives et qualitatives, à rapporter ;
- Elaborer un protocole de reporting, garant de la qualité et de la traçabilité des données ;
- Rédiger le volet RSE du rapport de gestion.

3.1.4 Gouvernance de la démarche

Le dispositif de gouvernance du reporting extra-financier 2013 reposait sur un comité de pilotage spécifique composé des DGA de RFF, ou de leurs représentants, et des « référents métiers RSE » désignés par les membres du COPIL sur leur domaine de compétence. Une gouvernance spécifique pour travailler à l'instauration d'une démarche de reporting fiable, pérenne et reproductible a été actée en CNC GIU du 12 novembre 2013.

Les informations à communiquer et les processus de collecte ayant été clairement établis en 2013 grâce à ce dispositif spécifique, il a été proposé, pour l'exercice 2014, de dérouler l'exercice en actualisant les données quantitatives et qualitatives. Cette démarche a été validée par les membres du CDG afin de maintenir la régularité de cet exercice et l'implication des parties prenantes internes, y compris du management supérieur.

La gouvernance du rapport de gestion 2014 repose donc sur :

- **une équipe projet** en charge de l'animation de la démarche, qui propose le périmètre et les informations à reporter par les référents métiers « RSE » (disponibilité, pertinence), qui organise et coordonne les travaux des référents métiers « RSE », qui définit le périmètre et consolide les informations à reporter en matière sociale, sociétale et environnementale.
- **des référents métiers « RSE »**, rassemblant les métiers, responsables de la définition des indicateurs entrant dans leur domaine de compétence, de leurs modes de calcul et de collecte (« fiches indicateurs ») mais aussi des parties littéraires du rapport de gestion.

Désignés par le COPIL pour l'exercice 2013, les *référents métiers « RSE »* (contributeurs et/ou valideurs) sont responsables de la définition de/des indicateurs dans leur domaine et de la traçabilité de l'information. Il appartient à chaque *référent métiers « RSE »* d'associer les personnes compétentes ou intéressées à ces travaux.

3.1.5 Calendrier 2013/2014 :

- 21 novembre 2014 : présentation de la démarche en CDG-lancement
- 24 novembre 2014 : lancement de la démarche et envoi de la note de cadrage aux *Référents RSE*.
- 5 décembre -15 janvier 2015 : collecte des données (quantitatives et qualitatives)
- 2 février 2015 : validation du rapport en COMEX et présentation aux administrateurs salariés du CA
- 4 février 2015: vérification par les CAC
- Comité d'audit pour validation des comptes et du rapport de gestion le 17 février 2015.
- Conseil d'administration pour validation des comptes et du rapport de gestion le 19 février 2015.

3.1.6 Processus de collecte

A chaque indicateur est associé un *Contributeur*, qui recueille, vérifie et consolide les données sur son périmètre de reporting, Les indicateurs font alors l'objet d'une première validation par le *Valideur* responsable de la production de l'indicateur au sein de son activité.

Pour cette année, la collecte des données quantitatives et qualitatives a lieu pendant 7 semaines au mois de décembre et de janvier, sur la base d'un classeur Excel « Grilles de collecte », accessible aux *Valideurs* sur une plateforme électronique.

L'ensemble des données est collecté et consolidé en central par l'*Administrateur* à la direction de l'Environnement et du Développement Durable de RFF, qui vérifie la cohérence des données, le respect des méthodes de calcul et les périmètres de reporting.

Par la chaîne Contributeurs-Valideurs-Administrateur, le protocole instaure des points de contrôles pour limiter le risque d'erreur dans la transmission des informations et fiabiliser la production des

indicateurs. Ce document s'applique à tous les acteurs identifiés dans la démarche du reporting et leur est transmis à chaque période de reporting.

Historique et évolution des données

Tout changement de méthodologie pouvant influencer sur la comparabilité des données reportées avec les données de l'année précédente, une description de tout événement qui a pu avoir un impact sur les données reportées, ou toute autre information nécessaire à l'évaluation de la qualité des données, doit être signalé par le *Valideur* au moment de la collecte des données à la direction en charge de la consolidation générale.

Pour chaque indicateur, la donnée est présentée sur 3 ans d'historique, complétée, lorsque c'est pertinent, de commentaires expliquant son évolution (notamment les écarts ou dans le cas contraire la stabilité de l'indicateur).

Pour certains indicateurs, il peut arriver que l'historique ne soit pas sur un périmètre homogène à celui de 2012 ou pas disponible. Dans un tel cas, notamment pour les « nouveaux » indicateurs, la donnée de 2013 ou 2014 sera la donnée « référence » pour les reportings suivants.

Spécificité de méthodologie de certains indicateurs :

Les émissions de gaz à effet de serre :

Les bilans de Gaz à Effet de Serre (GES) visant à répondre aux obligations de l'entreprise liées à l'article 75 de la loi n° 2010 – 788 du 12 juillet 2010 et transmis aux préfets en décembre 2012 ont été réalisés à partir des données 2011. Le bilan des émissions de GES de l'activité propre de RFF (siège et DR) est réalisé conformément à l'article 75 de la loi Grenelle II, sur les scopes 1 et 2 (obligatoires) ainsi que sur certains éléments du scope 3 (facultatif) : achats, fret, immobilier, déchets, déplacements (domicile-travail/professionnel/visiteurs).

Les émissions sont calculées conformément au guide méthodologique publié par le Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.

Les facteurs d'émissions utilisés sont ceux de la Base Carbone® ou, à défaut, proviennent de sources nationales reconnues. La liste de ces facteurs est disponible dans les restitutions des inventaires GES 2011 publiés sur le site internet.

Dans ce rapport, sont indiquées les émissions de GES pour l'année 2014 de la gestion du réseau ferré national sur la base :

- de l'activité propre de l'établissement RFF ;
- de l'activité de SNCF Infra (y compris DCF) pour le compte de RFF au titre de la gestion du réseau (hors éventuelles opérations d'investissement) ;
- de l'électricité achetée par RFF pour compenser les pertes dans les IFTE⁷.

Les consommations :

Les consommations d'électricité peuvent être évaluées à partir des relevés de compteurs, ou à défaut, des montants facturés. Si aucune de ces données n'est disponible, la valeur de l'année précédente est utilisée en dernier recours.

⁷ Installations fixes de traction électrique.

Les accidents de personnes :

Selon les termes de l'article 17 du décret n° 2006-1279 relatif à l'obligation d'information du gestionnaire d'infrastructures du réseau ferré national, RFF réalise pour l'année écoulée le bilan des activités sécurité de RFF, du GID entretien et de la DCF. Ce rapport annuel sur la sécurité, établi en respectant les consignes de l'article 18 de la directive 2004/49/CE du parlement européen, est envoyé à l'EPSF avant le 30 juin. En conséquence, les données relatives aux accidents doivent être considérées, au moment de la publication du présent rapport en février, comme provisoires.

La formation interne :

Les données relatives à la formation sont consolidées en juillet pour communication au CE de septembre. En conséquence, les données relatives à la formation doivent être considérées, au moment de la publication du présent rapport en février, comme des estimations.

Le taux d'absentéisme :

Le mode de calcul du taux d'absentéisme se base sur le nombre de jours calendaires d'absence pour maladie rapporté à l'effectif annuel fois le nombre de jours ouvrés théoriquement travaillés dans l'année multiplié par 100.

Le nombre de minutes perdues par les entreprises ferroviaires sur le RFN :

L'indicateur du Système d'Amélioration de la Performance (SAP), nombre de minutes perdues aux 100 km, est mesuré, pour le gestionnaire d'infrastructures et les entreprises ferroviaires intégrant le périmètre du SAP, sur une période de référence de 12 mois (1er juillet N-1 -30 juin N).

Les indicateurs financiers

La méthodologie du reporting des données financières est détaillée dans la partie *Comptes consolidés au 31 décembre N*, dans la Note 3 « Résumé des principes et méthodes comptables et d'évaluation » du rapport financier.

3.1.7 Périmètre de reporting

Périmètre général

Le rapport concerne l'ensemble des activités de RFF susceptibles d'entraîner des conséquences sociales, environnementales et sociétales : l'organisation des circulations sur le réseau ferroviaire, l'amélioration de la qualité et de l'attractivité du réseau (maintenance, modernisation), le développement de lignes nouvelles, la gestion du patrimoine foncier et immobilier.

Le reporting devrait porter sur la totalité des activités et des sites que RFF contrôle en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national. Toutefois, la séparation juridique et patrimoniale en 2014 entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, RFF, et l'opérateur historique, SNCF, et d'autre part, la dévolution à SNCF de l'exécution sur le terrain des missions en principe confiées au gestionnaire de l'infrastructure, complique l'accès aux données.

En 2012, les informations sur les données sociales, environnementales et sociétales ont été reportées sur le périmètre organisationnel et fonctionnel de RFF en excluant les activités des GID (SNCF INFRA et DCF).

En 2013 et 2014, dans le cadre de la réforme ferroviaire et dans la perspective de l'unification du gestionnaire d'infrastructure, RFF étend le périmètre fonctionnel du reporting RSE à certaines données environnementales et sociétales de SNCF INFRA dans ses activités de maintenance et d'entretien de l'infrastructure. Le périmètre RH demeure strictement celui de RFF.

Les nouveaux outils de reporting DD automatisés de la SNCF et les bases de données ont été, dès l'exercice 2013, partagés avec RFF afin d'harmoniser les indicateurs, les processus et les outils dans le cadre du futur gestionnaire d'infrastructures unifié.

L'ensemble de ces activités est exécuté en France métropolitaine.

Périmètre social

Le reporting social concerne la totalité des effectifs de l'Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial (EPIC) RFF. Il s'agit, en 2014, d'un siège (sur 2 sites) et de 12 directions régionales situées sur le territoire national.

Les données RH consolidées pour l'EPIC RFF sont établies sur les mêmes définitions et bases de calcul que celle du bilan social de l'EPIC et concernent la totalité des collaborateurs de l'EPIC RFF.

Périmètre environnemental

Conformément au code de l'environnement, et notamment aux dispositions relatives à la responsabilité des dommages causés à l'environnement prévues aux articles L 160-1 et suivants, RFF assume sa responsabilité environnementale sur son seul périmètre de responsabilité, en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, ce qui inclut toutefois d'une part la fixation des principes et objectifs de gestion aux GID, et, d'autre part le contrôle des missions déléguées (séparation juridique et patrimoniale entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, RFF, et l'opérateur historique, SNCF, et d'autre part, la dévolution à SNCF de l'exécution sur le terrain des missions en principe confiées au gestionnaire de l'infrastructure).

Dans le cadre de la réforme ferroviaire et dans la perspective de l'unification du GI, le périmètre fonctionnel du reporting RSE de RFF inclut, pour 2014, les données de SNCF Infra en ce qui concerne le volume de déchets produits (traverses bois créosotées).

La mise au point d'un indicateur fiable et pertinent sur les quantités de matières premières achetées/consommées, y compris les produits phytosanitaires, par le gestionnaire de réseau unifié est en construction. Les quantités de ressources achetées présentées ci-dessus relèvent du périmètre SNCF Infra hors mandat tiers.

Périmètre sociétal

Dans le cadre de la réforme ferroviaire et dans la perspective de l'unification du GI, le périmètre fonctionnel du reporting RSE de RFF inclut, pour 2014, les données de SNCF INFRA en ce qui concerne les achats solidaires dans les marchés et contrats passés par le GID SNCF INFRA pour le compte de RFF :

- le montant des achats alloués au secteur protégé au nom et pour le compte de RFF ;
- équivalent en nombre d'emplois (EE) obtenu par le secteur protégé pour l'activité SNCF Infra effectuée pour le compte de RFF ;
- le nombre d'heures en insertion sociale réalisées par rapport au total du nombre d'heures en insertion sociale contractualisées par l'activité SNCF Infra pour le compte de RFF ;
- le nombre de marchés avec clause d'insertion sociale sur le nombre total de marchés de SNCF Infra passés pour RFF.

Ces indicateurs sont fournis par la direction des Achats de SNCF. Par ailleurs, RFF réalise en propre des actions pour soutenir les personnes éloignées de l'emploi. La construction d'indicateurs fiables et pertinents pour en rendre compte est en cours.

3.1.8 Vérification externe

RFF a confié à ses commissaires aux comptes des travaux de vérification pour attester la présence dans le rapport de gestion 2014 de toutes les informations prévues par l'article R. 225-105-1 signalant, le cas échéant, les informations omises et non assorties des explications prévues au troisième alinéa de l'article R. 225-105.

Pour toutes précisions complémentaires il est possible d'envoyer des questions à l'adresse : Developpement@rff.fr.

3.2 Tableau des indicateurs

ND : Non Disponible

NC : Non Concerné

SO : Sans Objet

3.2.1 Indicateurs sociétaux

Indicateurs	2012	2013	2014
Taux de ponctualité à l'arrivée 5 min	88,3	87,3	88
Nombre de minutes perdues aux 100 km par les EF :			
- Pour causes EF	ND	1,95	1,97
- Pour causes GI et externes	ND	1,20	1,19
Dépenses d'investissement visant à améliorer la régularité (M€)	27,3	27,4	29
Part des recettes commerciales fret issues des EF autres que Fret SNCF	25	38	44
Note de satisfaction des clients (note sur 10)	6,2	NC	NC
Montant des dépenses d'investissement activées par les grands projets de développement (M€)	2 531,5	4 150,4	2 921
Montant des dépenses d'investissement activées par les projets régionaux de développement (M€)	708,0	995,2	781
Montant des dépenses d'investissement activées pour la mise en conformité du réseau (M€)	121,8	158,3	261
Montant des dépenses d'investissement activées pour le renouvellement et la performance du réseau (M€)	2 899,6	2 321,2	2 669
Montant des impôts et taxes (M€)	81,2	85,5	86,2
Nombre d'accidents de personnes sur le réseau : nb de personnes tuées	73	84	66
Nombre d'accidents de personnes sur le réseau : nb de personnes blessées graves	37	64	73
Nombre d'accidents de personnes sur le réseau : nb de suicide	356	288	301
Total des investissements sécurité (M€)	57,77	73,8	89
Nombre de PN inscrits au Programme de sécurisation nationale supprimés	4	8	8
Investissements consacrés à la résorption PNB, hors de projets de développement et de modernisation (M€)	8	9	15,2
Surfaces cédées dans l'année (ha)	271	220	438
Surfaces cédées pour la création de logement dans l'année (ha)	8	14	19
Nombre de logements créés	572	1173	1 061
Nombre de logements sociaux créés	352	606	373
Part des km de lignes fermées dans l'année faisant l'objet de préservation de l'emprise (%)	65	67	91
Montant de la taxe AGEFIPH annuelle (k€)	168,7	204,8	ND
Montant des achats SNCF alloués au secteur protégé au nom et pour le compte de RFF (k€)	ND	82,9	108,8
Equivalent en nombre d'emplois (EE) obtenus par le secteur protégé pour l'activité SNCF INFRA effectuée pour le compte de RFF	ND	3,51	38
Nombre de marchés avec clause d'insertion sociale sur le nombre total de marchés de l'activité SNCF INFRA passés pour RFF	ND	141 / 365	50 / 83
Nombre d'heures en insertion sociale réalisées par rapport au total du nombre d'heures en insertion contractualisées par l'activité SNCF INFRA pour le compte de RFF	ND	68 271 / 68 940	12 129 / 52 225
Nombre de saisines du déontologue	6	3	4

3.2.2 Indicateurs environnementaux

Indicateurs	2012	2013	2014
<i>Formation bruit</i>			
Nombre d'agents RFF formés aux sujets environnementaux	33	Pas de session 2013	14
Nombre d'heures de formation en environnement dispensées	231		196
<i>Formation protection de la nature</i>			
Nombre d'agents RFF formés aux sujets environnementaux	19	5	Pas de session 2014
Nombre d'heures de formation en environnement dispensées	133	35	
<i>Formation loi sur l'eau</i>			
Nombre d'agents RFF formés aux sujets environnementaux	64	9	18
Nombre d'heures de formation en environnement dispensées	84	63	126
Volume de déchets produits : traverses bois créosotées (tonnes)	78 000	82 988	72 451
Volume de déchets produits : amiante retirée du patrimoine bâti (tonnes)	121	207	605
Emissions de GES de l'activité propre de RFF (en TéquCO ₂)	6 900	SO	SO
Emissions de GES de la gestion du réseau ferré national			
-en TéquCO ₂	354000	ND	350 000
-en kéqCO ₂ par sillon-km	0,65		0,65
Consommation d'électricité propre du réseau ferroviaire (MWh)	784	783	759
Part des trains circulant en traction électrique	77,1	77,4	77,3
Montant des provisions environnementales globales (M€)	116,7	115,1	107,5
Nombre de projets d'études en R&D	21	21	21
Montant des investissements en R&D consacrés à l'environnement (K€)	134	342	229

3.2.3 Indicateurs sociaux

Indicateurs	2012	2013	2014
Nombre total de salariés au 31/12	1 495	1 600	1 678
Répartition des agents par qualification			
• Cadres	1 255	1 364	1 437
• ETAM -Employés Techniciens et Agents de Maîtrise	240	236	241
Répartition géographique des agents			
• Paris	905	976	1 035
• Région	590	624	643
Part des temps partiel dans l'effectif	6,29	6,06	6,32
Nombre de démissions	44	30	30
Charges de personnel (M€)	114,8	123,1	121,2
Nombre de réunions ordinaires du CE dans l'année	14	11	11
Nombre de réunions extraordinaires du CE dans l'année	ND	4	8
Nombre de réunions ordinaires des 13 CHSCT	52	52	52
Nombre de réunions extraordinaires des 13 CHSCT	11	8	15
Nombre de réunions avec les délégués du personnel	109	143	137
Nombre de réunions avec les délégués syndicaux	21	24	21
Taux d'absentéisme	2,28	1,77	2,92
Taux de fréquence des accidents du travail et de trajet	4,66	6,58	4,98
Taux de gravité des accidents du travail	0,02	0,003	0,025
Nombre d'heures de formation réalisées dans l'année (h)	37 578	44 026	45 000
Part de la masse salariale dédiée à la formation continue	5,82	5,86	5,96
Répartition H/F dans l'effectif global (en %)			
• Femmes	45,0	45,4	46,2
• Hommes	54,9	54,6	53,8
Répartition H/F Cadres (en %)			
• Femmes	31,1	32,3	33,3
• Hommes	52,9	52,9	52,4
Répartition H/F ETAM (en %)			
• Femmes	13,9	13,1	12,9
• Hommes	2,1	1,7	1,4
Nombre de travailleurs handicapés	44	46	50
Part des personnes salariées en situation de handicap	3,4	3,3	3,4
Nombre de salariés < 25 ans	28	15	20
Nombre de salariés > 50 ans	253	313	336

3.3 Correspondance des indicateurs RSE de RFF au regard du décret d'application de l'article 225

	THEMATIQUE Art. 225	LISTE DES INDICATEURS RSE de RFF	CODE FICHE	GRI 3	ISO 26000
Gouvernance de l'organisation	1 ^{er} alinéa de l'article R.225-105	Le gouvernement d'entreprise et la gestion des risques		1.1 - 1.2 - 4.1 - 4.5 - 4.8 à 4.12	6.2
		Pilotage global de la démarche développement durable			6.2
		Sensibilisation des collaborateurs au développement durable			6.2
INFORMATIONS SOCIETALES					
Impact territorial, économique et social	I-3°-a) Impact territorial, économique et social de l'activité de la société -En matière d'emploi et de développement régional -Sur les populations riveraines ou locales	Montant des dépenses d'investissement activées par les grands projets de développement (M€)	SOCT03	EC8 - SO1	6.8.9
		Montant des dépenses d'investissement activées par les projets régionaux de développement (M€)	SOCT04	EC8 - SO1	6.8.9
		Montant des dépenses d'investissement activées pour la mise en conformité du réseau (M€)	SOCT05	EC8 - SO1	6.8.9
		Montant des dépenses d'investissement activées pour le renouvellement et la performance du réseau existant (M€)	SOCT06	EC8 - SO1	6.8.9
		Montant des impôts et taxes (M€)	SOCT07	EC8 - SO1	6.8.9
		Taux de ponctualité à l'arrivée 5 minutes (ponctualité des trains)	SOCT08a	SO1	6.7.8 - 6.8.3
		Nombre de minutes perdues aux 100 km par les EF : - Pour causes EF - Pour causes GI et externes	SOCT08b	SO1	6.7.8 - 6.8.3
		Dépenses d'investissement visant à améliorer la régularité (M€)	SOCT09	EC8 - SO1	6.8.3
		Investissements consacrés à la résorption PNB hors projets de développement et de modernisation (M€)	SOCT11	EC8 - SO1	6.8.3
		Nombre de projets d'études en R&D	SOCT18	EC8 - SO1	6.8.6
		Nombre d'heures en insertion sociale réalisées par rapport au total du nombre d'heures en insertion sociale contractualisées ; par l'activité Infra pour le compte de RFF	SOCT22	EC7	6.8.5
		Montant de la taxe AGEFIPH annuelle	SOCT24	EC1	6.8.5
Relations avec les PPE	I-3°-b) Relations entretenues avec les personnes ou les organisations intéressées par l'activité de la société, notamment les associations d'insertion, les établissements d'enseignement, les associations de défense de l'environnement, les associations de consommateurs et les populations riveraines : -les conditions du dialogue avec ces personnes ou organisations ; -les actions de partenariat ou de mécénat	Informations qualitatives		EC1	6.8.9
Sous-traitance & fournisseurs	I-3°-c) Sous-traitance et fournisseurs : -prise en compte dans la politique d'achat des enjeux sociaux et environnementaux. -importance de la sous-traitance et la prise en compte dans les relations	Informations qualitatives			
		Part des recettes commerciales fret issues des entreprises ferroviaires autres que Fret SNCF	SOCT14	EC1	6.8.3
		Note de satisfaction des clients	SOCT16	PR5	6.7.6
		Montant des achats SNCF alloués au secteur protégé au nom et pour le compte de RFF (€)	SOCT20	LA13	6.8.5

	avec les fournisseurs et les sous-traitants de leur responsabilité sociale et environnementale	Equivalent en nombre d'emplois (EE) obtenu par le secteur protégé pour l'activité SNCF Infra effectuée pour le compte de RFF	SOCT21	LA13	6.8.5
		Nombre de marchés avec clause d'insertion sociale sur le nombre total de marché de l'infra. passés pour RFF	SOCT23	LA13	6.8.5
Loyauté des pratiques	II-3°-d) Loyauté des pratiques : -actions engagées pour prévenir la corruption ; -mesures prises en faveur de la santé et de la sécurité des consommateurs	Nombre de saisines du déontologue	SOC09	HR4 - LA13 - LA14	6.3.10
		Nombre d'accidents de personnes sur le réseau : • Nombre de personnes tuées (hors suicides et tentatives de suicide) • Nombre de personnes blessées graves (hors suicides et tentatives de suicide) • Nombre de suicides	SECU01	PR2	6.7.3
		PN (passages à niveau) inscrits au programme de sécurisation nationale supprimés	SECU03	PR2	6.7.3
		Total des Investissements sécurité (M€)	SECU04	PR2	6.7.3
		<i>Informations qualitatives</i>		HR3 - HR9 - HR10 - HR11 - SO	4.4 - 4.6 - 4.7 - 4.8 - 6.3 - 6.6
Autres actions engagées en faveur des droits de l'Homme	II-3°-e) Autres actions en faveur des droits de l'homme				
INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES					
Politique générale	I-2°-a) Politique générale en matière environnementale : -organisation de la société pour prendre en compte les questions environnementales et, le cas échéant, les démarches d'évaluation ou de certification en matière d'environnement ; -actions de formation et d'information des salariés menées en matière de protection de l'environnement ; -moyens consacrés à la prévention des risques environnementaux et des pollutions; II-2°-a) montant des provisions et garanties pour risques en matière d'environnement, sous réserve que cette information ne soit pas de nature à causer un préjudice sérieux à la société dans un litige en cours	Nombre d'agents RFF formés aux sujets environnementaux	ENV03	LA10	6.5
		Nombre d'heures de formation en environnement dispensées (<i>Formation bruit, Formation Protection de la nature, Formation Loi sur l'eau</i>)	ENV01	EN28 - EN30	6.5.1 - 6.5.7
		Montant des provisions environnementales globales (M€)	ENV15	EN28 - EN30	6.5.6
Pollution et gestion des déchets	I-2°-b) Pollution et gestion des déchets : -mesures de prévention, de réduction ou de réparation de rejets dans l'air, l'eau et le sol affectant gravement l'environnement ; -mesures de prévention, de recyclage et d'élimination des déchets ;	Volume de déchets produits - traverses bois créosotées (tonnes)	ENV06	EN22	6.5.4
		Volume de déchets produits - amiante retirée du patrimoine bâti (tonnes)		EN29	
	-prise en compte des nuisances sonores et de toute autre forme de pollution spécifique à une activité	Programme PNB (<i>cf I-3°-a) Impact territorial</i>)			

Utilisation durable des ressources	I-2°-c) Utilisation durable des ressources : -consommation d'eau et l'approvisionnement en eau en fonction des contraintes locales ; -consommation de matières premières et les mesures prises pour améliorer l'efficacité dans leur utilisation ;	<i>Informations qualitatives</i>			
		Consommation d'électricité propre du réseau ferroviaire	ENV10	EN3	6.5.4
	-consommation d'énergie, les mesures prises pour améliorer l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables	Part des trains circulant en traction électrique, par activité	ENV17	EN3	6.5.4
		• Surfaces cédées dans l'année (hectares) dont surfaces cédées pour la création de logements dans l'année (hectares) • Nombre de logements créés dont nombre de logements sociaux créés	ENV16b	EN26	6.5.4
		Part des km de lignes fermés dans l'année faisant l'objet de préservation de l'emprise	ENV16c	EN26	6.5.4
Changement climatique	I-2°-d) Changement climatique : -les rejets de gaz à effet de serre	Emissions de GES de l'activité propre de RFF (siège et DR)	ENV09a	EN16 - EN18	6.5.5
		Emissions de GES de la gestion du réseau ferré national (TéqCO ₂ et kéqCO ₂ sillon-km)	ENV09b	EN16 - EN18	6.5.5
	II-2°-d) Changement climatique : -l'adaptation aux conséquences du changement climatique	<i>Informations qualitatives</i>		EC2 - EN16 - EN17 - EN18	6.5.5
Protection de la biodiversité	I-2°-e) Protection de la biodiversité : -mesures prises pour préserver ou développer la biodiversité	<i>Informations qualitatives</i>		EN11 à EN15 - EN25	6.5.6
INFORMATIONS SOCIALES					
Emploi	I-1°-a) Emploi : -effectif total et la répartition des salariés par sexe, par âge et par zone géographique	Nombre total de salariés (situation au 31 décembre)	SOC02	LA1	
		Répartition des agents par qualification (Cadres/ETAM), géographie	SOC02	LA1	6.4.3
		Nombre de salariés de -25 ans et nombre de salariés de + 50 ans	SOC02	LA1	6.4.3
	-les embauches et les licenciements ; -les rémunérations et leur évolution	Part des temps partiel dans l'effectif	SOC15	LA1	
		<i>Informations qualitatives</i>			
		Nombre de démissions	SOC14	LA2	6.4.3
		<i>Informations qualitatives</i>			
Charges de personnel (M€)	SOC01	4.5 - LA1	6.4.3		
Organisation du travail	I-1°-b) Organisation du travail : -organisation du temps de travail II-1°-b) absentéisme	<i>Informations qualitatives</i>		LA7	6.4.3
		Taux d'absentéisme	SOC06	LA7	6.4.4
Relations sociales	I-1°-c) Relations sociales : -organisation du dialogue social, notamment les procédures d'information et de consultation du personnel et de négociation avec celui-ci ;	Nombre de réunions du Comité d'Entreprise dans l'année (ordinaire et extraordinaire)	SOC04	LA5	6.4.5
		Nombre de réunions des 13 Comités d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail dans l'année (ordinaire et extraordinaire)	SOC04	LA5	6.4.5
		Nombre de réunions avec les Délégués du personnel	SOC04	LA5	6.4.5
		Nombre de réunions avec les Délégués Syndicaux	SOC04	LA5	6.4.5
	-le bilan des accords collectifs	<i>Informations qualitatives</i>		LA4 - LA5 - LA9	6.4.5

Santé & sécurité	I-1°-d) Santé et sécurité : -conditions de santé et de sécurité au travail ; -bilan des accords signés avec les organisations syndicales ou les représentants du personnel en matière de santé et de sécurité au travail II-1°-d) les accidents du travail, notamment leur fréquence et leur gravité, ainsi que les maladies professionnelles	<i>Informations qualitatives</i>		LA7	6.4.6
		Taux de fréquence des accidents du travail et de trajet	SOC05	LA7	6.4.6
		Taux de gravité des accidents du travail	SOC05	LA7	6.4.6
Formation	I-1°-e) Formation : -politiques mises en œuvre en matière de formation ; -nombre total d'heures de formation	Part de la masse salariale dédiée à la formation	SOC03	LA10 - LA11	6.4.7
		Nombre d'heures de formation réalisées dans l'année	SOC16	LA10 - LA11	6.4.7
Egalité de traitement	I-1°-f) Egalité de traitement : -mesures prises en faveur de l'égalité entre les femmes et les hommes ; -mesures prises en faveur de l'emploi et de l'insertion des personnes handicapées ; -politique de lutte contre les discriminations	Part des femmes et des hommes dans l'effectif global (Cadres / ETAM)	SOC02	LA13	6.3.7
		Nombre de travailleurs handicapés	SOC07	LA13	6.3.7
		Part des personnes salariées en situation de handicap	SOC07	LA13 - HR4	6.3.7
Promotion & respect des conventions de l'OIT	II-1°-g) Promotion et respect des stipulations des conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail relatives : -au respect de la liberté d'association et du droit de négociation collective ; -à l'élimination des discriminations en matière d'emploi et de profession ; -à l'élimination du travail forcé ou obligatoire ; -à l'abolition effective du travail des enfants	<i>Informations qualitatives</i>		HR 4 - HR5 - HR6 - HR7 - HR8 - LA13	6.3.10



COMPTES CONSOLIDÉS

AU 31 DÉCEMBRE 2014

Groupe SNCF Réseau

(anciennement Réseau ferré de France)

Comptes consolidés au

31 décembre 2014



SOMMAIRE

BILAN ACTIF	4
BILAN PASSIF	5
COMPTE DE RESULTAT	6
AUTRES ELEMENTS DU RESULTAT GLOBAL	7
ETAT DES FLUX DE TRESORERIE	8
ETAT DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDES	9
NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDES	10
NOTE 1 - PRESENTATION DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC SNCF RESEAU	10
NOTE 2 - COMPARABILITE DES COMPTES	10
2.1 CHANGEMENT DE METHODE	10
2.2 EVENEMENTS ET TRANSACTIONS SIGNIFICATIFS	14
NOTE 3 - RESUME DES PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES ET D'EVALUATION	16
3.1 BASE DE PREPARATION DE L'INFORMATION FINANCIERE	16
3.2 RECOURS A DES ESTIMATIONS	16
3.3 PERIMETRE ET METHODES DE CONSOLIDATION.....	18
3.4 INFORMATION SECTORIELLE	18
3.5 CONVERSION DES OPERATIONS EN DEVISES	18
3.6 PARTIES LIEES.....	18
3.7 STRUCTURE DU BILAN, DU COMPTE DE RESULTAT ET DU TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE	19
3.8 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	20
3.9 IMMEUBLES DE PLACEMENT.....	20
3.10 IMMOBILISATIONS CORPORELLES	20
3.11 PERTES DE VALEURS DES ACTIFS NON FINANCIERS	22
3.12 EVALUATION ET COMPTABILISATION DES ACTIFS FINANCIERS.....	24
3.13 INSTRUMENTS DERIVES ACTIF ET PASSIF.....	25
3.14 IMPOTS DIFFERES	28
3.15 CLIENTS ET COMPTES RATTACHES - AUTRES DEBITEURS	28
3.16 TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE	28
3.17 DOTATION EN CAPITAL	28
3.18 RESERVES ET RESULTATS ACCUMULES	29
3.19 PROVISIONS	29
3.20 AVANTAGES DU PERSONNEL.....	30
3.21 SUBVENTIONS.....	30
3.22 EVALUATION ET COMPTABILISATION DES PASSIFS FINANCIERS	31
3.23 FOURNISSEURS ET COMPTES RATTACHES / AUTRES CREDITEURS	32
3.24 ACTIFS ET PASSIFS NON COURANTS DETENUS EN VUE DE LA VENTE.....	32
3.25 CONTRATS DE LOCATION	33
3.26 CHIFFRE D'AFFAIRES	33
NOTE 4 - COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN	34
4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	34
4.2 IMMEUBLES DE PLACEMENT.....	35
4.3 IMMOBILISATIONS CORPORELLES	36
4.4 ACTIFS FINANCIERS COURANTS ET NON COURANTS	39
4.5 IMPOTS DIFFERES	41
4.6 CLIENTS.....	42
4.7 AUTRES DEBITEURS	42
4.8 SUBVENTIONS A RECEVOIR	44
4.9 TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE	44
4.10 ACTIFS NON COURANTS DETENUS EN VUE DE LA VENTE ET PASSIFS LIES	44
4.11 SUBVENTIONS.....	45
4.12 PROVISIONS	47

4.13	ENDETTEMENT FINANCIER NET	50
4.14	DETTES FINANCIERES.....	51
4.15	GESTION DES RISQUES FINANCIERS ET INSTRUMENTS DERIVES	54
4.16	AUTRES PASSIFS NON COURANTS	68
4.17	FOURNISSEURS	68
4.18	AUTRES CREDITEURS	68
4.19	AUTRES PASSIFS FINANCIERS COURANTS	69
4.20	DROIT D'UTILISATION ACCORDE AU CONCESSIONNAIRE	69
4.21	AUTRES ELEMENTS D'INFORMATION	70
NOTE 5 - COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT		71
5.1	VENTILATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE L'EXERCICE PAR NATURE	71
5.2	SUBVENTIONS D'EXPLOITATION	72
5.3	REMUNERATION DE LA GESTION DELEGUEE.....	72
5.4	AUTRES CHARGES DE RESEAU.....	74
5.5	IMPOTS ET TAXES.....	74
5.6	AUTRES CHARGES OPERATIONNELLES	75
5.7	REPRISES DE SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	76
5.8	AUTRES CHARGES ET PRODUITS COURANTS	76
5.9	COUT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET	77
5.10	AUTRES CHARGES ET PRODUITS FINANCIERS	78
5.11	IMPOTS SUR LES BENEFICES	79
NOTE 6 - PARTIES LIEES		80
NOTE 7 - ENGAGEMENTS HORS BILAN		82
NOTE 8 - EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE		84

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

Bilan Actif

(en millions d'euros)	Notes	31/12/2014	31/12/2013
Immobilisations incorporelles	4.1	98,4	72,4
Immeubles de placement	4.2	354,7	375,7
Immobilisations corporelles	4.3	61 383,7	56 113,5
Actifs financiers non courants	4.4	1 181,1	596,0
Instruments dérivés	4.13	1 176,6	780,6
Impôts différés	4.5	3 800,7	3 675,1
Actifs non courants		67 995,7	61 613,2
Clients	4.6	839,1	824,0
Autres débiteurs	4.7	891,9	792,9
Subventions à recevoir	4.8	2 359,8	2 048,3
Actifs financiers courants	4.4	466,5	715,8
Instruments dérivés	4.13	262,9	73,0
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4.9	2 864,3	3 255,0
Actifs détenus en vue de la vente	4.10	0,6	0,3
Actifs courants		7 685,1	7 709,2
TOTAL ACTIF		75 680,8	69 322,4

Bilan Passif

(en millions d'euros)	Notes	31/12/2014	31/12/2013
Dotation en capital		9 764,6	9 764,6
Réserves et résultats accumulés		-11 661,4	-11 108,1
Capitaux propres-part du groupe		-1 896,8	-1 343,5
Intérêts minoritaires		0,0	0,0
Total des capitaux propres		-1 896,8	-1 343,5
Provisions non courantes	4.12	445,6	407,5
Subventions	4.11.1	24 221,6	21 748,5
Dettes financières non courantes	4.13	39 544,7	35 043,3
Instruments dérivés	4.13	2 000,6	1 674,2
Impôts différés		0,0	0,0
Droit d'utilisation accordé au concessionnaire	4.20	1 946,5	1 571,7
Autres passifs non courants	4.16	91,1	87,0
Passifs non courants		68 250,1	60 532,2
Provisions courantes	4.12	24,5	13,8
Fournisseurs	4.17	321,8	345,8
Subventions	4.11.4	1 815,9	2 087,9
Autres créditeurs	4.18	901,6	871,2
Dettes financières courantes	4.13	4 089,6	4 425,9
Autres passifs financiers courants	4.19	1 943,8	2 245,2
Instruments dérivés	4.13	227,7	141,4
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente	4.10	2,5	2,5
Passifs courants		9 327,4	10 133,8
TOTAL PASSIF		75 680,8	69 322,5

Compte de résultat

(en millions d'euros)	Notes	31/12/2014 (12 mois)	31/12/2013 (12 mois)
Chiffre d'affaires	5.1	5 917,0	5 690,2
Subventions d'exploitation	5.2	149,5	165,3
Rémunération de la gestion déléguée	5.3	-3 218,5	-3 193,3
Autres charges de réseau	5.4	-160,2	-168,9
Impôts et taxes	5.5	-86,2	-85,5
Autres charges opérationnelles	5.6	-504,3	-473,7
Dotations nettes aux amortissements et provisions pour dépréciation des immobilisations		-1 568,9	-1 331,8
Dotations nettes aux provisions pour dépréciation des actifs courants		-14,8	-8,7
Reprises de subventions d'investissement	5.7	582,4	469,4
Autres produits courants	5.8	146,7	168,7
Autres charges courantes	5.8	-90,8	-23,6
Résultat opérationnel courant		1 151,9	1 208,1
Produits non courants		0,0	0,0
Charges non courantes		0,0	0,0
Résultat opérationnel		1 151,9	1 208,1
Coût de l'endettement financier brut	5.9	-1 308,2	-1 199,8
Résultat de trésorerie et équivalents de trésorerie	5.9	7,0	4,4
Coût de l'endettement financier net	5.9	-1 301,1	-1 195,3
Autres produits financiers	5.10	7,7	1,2
Autres charges financières	5.10	-5,3	-2,6
Résultat financier		-1 298,7	-1 196,8
Impôts sur les bénéfices	5.11	-66,5	-71,2
Q-P de résultat des mises en équivalence		0,4	0,3
Résultat net - Total		-212,9	-59,6
Intérêts minoritaires		0,0	0,0
Résultat net - Part du groupe		-212,9	-59,6

Autres éléments du résultat global

(en millions d'euros)	31/12/2014		31/12/2013
Résultat net	-212,9		-59,6
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	-516,4		116,2
Impôt sur les autres éléments de résultat global	170,2		-39,4
Total gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-346,2		76,9
Résultat global	-559,1		17,3
dont part du groupe	-559,1		17,3
dont intérêts minoritaires	0,0		0,0

Les gains et les pertes comptabilisés directement en capitaux propres sont intégralement destinés à être recyclés en résultat.

Etat des flux de trésorerie

(en millions d'euros)	Notes	31/12/2014 (12 mois)	31/12/2013 (12 mois)
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles			
Résultat net de l'exercice		-212,9	-59,6
Résultat des sociétés mise en équivalence		-0,4	-0,3
Plus et moins value de cession		-87,9	-136,2
Dotation nette aux amortissements et provisions		1 567,4	1 365,8
Reprise de subventions		-582,4	-469,4
Autres produits et charges calculés		25,0	-38,8
Coût de l'endettement financier net	5.9	1 301,1	1 195,3
Charge d'impôt (y compris impôts différés)	5.11	66,5	71,2
Capacité d'autofinancement avant coût de l'endettement financier net et impôt		2 076,4	1 928,0
Impôt exigible		-22,0	-12,4
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité	4.21.1	63,6	246,0
Trésorerie nette provenant des activités opérationnelles		2 118,1	2 161,6
Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement			
Décaissements sur acquisitions	4.21.2	-5 990,6	-5 047,2
Subventions sur immobilisations	4.21.2	1 887,6	1 836,3
Variations des autres actifs financiers non courants		0,3	-0,2
Cessions ou réductions de l'actif immobilisé		130,4	108,0
Trésorerie nette provenant des activités d'investissement		-3 972,3	-3 102,9
Flux de trésorerie provenant des activités de financement			
Remboursement de dettes financières		-4 952,6	-4 150,1
Augmentation des dettes financières		7 596,5	7 453,8
Intérêts financiers nets versés		-1 440,3	-1 561,7
Variation des dépôts et cautionnements		15,6	-124,7
Variation des placements		235,6	89,9
Trésorerie nette provenant des opérations de financement		1 454,8	1 707,2
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		-399,5	765,9
Trésorerie et équivalents de trésorerie nets à l'ouverture		3 250,8	2 484,9
Trésorerie et équivalents de trésorerie nets à la clôture		2 851,3	3 250,8
Variation de la trésorerie nette		-399,5	765,9

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 (1)	Eléments comptabilisés directement en capitaux propres	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minoritaires	Total des capitaux propres
Capitaux propres au 1er janvier 2013	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
Capitaux propres au 31 décembre 2013	9 764,6	-10 463,8	0,6	-639,0	-1 337,5	0,0	-1 337,5
<i>(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</i>							
(en millions d'euros)	Dotations en capital	Réserves et résultats accumulés	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
Capitaux propres au 1er janvier 2014	9 764,6	-10 463,8	0,6	-639,0	-1 337,5	0,0	-1 337,5
Résultat global		-209,7	-2,5	-346,2	-558,4	0,0	-558,4
Autres variations			-0,7		-0,7	0,0	-0,7
Capitaux propres au 31 décembre 2014	9 764,6	-10 673,5	-2,5	-985,2	-1 896,6	0,0	-1 896,6

Notes aux états financiers consolidés

Les comptes consolidés du groupe ont été arrêtés par le conseil d'administration qui s'est tenu le 19 février 2015.

Note 1 - Présentation de l'Etablissement public SNCF Réseau

L'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), Réseau ferré de France (RFF), a été créé par la loi n° 97-135 du 13 février 1997, avec effet rétroactif au 1er janvier 1997.

Cette loi et ses décrets d'application n° 97-444, 97-445 et 97-446 ont créé RFF sous la forme d'une entité indépendante, propriétaire des infrastructures ferroviaires françaises affectées précédemment à la SNCF. Le décret du 6 décembre 2006 a confirmé les missions de RFF tout en précisant les conditions dans lesquelles elles pouvaient être déléguées à la SNCF.

A partir du 1er janvier 2015, date d'entrée en vigueur de la loi portant réforme du ferroviaire (voir note 2.2 ci-dessous), RFF prend le nom de SNCF Réseau.

Le siège social de l'Etablissement est situé au 92 avenue de France, Paris 13ème.

Note 2 - Comparabilité des comptes

2.1 *Changement de méthode*

Première application, par anticipation au 01/01/2014, de la norme IFRIC 21 « Taxes » adoptée par l'UE le 13/06/2014

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.

L'impact sur les capitaux propres de l'effet rétrospectif de cette première application est de +5,9 M€ au 01/01/2014.

Au 31/12/2014, l'impact en résultat est non significatif.

Présentation de cet impacts sur le bilan et les capitaux propres au 01/01/2014 :Impact sur le bilan actif

(en millions d'euros)	31/12/2013	IMPACTS	31/12/2013
	PUBLIE	IFRIC 21	RETRAITE
Immobilisations incorporelles	72,4		72,4
Immeubles de placement	375,7		375,7
Immobilisations corporelles	56 113,5		56 113,5
Actifs financiers non courants	596,0		596,0
Instruments dérivés	780,6		780,6
Impôts différés	3 675,1	(3,0)	3 672,1
Actifs non courants	61 613,2	(3,0)	61 610,2
Clients	824,0		824,0
Autres débiteurs	792,9		792,9
Subventions à recevoir	2 048,3		2 048,3
Actifs financiers courants	715,8		715,8
Instruments dérivés	73,0		73,0
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 255,0		3 255,0
Actifs détenus en vue de la vente	0,3		0,3
Actifs courants	7 709,2	0,0	7 709,2
TOTAL ACTIF	69 322,4	(3,0)	69 319,5

Impact sur le bilan passif

(en millions d'euros)	31/12/2013	IMPACTS	31/12/2013
	PUBLIE	IFRIC 21	RETRAITE
Dotation en capital	9 764,6		9 764,6
Réserves et résultats accumulés	-11 108,1	6,0	-11 102,1
Capitaux propres-part du groupe	-1 343,5	6,0	-1 337,5
Intérêts minoritaires	0,0		0,0
Total des capitaux propres	-1 343,5	6,0	-1 337,5
Provisions non courantes	407,5		407,5
Subventions	21 748,5		21 748,5
Dettes financières non courantes	35 043,3		35 043,3
Instruments dérivés	1 674,2		1 674,2
Impôts différés	0,0		0,0
Droit d'utilisation accordé au concessionnaire	1 571,7		1 571,7
Autres passifs non courants	87,0		87,0
Passifs non courants	60 532,2	0,0	60 532,2
Provisions courantes	13,8		13,8
Fournisseurs	345,8		345,8
Subventions	2 087,9		2 087,9
Autres créditeurs	871,2	(9,0)	862,2
Dettes financières courantes	4 425,9		4 425,9
Autres passifs financiers courants	2 245,2		2 245,2
Instruments dérivés	141,4		141,4
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la ve	2,5		2,5
Passifs courants	10 133,8	(9,0)	10 124,8
TOTAL PASSIF	69 322,5	(3,0)	69 319,5

Impact sur le tableau des capitaux propres

Tableau publié au 31/12/2013 :

(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
Capitaux propres au 1er janvier 2013	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
Capitaux propres au 31 décembre 2013	9 764,6	-10 469,8	0,6	-639,0	-1 343,5	0,0	-1 343,5

Tableau retraité au 31/12/2013 :

(en millions d'euros)	Dotations en capital	Réserves et résultats accumulés (1)	Ecarts actuariels sur les avantages de personnel	Eléments comptabilisés directement en capitaux propres	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minoritaires	Total des capitaux propres
Capitaux propres au 1er janvier 2013	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
Capitaux propres au 31 décembre 2013	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

2.2 Evènements et transactions significatifs

Réforme du ferroviaire

La loi portant réforme du système ferroviaire adoptée définitivement le 22 juillet 2014 et promulguée par le président de la République le 4 août 2014, sous le numéro 2014-872, articule 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.

L'organisation actuelle du système ferroviaire français et de l'EPIC Réseau ferré de France en particulier en est profondément modifiée à compter du 1^{er} janvier 2015, date d'entrée en vigueur de la loi avec 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 (anciennement SNCF jusqu'au 30 novembre 2014), devient SNCF Mobilités et continuera d'assurer toutes les activités de transport des branches SNCF Proximités, SNCF Voyages et SNCF Logistics (anciennement SNCF Geodis) ainsi que la gestion des gares de la branche Gares & Connexions.
- L'actuel Réseau Ferré de France (RFF), devient SNCF Réseau et 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 le 1^{er} décembre 2014 dans le cadre de 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 décrets d'application ont été publiés au JO du 11 février 2015. La mise en œuvre complète de la réforme interviendra au plus tard le 1^{er} juillet 2015.

Cette réforme n'a pas d'incidence sur les comptes du groupe SNCF Réseau (anciennement RFF) au 31 décembre 2014.

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

Le dispositif automatisé de mise en service comptable a rencontré des difficultés de mise en œuvre puis de fonctionnement liées aux systèmes d'information à compter d'avril 2012. Ces difficultés ont empêché la réalisation des mises en service comptables qui auraient dû être faites dans les systèmes d'information à compter de 2011.

Depuis cette date, et de manière à présenter dans les comptes une image de la réalité économique des mises en service, des écritures complémentaires ont été comptabilisées lors des différentes clôtures comptables. Parallèlement, des travaux importants de correction des systèmes d'information puis de régularisation des mises en service comptables ont été menés.

Au 31/12/2014, ces travaux sont achevés et les mises en service comptables sont complètement régularisées dans les systèmes d'information.

Requalification d'une partie de la dette de SNCF Réseau

Dans le cadre de la révision de la dette des administrations publiques au sens de Maastricht, 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 SNCF Réseau. La gestion opérationnelle de la dette demeure également assurée par SNCF Réseau, sans changement par rapport aux pratiques actuelles.

Note 3 - Résumé des principes et méthodes comptables et d'évaluation

3.1 Base de préparation de l'information financière

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe SNCF Réseau sont établis conformément aux normes comptables IFRS.

Pour l'arrêté des comptes 2014, les comptes sont établis sur la base des normes adoptées par l'Union Européenne et obligatoirement applicables, telles qu'elles sont connues à ce jour, disponibles sur le site <http://ec.europa.eu/internal-market/accounting/ias-fr.htm#adopted-commission>.

Les principes et méthodes comptables adoptés dans les états financiers annuels arrêtés au 31 décembre 2014 sont identiques à ceux utilisés dans les états financiers annuels arrêtés au 31 décembre 2013 à l'exception :

- de la première application de la nouvelle version de la norme IFRIC 21 « Taxes » en juin 2014.

IFRIC 21 est une interprétation de la norme IAS 37 « provisions, passifs et actifs éventuels ». Elle s'applique à compter du 1^{er} 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.

L'impact de cette évolution est présenté de manière détaillée au paragraphe 2.1.

3.2 Recours à des estimations

La préparation des états financiers conformément aux IFRS implique de retenir certaines estimations comptables déterminantes. La direction de SNCF Réseau est également amenée à exercer son jugement lors de l'application des méthodes comptables du groupe.

En fonction de la conjoncture ou de l'ajustement de toutes ces hypothèses, les montants inscrits dans les états financiers futurs pourront différer des estimations actuelles. Les états financiers présentés ont été établis à partir des meilleures estimations possibles, sur la base des informations disponibles à la date d'arrêté.

Les estimations comptables qui en découlent affectent notamment les postes suivants :

- Provision pour dépollution : le montant de la provision correspond à l'estimation du risque pour le groupe, sur le parc identifié comme étant à dépolluer, sur la base des informations disponibles à la clôture, dans l'attente d'un recensement exhaustif des installations techniques et des bâtiments à dépolluer.
- Juste valeur des dérivés et autres instruments financiers : la juste valeur de tous les actifs et passifs financiers est déterminée à la clôture soit à des fins de comptabilisation soit à des fins d'informations données en annexe (cf. note 4.15).

La juste valeur est déterminée :

Soit en fonction de prix cotés sur un marché actif (niveau 1 selon IFRS 7),

Soit à partir de techniques de valorisation interne faisant appel à des méthodes de calculs mathématiques usuels intégrant des données observables sur les marchés (cours à terme, courbes de taux, ...) (niveau 2 selon IFRS 7)

Soit à partir de techniques de valorisation interne intégrant des paramètres estimés par le Groupe en l'absence de données observables (niveau 3 selon IFRS 7).

Prix cotés sur un marché actif

Lorsque des prix cotés sur un marché actif sont disponibles, ils sont retenus prioritairement pour la détermination de la valeur de marché. Les valeurs mobilières de placement et certains emprunts obligataires cotés sont ainsi valorisés.

Justes valeurs déterminées à partir de modèles intégrant des données observables sur les marchés

La majorité des instruments financiers dérivés (swaps, caps, floors, ...) est négociée sur des marchés de gré à gré sur lesquels il n'existe pas de prix cotés. Par conséquent, leur valorisation est opérée sur la base de modèles communément utilisés par les intervenants pour évaluer ces instruments financiers.

Les valorisations calculées en interne sur les instruments dérivés font l'objet chaque semestre de contrôles de cohérence avec les valorisations transmises par nos contreparties.

La juste valeur des emprunts cotés est calculée en actualisant des flux contractuels au taux d'intérêt du marché.

Pour les dettes et créances à moins d'un an et certaines dettes et créances à taux variable, la valeur comptable est considérée comme une approximation raisonnable de la juste valeur compte tenu des faibles délais de règlement utilisés par le Groupe.

- Valeur recouvrable des immobilisations corporelles : la valeur d'utilité des actifs d'infrastructure est déterminée par actualisation des flux de trésorerie futurs qui nécessitent de recourir à des estimations et des hypothèses à long terme.
- Subventions méritées : les produits afférents aux subventions méritées sont calculés suivant l'avancement des travaux. Ce dernier est estimé en fonction des dépenses engagées et du coût prévisionnel des projets.
- Immeubles de placement : l'identification de ces actifs est réalisée en collaboration avec les experts de la direction foncière et immobilière.

- Créance d'impôt différé : le caractère recouvrable de cette créance est apprécié à partir d'hypothèses à long terme disponibles à la date d'arrêt.

3.3 Périmètre et méthodes de consolidation

Nom de l'entité	% d'intérêts	% de contrôle	Méthode de consolidation
SNCF Réseau	100	100	Société mère
CDG Express Etudes	33,33	33,33	Activités conjointes
SAS AIREFSOL Energies	33	33	Mise en équivalence

Il est à noter l'entrée dans le périmètre de consolidation de la société CDG Express Etudes SAS, détenue à hauteur de 33% et faisant l'objet d'un pacte d'associés signé en date du 28 mai 2014. 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 est consolidée selon le régime des activités conjointes conformément à la norme IFRS 11. En effet, l'analyse des faits et circonstances montre une durée de vie limitée à la réalisation d'études, dédiées uniquement aux 3 partenaires, financées exclusivement et directement par les 3 partenaires.

3.4 Information sectorielle

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

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

3.5 Conversion des opérations en devises

Les états financiers consolidés sont présentés en euros, monnaie de présentation des comptes de SNCF Réseau. Les transactions en devises sont converties dans la monnaie fonctionnelle par application du cours de change en vigueur à la date de transaction avec impact en résultat lors du dénouement des transactions.

Les actifs et passifs monétaires en devises sont convertis au taux en vigueur à la date d'arrêt comptable. Les différences de change sont comptabilisées au compte de résultat.

3.6 Parties liées

Toutes les entités sous contrôle ou sous influence notable de l'Etat ainsi que les dirigeants sont des parties liées.

3.7 Structure du bilan, du compte de résultat et du tableau des flux de trésorerie

Structure du bilan :

Les actifs et passifs générés par le cycle normal d'exploitation et ceux dont l'échéance est à moins d'un an par rapport à la date de clôture ont été classés en courant. De même que la trésorerie et équivalents et les découverts bancaires.

Tous les actifs et passifs ne répondant pas aux critères énoncés ci-dessus ont été regroupés en non courant.

Les actifs et passifs non courants détenus en vue de la vente ont été présentés sur une ligne distincte de l'actif et du passif.

Structure du compte de résultat :

Le compte de résultat est présenté par nature et s'articule autour des indicateurs suivants :

Le résultat opérationnel courant :

Il regroupe les charges et produits directement liés aux activités de l'entité. Les rubriques « subventions d'exploitation » et « autres charges opérationnelles » ont été isolées afin de mettre en évidence d'une part, la contribution de l'Etat et des collectivités au résultat et d'autre part, les charges de fonctionnement du groupe (charges de personnel, études et autres charges de fonctionnement).

Le résultat opérationnel :

Il correspond au résultat opérationnel courant après prise en compte des charges et produits significatifs, non récurrents et qui ne s'inscrivent pas dans le cadre de l'activité courante de l'entreprise.

Le résultat financier :

Il correspond au coût de l'endettement financier net corrigé des « autres charges et produits financiers ».

Le coût de l'endettement financier net est constitué de l'ensemble des résultats produits par les éléments constitutifs de l'endettement financier net pendant la période, y compris les résultats de couverture de taux et de change y afférant :

- charges d'intérêts sur opérations de financement
- résultat des couvertures de taux et de change sur endettement financier.

Structure du tableau des flux de trésorerie :

Le tableau des flux de trésorerie est structuré autour de la capacité d'autofinancement calculée avant coût de l'endettement financier net et avant impôt.

Ce tableau a pour objectif d'analyser la variation de trésorerie constatée au bilan d'un exercice sur l'autre. A cet effet, l'activité de l'entreprise est scindée en trois grandes fonctions : opérationnelle, investissement et financement.

L'activité opérationnelle correspond au métier d'exploitation des actifs d'infrastructure.

L'activité investissement comprend les flux relatifs aux investissements réalisés ainsi qu'aux subventions d'investissement encaissées au cours de la période.

L'activité financement comprend les flux relatifs aux activités financières (à court, moyen et long terme) et au coût de l'endettement financier net décaissé.

La trésorerie du tableau des flux comprend la trésorerie et les équivalents de trésorerie diminués des découverts bancaires.

3.8 Immobilisations incorporelles

Les actifs incorporels comprennent les logiciels acquis ou créés.

Les logiciels acquis à titre onéreux sont enregistrés à leur coût d'acquisition, correspondant au prix d'achat majoré des frais accessoires nécessaires à leur mise en service. Ces coûts sont amortis en linéaire sur la durée d'utilité estimée des logiciels, soit douze mois.

Les logiciels développés en interne sont inscrits à l'actif pour leur coût de production dès lors qu'ils remplissent les critères développés dans la norme IAS 38, et sont amortis en linéaire sur leur durée d'utilité estimée, soit trois ans.

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

3.9 Immeubles de placement

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

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

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

Ce montant est depuis amorti et diminué de la valeur des cessions.

3.10 Immobilisations corporelles

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

Les investissements réalisés par acquisition sont peu significatifs.

Dans le cadre de la création de RFF au 1^{er} janvier 1997, les immobilisations apportées par la SNCF ont été comptabilisées pour un montant de 22,5 milliards d'euros.

3.10.1 Coût de production

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

Le coût de production des opérations réalisées sous mandat accordé par SNCF Réseau est composé des facturations des entreprises réalisant les travaux auxquelles se rajoutent les coûts de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

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

Le coût de production des travaux réalisés en PPP ou concession est comptabilisé à l'avancement physique des travaux sur base du pourcentage d'avancement communiqué par les partenaires ou concessionnaire. Il est constitué de la somme de la valeur des redevances facturées par les partenaires ou concessionnaire augmentée de la valeur actualisée des redevances restant à payer, à laquelle est appliqué le pourcentage d'avancement.

3.10.2 Amortissement des immobilisations

SNCF Réseau dispose pour le domaine infrastructure d'une nomenclature de composants. Cette nomenclature comprend onze familles déclinées en une centaine de composants. Les voies font notamment l'objet d'une approche détaillée par groupe UIC (indicateur international de trafic de ligne).

SNCF Réseau a défini une durée d'amortissement pour chaque composant de sa nomenclature. Les amortissements sont calculés en mode linéaire. Les durées, définies sur la base de préconisations des experts techniques de chaque domaine étudié, sont, en résumé, les suivantes :

Nomenclature	Durée
Terrains	non amortis
Aménagements des terrains	30 ans
Constructions	15 à 50 ans
Aménagements des constructions	10 ans
Terrassement	10 ans
Voies	de 20 à 100 ans
Installations d'énergie électrique	de 10 à 75 ans
Signalisation	de 15 à 50 ans
Télécommunications	de 5 à 30 ans
Passages à niveaux	15 ans
Ouvrages d'art	de 30 à 70 ans

Les immobilisations relatives au fonctionnement sont amorties selon la méthode linéaire sur les durées suivantes :

Nomenclature	Durée
Agencements, installations générales	10 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 à 7 ans
Informatique et télécommunications	3 à 5 ans
Véhicules automobiles	5 ans

3.11 *Pertes de valeurs des actifs non financiers*

Les actifs sont regroupés en Unités Génératrices de Trésorerie (UGT), l'UGT étant le plus petit groupe d'actifs identifiables dont l'utilisation génère des entrées de trésorerie indépendantes. SNCF Réseau a distingué deux UGT : une UGT dite « Infrastructure » et une UGT dite « Patrimoine ».

3.11.1 **Dépréciation des infrastructures en service (UGT infrastructure)**

A chaque clôture des comptes, SNCF Réseau apprécie s'il existe un indice montrant que les actifs ont pu perdre ou gagner de la valeur. Le cas échéant, un test de dépréciation est effectué.

Indices de perte (ou de reprise) de valeur

SNCF Réseau a retenu les indices de perte de valeur suivants :

- Evolution des taux de marché,
- Obsolescence ou dégradation physique des actifs non prévue par les plans d'amortissements,
- Changements importants dans le degré ou le mode d'utilisation de l'actif,
- Evolution significative dans la performance des actifs.

L'évolution de ces indices se mesure par l'évolution :

- du taux de financement de SNCF Réseau et donc de son taux d'actualisation,
- du montant des dépenses d'entretien ou renouvellement futures,
- du montant des péages futurs,
- du montant des coûts futurs des conventions de gestion, ou autres subventions d'exploitation,
- de la durée moyenne d'utilisation restante des actifs.

Le test de dépréciation consiste à comparer la valeur nette comptable des actifs, diminuée des subventions en service non encore rapportées au résultat et augmentée du solde d'impôts différés actifs, du solde des immobilisations en cours de renouvellement net de subventions et du BFR opérationnel, à la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs générés par ces actifs à laquelle est ajoutée la valeur résiduelle de ces actifs.

La valeur recouvrable des actifs de l'UGT « Infrastructure » est constituée par leur valeur d'utilité (il n'existe pas de prix de vente net de ces actifs), c'est-à-dire la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs estimés attendus de l'utilisation continue de ces actifs et de leur sortie à la fin de leur durée d'utilité.

La période pluriannuelle de construction budgétaire permet à SNCF Réseau d'établir des projections de trésorerie basées sur trois années budgétaires. Au-delà, les cash-flows sont

basés sur les données de la dernière année puis projetés jusqu'en 2030, date à laquelle le réseau est considéré comme stabilisé en raison du rattrapage du retard de renouvellement.

Les cash-flows tiennent également compte des données figurant dans l'avenant au contrat de performance pour les périodes 2013 et 2014 approuvé par les Ministères de Tutelle ainsi que le projet de loi de finance triennal 2013-2015.

Le taux d'actualisation retenu est évalué à partir du coût de la ressource et des risques auxquels sont soumis d'autres gestionnaires d'infrastructure régulés comparables à SNCF Réseau ; ce taux est également corroboré par un modèle d'évaluation des actifs financiers appliqué à une structure cible vers laquelle SNCF Réseau pourrait évoluer.

Si la valeur nette comptable de l'UGT Infrastructure est supérieure à la valeur actualisée, alors une dépréciation est enregistrée. Cette dépréciation est répartie sur chacun des actifs composant l'UGT, proportionnellement à la valeur nette comptable de chacun de ces actifs au sein de l'UGT.

Si la valeur nette comptable de l'UGT est inférieure à la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs et si une dépréciation a été comptabilisée initialement, alors il est procédé à une reprise de dépréciation à hauteur de la plus faible :

- de sa valeur recouvrable, ou
- de la valeur comptable qui aurait été déterminée (nette des amortissements) si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée au cours de périodes antérieures.

3.11.2 Dépréciation des projets en cours

SNCF Réseau procède à des tests de dépréciation annuels de projets en cours de réalisation consistant à comparer leur valeur comptable à leur valeur recouvrable, en l'occurrence, la valeur d'utilité. L'objectif est de matérialiser le risque de non aboutissement du projet conduisant à immobiliser les dépenses sans création de bien in fine.

Lorsque les investissements sont arrêtés, les dépenses enregistrées sont dépréciées à concurrence de leur valeur recouvrable.

Si un fait générateur exceptionnel remet en cause l'aboutissement du projet, les dépenses sont dépréciées à 100%.

Les dépréciations sont calculées nettes de subventions méritées afférentes aux projets concernés.

3.11.3 Dépréciation des immeubles de placement (UGT patrimoine)

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

Les actifs de cette UGT comprennent des terrains et des bâtiments. Il s'agit des terrains (y compris les cours de marchandises) propriétés de SNCF Réseau sur lesquels il n'y a pas d'activité ferroviaire. Ces terrains comprennent le foncier nu ou bâti. Leur juste valeur nette de frais de vente est estimée à partir :

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

A chaque clôture des comptes, SNCF Réseau apprécie s'il existe un indice montrant que les actifs ont pu perdre de la valeur. Lorsqu'il existe, un test de dépréciation est effectué et une provision est comptabilisée le cas échéant.

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

La dépréciation ainsi calculée et répartie modifie le plan d'amortissement futur des actifs.

Si le test conduit à une valeur nette comptable de l'UGT inférieure à la valeur recouvrable et dans le cas où une dépréciation a été comptabilisée initialement, alors il est procédé à une reprise de dépréciation à hauteur de la valeur recouvrable.

3.12 *Evaluation et comptabilisation des actifs financiers*

En application de la norme IAS 39, les actifs financiers du groupe sont classés dans l'une des quatre catégories suivantes : les actifs financiers évalués à la juste valeur en contrepartie du résultat, les prêts et créances, les actifs financiers disponibles à la vente et les actifs financiers détenus jusqu'à leur échéance. Cette classification est fonction des raisons qui ont motivé leur acquisition.

Lors de leur comptabilisation initiale, les actifs financiers sont évalués à leur juste valeur majorée des coûts de transaction directement attribuables. Pour les actifs évalués à leur juste valeur par le résultat, les coûts de transaction sont enregistrés directement en résultat.

Les actifs financiers sont comptabilisés à la date de transaction.

Actifs financiers à la juste valeur en contrepartie du compte de résultat :

Cette catégorie regroupe :

- a) les OPCVM monétaires, les titres de créances négociables et les autres produits de trésorerie qui font l'objet d'une option de juste valeur. Cette dernière option est justifiée par le fait que ces instruments sont gérés en juste valeur et que le résultat de cette gestion fait l'objet d'un reporting à la direction générale.
- b) les dérivés non qualifiés de couverture (dérivés de transaction). Il s'agit des dérivés acquis dans le cadre de la couverture des risques de change et de taux mais qui ne satisfont pas les critères d'efficacité imposés par la norme IAS 39 (cf. § 3.13.4).

Ces actifs financiers sont évalués à la juste valeur et les variations comptabilisées en contrepartie du compte de résultat.

Prêts et créances :

Cette catégorie inclut les actifs financiers non dérivés qui ont des paiements fixés et déterminés et qui ne sont pas cotés sur un marché actif. Dans le groupe, il s'agit des créances d'exploitation et des dépôts et cautionnements versés.

Les créances à court terme sont enregistrées à la juste valeur, correspondant aux flux de trésorerie futurs estimés actualisés. Cette valeur est égale à leur valeur nominale si l'effet de l'actualisation n'est pas jugé significatif.

Celles à long terme entrent au bilan à leur juste valeur puis sont évaluées ultérieurement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Lorsque l'effet de l'actualisation reste non significatif, ces créances sont traitées comme celles à court terme avec comptabilisation éventuelle d'une provision pour dépréciation dans le cas où la valeur comptable est supérieure à la valeur recouvrable estimée. Une reprise de provision est possible en cas d'indicateurs objectifs d'amélioration. La note 3.15 fournit des compléments d'informations sur le calcul de la provision pour dépréciation.

Ces créances sont comptabilisées au bilan aux postes clients et comptes rattachés et autres débiteurs.

Actifs financiers disponibles à la vente :

Ces actifs comprennent les titres de participation non consolidés. Ils sont évalués à leur juste valeur, les plus ou moins-values latentes étant enregistrées dans les capitaux propres jusqu'à leur cession.

Cependant, s'il existe une indication objective de dépréciation durable, d'un actif financier disponible à la vente, la perte cumulée est comptabilisée en résultat, de manière irréversible pour les instruments de capitaux propres.

Pour les titres de participation non cotés, si la juste valeur ne peut être estimée de manière fiable, leur valeur demeure le coût d'acquisition corrigé d'éventuelles dépréciations à caractère durable. Les dépréciations des titres de participation comptabilisés à leur coût sont reconnues en résultat de manière irréversible.

Ces titres de participation sont comptabilisés au bilan au poste « Actifs financiers non courants ».

Actifs financiers détenus jusqu'à l'échéance :

Ces actifs sont exclusivement des titres à revenus fixes ou déterminables et à échéances fixées, autres que les prêts et créances qui sont acquis avec l'intention de les conserver jusqu'à l'échéance et que SNCF Réseau a la capacité de conserver jusqu'à cette date. Après leur comptabilisation initiale à la juste valeur, ils sont évalués et comptabilisés au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

SNCF Réseau n'a classé aucun actif financier dans cette catégorie au 31/12/2014.

3.13 Instruments dérivés Actif et Passif

3.13.1 Champ d'application

SNCF Réseau gère les risques de marché liés aux variations des taux d'intérêts et des cours de change en utilisant des instruments financiers dérivés, notamment des contrats d'échanges de

taux d'intérêt, des options sur contrat d'échanges de taux d'intérêt, des contrats de change à terme, des contrats d'échanges de devises et des options de change.

3.13.2 Evaluation et comptabilisation

Les instruments dérivés sont comptabilisés au bilan à leur juste valeur et les variations sont enregistrées en contrepartie du compte de résultat sauf dans le cas des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie.

Cette juste valeur est déterminée à partir des données de marché en provenance de sources externes ou à partir de modèles développés en interne et reconnus par les intervenants sur le marché.

La qualification ou non du dérivé en tant qu'instrument de couverture entraîne différentes méthodes de comptabilisation des variations de juste valeur déterminées à l'arrêté.

Les instruments financiers dérivés qualifiés de couverture sont ventilés en courant et non courant à l'actif et au passif suivant leurs échéances. Les instruments dérivés non qualifiés de couverture sont présentés en actifs financiers courants ou en passifs financiers courants.

3.13.3 Dérivés qualifiés de couverture

Le groupe applique la comptabilité de couverture lorsque l'opération de couverture est un dérivé désigné dont on s'attend à ce que la juste valeur ou les flux de trésorerie compensent les variations de juste valeur ou de flux de trésorerie de l'élément couvert. La relation de couverture est clairement définie et documentée à la date de mise en place de l'opération et son caractère hautement efficace est démontré par des tests à chaque arrêté comptable tant qu'elle perdure. Dès la mise en place de la couverture puis tout au long de sa durée de vie, une documentation, mise à jour à chaque arrêté, garantit son caractère hautement efficace.

Les instruments financiers dérivés de couverture sont ventilés en courant et non courant à l'actif et au passif suivant leurs échéances.

Le groupe utilise deux types de couvertures : la couverture de juste valeur et celle de flux de trésorerie.

La couverture de juste valeur :

Celle-ci a pour objet de couvrir l'exposition au risque de variation de juste valeur d'un actif, d'un passif, ou d'un engagement ferme qui affecterait le résultat net.

Les variations de juste valeur de l'élément couvert sont enregistrées au compte de résultat et sont neutralisées par les variations symétriques de juste valeur de l'instrument dérivé. Les impacts nets en résultat traduisent ainsi la part d'inefficacité de la couverture.

La couverture de flux de trésorerie :

Celle-ci a pour objet de couvrir les variations de valeur des flux futurs attachés à des actifs ou des passifs existants ou à une transaction future hautement probable qui affecterait le résultat net. Le dérivé a pour effet de « fixer » le taux ou le cours de change qui était à l'origine susceptible de varier.

La partie du gain ou de la perte sur le dérivé considéré comme efficace est enregistrée en capitaux propres puis recyclée en résultat au moment où l'élément couvert affecte le compte de résultat. La part inefficace de la couverture qui correspond à l'excédent de variations de juste valeur de l'instrument de couverture par rapport aux variations de juste valeur de l'élément couvert est constatée immédiatement en résultat.

La relation de couverture cesse immédiatement lorsque :

- les conditions de qualification ne sont plus remplies ;
- l'instrument dérivé est vendu ou expire ;
- le groupe décide de supprimer la désignation de couverture par décision de gestion ;
- pour la couverture de flux de trésorerie, la transaction future attendue cesse d'être probable.

3.13.4 Dérivés non qualifiés de couverture

Le groupe utilise principalement les instruments dérivés pour se prémunir contre les risques auxquels il est exposé, conformément à la politique de gestion des risques autorisée par le conseil d'administration de SNCF Réseau.

Les dérivés non qualifiés de couverture comprennent pour partie des instruments de couverture au sens de la gestion mais non qualifiés comme tels par décision de gestion, de manière à en simplifier le traitement comptable. Il en est ainsi des opérations de change à terme couvrant la dette à court terme. De même, certains dérivés incorporés ne peuvent être qualifiés d'instruments de couverture. Ils assurent cependant pour la plupart d'entre eux une couverture économique. Enfin, certaines opérations qualifiées de couverture à l'origine ne répondent plus aux critères de couverture lorsqu'elles arrivent à une maturité proche de l'échéance, et sont alors déqualifiées.

Ces instruments dérivés sont évalués à la juste valeur et sont présentés en autres actifs ou passifs financiers et les variations de juste valeur sont immédiatement enregistrées au compte de résultat.

3.13.5 Dérivés incorporés

Un dérivé incorporé est une composante d'un contrat qui répond à la définition d'un produit dérivé et dont les caractéristiques économiques ne sont pas étroitement liées à celles du contrat hôte. Un dérivé incorporé doit être séparé de son contrat hôte et comptabilisé selon les règles applicables aux dérivés si et seulement si les trois conditions suivantes sont remplies :

- les caractéristiques économiques et les risques du dérivé incorporé ne sont pas étroitement liés aux caractéristiques économiques et aux risques du contrat hôte ;
- le dérivé incorporé respecte la définition d'un dérivé selon la norme IAS39, et
- le contrat composé n'est pas évalué à la juste valeur par le biais du compte de résultat.

Plusieurs dérivés incorporés ont été identifiés dans les dettes financières de SNCF Réseau. Certains dérivés incorporés ont été séparés de leur contrat de dette et ont été évalués au bilan à leur juste valeur et les variations de valeur sont comptabilisées en résultat. D'autres dérivés incorporés ne sont pas bifurqués et sont qualifiés de cash flow hedge avec variation de valeur en capitaux propres pour la part efficace conformément à IAS 39 (§11 et AG33).

Un dérivé incorporé non optionnel (tel qu'un contrat à terme de gré à gré ou un swap incorporé) est séparé de son contrat hôte sur la base de ses modalités essentielles, déclarées ou implicites, de manière à avoir une juste valeur nulle lors de la comptabilisation initiale. Un dérivé incorporé reposant sur une option est séparé de son contrat hôte sur la base des termes déclarés de la composante d'option. La valeur comptable initiale de l'instrument hôte (dette au coût amorti) est le montant résiduel après séparation du dérivé incorporé.

3.14 Impôts différés

Les différences temporelles entre la base fiscale des actifs et des passifs et leur valeur comptable ainsi que les pertes fiscales reportables dans les états financiers consolidés entraînent la constatation d'un impôt différé selon la méthode du report variable. Aucun impôt différé n'est enregistré s'il est issu de la comptabilisation initiale d'un actif ou d'un passif lié à une transaction, qui lors de cette opération, n'impacte ni le résultat comptable, ni le résultat fiscal.

Seule la réalisation d'un bénéfice imposable futur probable permettant alors l'imputation des différences temporelles et des pertes fiscales reportables, entraîne la reconnaissance des actifs d'impôts différés.

L'effet d'un changement de taux d'imposition est comptabilisé dans le résultat de l'exercice ou dans les capitaux propres selon l'élément auquel il se rapporte.

Les impôts différés sont classés en actifs et passifs non courants.

3.15 Clients et comptes rattachés - Autres débiteurs

Lors de leur entrée au bilan, les créances sont valorisées à leur juste valeur qui correspond à la valeur nominale hormis celles à long terme pour lesquelles les effets de l'actualisation sont significatifs. Les créances sont par la suite évaluées selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Une dépréciation est pratiquée lorsque la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur comptable.

Les créances sont dépréciées en fonction du risque de non recouvrement basé sur des analyses individuelles et statistiques.

Les autres créances enregistrées dans la rubrique « autres débiteurs » comprennent principalement les créances fiscales et sociales, les créances sur cessions d'immobilisations, les comptes courants SNCF.

3.16 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie comprend les fonds en caisse et les dépôts bancaires à vue.

Les équivalents de trésorerie englobent quant à eux, les placements à très court terme très liquides, facilement convertibles en un montant connu de trésorerie et soumis à un risque négligeable de changement de valeur tels que les OPCVM monétaires et certificats de dépôts dont l'échéance à la date d'acquisition est inférieure à trois mois. Ces titres sont comptabilisés à leur juste valeur avec variations de juste valeur en résultat financier (cf. § 3.12).

3.17 Dotation en capital

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

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

A la date du 31 décembre 2014, le montant cumulé des dotations en capital s'établit à 9,8 milliards d'euros.

3.18 Réserves et résultats accumulés

Cette rubrique est composée du report à nouveau, des réserves convertibles, des réserves de conversion et du résultat de l'exercice.

Une partie des réserves enregistre les variations de juste valeur, constatées depuis l'origine, des actifs financiers disponibles à la vente et des instruments de couverture de flux de trésorerie (uniquement la part efficace des couvertures de flux de trésorerie pour les opérations en vie).

3.19 Provisions

Le groupe comptabilise des provisions lorsque trois conditions sont réunies :

- Le groupe est tenu par une obligation légale ou implicite qui résulte d'événements passés ;
- Une sortie de ressources sera probablement nécessaire à l'extinction de l'obligation sans contrepartie au moins équivalente ;
- Le montant de la provision peut être estimé de manière fiable.

3.19.1 Provision pour dépollution et risques environnementaux

L'entreprise a mis en place des programmes de désamiantage sur ses actifs ainsi qu'un programme de dépollution portant sur la décontamination ou l'élimination des appareils du domaine ferroviaire contenant du polychlorobiphényle (*PCB*) ainsi qu'à l'élimination des traverses créosotées. Le montant provisionné est la meilleure estimation de la dépense qui devrait être nécessaire pour éteindre l'obligation, actualisée à la date de clôture lorsque l'impact de l'actualisation s'avère significatif.

3.19.2 Autres provisions

Tous les risques identifiés sont régulièrement passés en revue. Les provisions utilisées sont reprises au compte de résultat en contrepartie des charges correspondantes.

3.20 Avantages du personnel

SNCF Réseau dispose de régimes de retraite à cotisations définies et à prestations définies.

Dans le premier cas, l'établissement verse des cotisations fixes à une entité indépendante. Une fois ces cotisations réglées, il n'est tenu par aucun autre engagement de paiement. Les cotisations sont enregistrées dans les charges de personnel dès leur exigibilité.

Dans le second cas, les salariés de SNCF Réseau ne bénéficient pas de régimes à prestations définies autres que les régimes légaux ou conventionnels à savoir les indemnités de fin de carrière et les comptes épargne temps.

Indemnités de fin de carrière :

Le passif inscrit au bilan à ce titre est égal à la valeur actualisée de l'obligation du groupe envers les salariés à la date d'évaluation. Cette obligation est calculée selon la méthode des unités de crédit projetées et est basée sur des hypothèses d'évolution des salaires, de mortalité, d'âge de départ en retraite et de turnover du personnel.

Le taux d'actualisation des paiements futurs est déterminé par référence au taux Bloomberg swap 20 ans.

Les écarts actuariels liés à l'expérience ou générés par ajustement des hypothèses actuarielles sont intégralement comptabilisés en capitaux propres.

Comptes épargne temps :

Le passif inscrit au bilan utilise les mêmes règles d'évaluation que celle utilisée pour la détermination de l'obligation d'indemnité de fin de carrière. Les écarts actuariels déterminés lors de ce calcul, sont intégralement comptabilisés en capitaux propres

3.21 Subventions

SNCF Réseau reçoit deux grands types de subventions : les subventions reçues dans le cadre des conventions de financement des projets d'investissement conclues avec des tiers (État, Collectivités locales, Régions, ...) et celles attribuées par la Loi de Finances et notifiées par l'Etat.

a) Les subventions reçues dans le cadre des conventions de financement des projets d'investissement conclues avec des tiers :

Elles suivent la même règle comptable que les dépenses :

- elles sont enregistrées au compte de résultat dans le compte de produit spécifique « subventions d'exploitation » pour couvrir les dépenses d'exploitation (études générales, études préliminaires),
- elles sont enregistrées au passif du bilan « en subventions » en passifs non courants lorsqu'elles couvrent des dépenses immobilisées. Ces subventions sont ensuite virées au compte de résultat au même rythme que les amortissements pratiqués sur les immobilisations en service. Pour les terrains non amortissables, SNCF Réseau retient la durée moyenne d'amortissement des actifs attachés à ces terrains.

Les modalités de paiement de ces subventions diffèrent selon les projets d'investissements et l'identité du payeur. Elles sont versées selon un échéancier prévu dans la convention de financement ou selon l'avancement réel des travaux.

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

Les « subventions méritées » relatives aux contrats de PPP ou concession sont comptabilisées de la même façon en fonction du pourcentage d'avancement des travaux, en miroir de la comptabilisation de la production en cours (cf paragraphe 3.10).

b) La subvention publique attribuée par la Loi de Finances et notifiée :

Cette subvention a un caractère forfaitaire et est destinée à concourir à l'équilibre financier de l'Etablissement. Elle est comptabilisée en subvention d'exploitation.

Cette subvention attribuée par le Parlement est enregistrée au bilan au 1^{er} janvier de l'année à laquelle elle se rattache pour le montant voté dans la loi de Finances à la fin de l'exercice précédent et notifié par courrier par les autorités de tutelle. Elle est constatée au compte de résultat linéairement.

3.22 Evaluation et comptabilisation des passifs financiers

Hormis les instruments dérivés passifs et les passifs évalués à la juste valeur par le biais du résultat, les passifs financiers sont évalués initialement à la juste valeur puis au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt.

Dettes financières :

Les emprunts émis par SNCF Réseau sont initialement enregistrés à leur juste valeur c'est-à-dire pour le montant des fonds encaissés nets des coûts de transaction et des primes d'émission. Ils sont ensuite comptabilisés à leur coût amorti par utilisation de la méthode du taux d'intérêt effectif avec séparation éventuelle des dérivés incorporés.

Pour les dettes en devises, l'application de la méthode du taux d'intérêt effectif s'effectue avec les flux de trésorerie en devises étrangères. A chaque clôture, le coût amorti est converti au cours de clôture.

Les emprunts sont classés en dettes financières non courantes et passifs financiers courants pour la partie dont l'échéance est inférieure à 1 an. Les concours bancaires sont classés en passifs financiers courants.

Lorsque le passif financier émis comprend un dérivé incorporé devant être comptabilisé de façon séparée, alors le coût amorti est calculé sur la seule composante dette. La valeur du coût amorti correspond à la date d'émission au produit de l'obligation minorée de la juste valeur du dérivé incorporé (cf. § 3.13.5).

Prêts RIF :

Le groupe reçoit de la région Ile de France des prêts à taux bonifiés. Ces prêts sont comptabilisés à leur juste valeur à l'origine (valeur actuelle des flux contractuels actualisés au taux de financement de marché normal de SNCF Réseau) et la différence avec la trésorerie reçue est traitée comme une subvention. L'emprunt au taux de marché est ensuite comptabilisé selon la méthode du coût amorti et la subvention est reprise linéairement au résultat sur la durée moyenne d'amortissement des actifs financés (environ 30 ans).

Autres passifs non courants :

Les autres passifs non courants comprennent principalement les dépôts et cautionnements reçus des clients dans le cadre des conventions d'occupation.

Autres passifs financiers courants :

Ces passifs comprennent la part de la dette long terme à moins d'un an ainsi que les émissions à court terme.

3.23 Fournisseurs et comptes rattachés / autres crédateurs

Fournisseurs et comptes rattachés :

Cette rubrique englobe les dettes commerciales. Ces dettes sont enregistrées à leur juste valeur. Les dettes portant intérêt à un taux différent de celui du marché sont actualisées lorsque l'effet de cette actualisation est significatif.

Autres crédateurs :

Les autres crédateurs comprennent les dettes fiscales et sociales, les avances sur cessions d'immobilisations, les charges imputables à l'exercice en cours mais qui ne seront réglées qu'ultérieurement ainsi que les produits encaissés par avance. Ces dettes sont enregistrées à leur juste valeur.

3.24 Actifs et passifs non courants détenus en vue de la vente

L'article 63 de la loi de finances pour 2006 permet de déclasser les biens immobiliers de SNCF Réseau inutiles à ses missions de service public ferroviaire, telles que définies à l'article 1^{er} de la loi du 13 février 1997, et de les transférer en pleine propriété à une société détenue par l'Etat pour assurer leur valorisation. Ces transferts sont réalisés moyennant une indemnité égale à la valeur nette comptable des biens transférés appréciée à la clôture du dernier exercice précédant le transfert.

Les actifs pour lesquels une décision de cession a été prise par le Conseil d'Administration sont classés dans la rubrique « Actifs détenus en vue de la vente » et sont soumis à un traitement comptable spécifique en application de la norme IFRS 5.

Les passifs qui se rapportent à ces actifs sont présentés séparément au bilan dans la rubrique « Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente ».

L'amortissement de ces actifs cesse à compter de la date de leur classement dans cette catégorie.

3.25 Contrats de location

Location financement :

Les biens financés en contrat de location financement sont inscrits en immobilisations corporelles dès lors que ces contrats ont pour effet de transférer au preneur la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété des actifs loués, le transfert de propriété pouvant intervenir ou non, in fine . Ces actifs sont amortis sur leur durée d'utilité ou sur la durée du contrat de location correspondant lorsqu'elle est inférieure. Une dette est constatée au passif en contrepartie. Les redevances réglées en vertu de ces contrats sont scindées entre amortissement de la dette et charge financière.

A l'heure actuelle, les principaux contrats de location financement concernent des photocopieurs et des véhicules de fonction.

Location simple :

Les contrats de location pour lesquels le bailleur conserve la majeure partie des risques et des avantages inhérents à la propriété sont classés en contrats de location simple. Les loyers sont comptabilisés au compte de résultat.

3.26 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires est constitué essentiellement par des prestations de services générées par l'activité ferroviaire et est appréhendé au moment de la réalisation de ces prestations. Ces redevances d'infrastructures se décomposent en droit d'accès, droits de réservation des sillons, droits de réservation des accès en gare et droits de circulation. A ces prestations minimales ferroviaires, il convient d'ajouter des prestations complémentaires, à savoir la redevance complémentaire d'électricité et les prestations complémentaires relatives aux chantiers de transports combinés, à l'utilisation des triages, au stationnement sur certaines voies ainsi qu'à l'usage des voies de la gare « Futuroscope ».

A ces prestations s'ajoutent des ventes de fournitures qui correspondent pour l'essentiel aux ventes et récupérations de vieilles matières.

Le chiffre d'affaires comprend également des produits « hors trafic » constitués par les produits d'occupation des actifs de l'UGT Patrimoine.

Note 4 - Compléments d'informations relatifs au bilan

4.1 Immobilisations incorporelles

La valeur nette des immobilisations incorporelles au 31 décembre 2014 s'analyse comme suit :

Tableau d'analyse des immobilisations incorporelles					
(en millions d'euros)	Logiciels		Autres incorporels		Total
Arrêté au 31 décembre 2013					
Coût	142,1		25,0		167,1
Amortissements cumulés	-84,5		-10,1		-94,6
Dépréciations cumulées					
Valeur nette comptable	57,5		14,9		72,4
Arrêté au 31 décembre 2014					
Valeur nette comptable à l'ouverture	57,5		14,9		72,4
Acquisitions	39,3		0,0		39,3
Productions					
Cessions	-0,6				-0,6
Différence de conversion					
Reclassement	0,5		7,9		8,4
Dotations aux amortissements	-15,8		-5,9		-21,7
Reprises sur amortissements					
Reprise sur cession					
Reprises sur amortissements	0,6				0,6
Ecart de réévaluation					
Variation					
Changement de méthodes					
Restructuration					
Entrées de périmètre					
Changement de mode (ancien mode)					
Changement de mode (nouveau mode)					
Variation de taux d'intégration					
Augmentation de taux d'intérêt					
Sorties de périmètre					
Autres mouvements	0,0				0,0
Valeur nette comptable à la clôture	81,4		17,0		98,4
Arrêté au 31 décembre 2014					
Coût	181,2		32,9		214,2
Amortissements cumulés	-99,8		-16,0		-115,8
Dépréciations cumulées					
Valeur nette comptable	81,4		17,0		98,4

Le montant des dépenses d'investissement incorporel de l'exercice 2014 comprend 35,7 M€ de production immobilisée sur projets informatiques.

4.2 Immeubles de placement

Les produits locatifs des immeubles de placement sont de 83,5 M€ en 2014 contre 82,4 M€ pour l'année 2013. Les charges opérationnelles directes de gestion du patrimoine s'élève à 103,6 M€ en 2014 contre 100,6 M€ pour l'année 2013, y compris pour la part relative à la gestion des cessions.

Compte tenu de la méthode d'évaluation des immeubles de placement (cf. 3.9), il n'est pas possible de donner une valeur de marché à chacun des actifs de cette catégorie comme le préconise le paragraphe 79.e de la norme IAS 40.

Tableau d'analyse des immeubles de placement	
(en millions d'euros)	Immeubles de placement
Au 1er janvier 2013	
Coût	414,2
Amortissements cumulés	(19,9)
Dépréciations cumulées	
Valeur nette comptable	394,4
Exercice clos le 31 décembre 2013	
Valeur nette comptable à l'ouverture	394,4
Cessions	(17,6)
Acquisition	0,0
Reclassement et transfert en actifs destinés à être cédés	0,0
Dotations aux amortissements	(1,7)
Reprises sur amortissements	
Reprise sur cession	0,6
Autres mouvements	
Valeur nette comptable à la clôture	375,7
Au 31 décembre 2013	
Coût	396,7
Amortissements cumulés	(21,0)
Dépréciations cumulées	
Valeur nette comptable	375,7
Arrêté au 31 décembre 2014	
Valeur nette comptable à l'ouverture	375,7
Cessions	(22,0)
Acquisition	2,0
Reclassement et transfert en actifs destinés à être cédés	0,0
Dotations aux amortissements	(1,5)
Reprises sur amortissements	
Reprise sur cession	0,6
Autres mouvements	
Valeur nette comptable à la clôture	354,7
au 31 décembre 2014	
Coût	376,6
Amortissements cumulés	(21,9)
Dépréciations cumulées	
Valeur nette comptable	354,7

4.3 Immobilisations corporelles

4.3.1 Tableau des immobilisations corporelles

La valeur nette des immobilisations corporelles au 31 décembre 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
Au 1er janvier 2013					
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
Valeur nette comptable	6 304,0	28 386,9	4 205,2	10 708,5	49 604,6
Valeur nette comptable à l'ouverture					
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 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
Valeur nette comptable à la clôture	6 905,1	26 399,3	5 216,9	17 592,2	56 113,5
Au 31 décembre 2013					
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
Valeur nette comptable	6 992,0	26 312,4	5 216,9	17 592,2	56 113,5
Ecarts					
Arrêté au 31 décembre 2014					
Valeur nette comptable à l'ouverture	6 905,1	26 399,3	5 216,9	17 592,2	56 113,5
Acquisitions	0,0	52,1	5,5		57,6
Productions				6 747,2	6 747,2
Cessions	-1,0	0,0	-0,3	-1,8	-3,2
Différence de conversion					
Reclassement et transfert en actifs destinés à être cédés	812,6	3 199,3	2 017,6	-6 038,2	-8,6
Virement de poste à poste	-1,2	1,2	0,0		0,0
Dotations aux amortissements	-117,3	-923,6	-519,0	0,0	-1 559,8
Reprises sur amortissements	0,0	0,0	0,3	0,0	0,3
Dotations aux provisions pour dépréciation	-0,1			-4,1	-4,2
Reprises sur provisions pour dépréciation		0,0	0,0	15,1	15,1
Autres mouvements	0,0	30,8	-0,4	-4,4	26,0
Valeur nette comptable à la clôture	7 598,1	28 759,1	6 720,6	18 305,9	61 383,7
au 31 décembre 2014					
Coût	8 242,4	38 976,8	12 071,9	18 318,6	77 609,8
Amortissements cumulés	-643,7	-10 217,8	-5 351,3	0,0	-16 212,8
Virement de poste à poste	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dépréciations cumulées	-0,5	0,0	0,0	-12,7	-13,2
Valeur nette comptable	7 598,1	28 759,1	6 720,6	18 305,9	61 383,7

Le montant des frais d'études constatés en charge (IAS38.126) est de 76,4 M€ en 2014 contre 66 M€ pour l'exercice 2013.

Production d'immobilisations

Le montant total des dépenses d'investissement corporelles pour l'exercice 2014 s'élève à 6 804,8M€.

Ce montant comprend :

- 6 744,7 M€ de dépenses d'investissement qui se décomposent en :
 - ❖ 6 741,3 M€ de dépenses sur projets d'investissement infrastructure
 - dont 3 531 M€ de production mandatée (dont 1 M€ pour l'activité DCF)
 - dont 596,8 M€ de production directe.
 - dont 144,5 M€ d'activation des intérêts hors PPP sur ces productions
 - dont 2 469 M€ de production au titre des PPP et des concessions (GSMR 209 M€, BPL 726,4 M€, SEA 1 076,6 M€ et CNM 456,9 M€)
 - ❖ 1 M€ d'augmentation des avances au titre des réserves foncières
 - ❖ 2,4 M€ de dépenses mandataires au titre de la gestion du patrimoine foncier et immobilier
- 59,6 M€ d'autres dépenses d'investissement acquises dont 52,1 M€ d'investissement infrastructure

4.3.2 Mises en service

Le montant des immobilisations corporelles mises en services s'élève à 5 991,8 M€ :

- 5 554,1 M€ projets en maîtrise d'ouvrage déléguée hors SNCF
- 3,5 M€ projets en maîtrise d'ouvrage déléguée hors SNCF
- 414,2 M€ de projets en maîtrise d'ouvrage directe
- 17,6 M€ au titre du PPP GSMR
- 0,7 M€ au titre d'investissements pour l'activité DCF
- 1,7 M€ pour le fonctionnement et autres

Le montant des immobilisations incorporelles mises en service s'élève à 59,2 M€ pour l'exercice 2014, contre 20,2 M€ en 2013.

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

UGT Infrastructure

Un test de dépréciation a été réalisé au 31/12/2014 selon la même méthodologie que celle utilisée pour le test réalisé au 31/12/2013.

En termes d'hypothèses, il convient de noter qu'une mise à jour a été réalisée en fonction des seules informations disponibles à date de réalisation du test. Cette mise à jour concerne principalement les éléments du budget 2015 arrêté en conseil d'administration RFF du 17 décembre 2014 ainsi que la chronique d'évolution des péages du client SNCF Mobilités.

Ainsi, le test réalisé reste à la « maille RFF avant réforme » sur la base du dernier Plan Moyen Terme sur ce même périmètre dans l'attente de disposer des éléments à la « maille SNCF Réseau après réforme » et notamment du nouveau contrat pluriannuel avec l'Etat qui devrait être signé en 2015.

En effet, le contrat pluriannuel, prévu aux termes de l'article L2111-10 du code des transports, d'une durée de 10 ans, doit notamment fixer :

- Les moyens financiers alloués aux différentes missions de SNCF Réseau
- Les principes qui seront appliqués pour la détermination de la tarification annuelle de l'infrastructure,
- L'évolution des dépenses de gestion de l'infrastructure, comprenant les dépenses d'exploitation, d'entretien et de renouvellement, celle des dépenses de développement ainsi que les mesures prises pour maîtriser ces dépenses et les objectifs de productivité retenus,
- Le taux de couverture par les ressources de SNCF Réseau du coût complet à atteindre annuellement ainsi que la trajectoire à respecter du rapport entre la dette nette de SNCF Réseau et sa marge opérationnelle

Ce contrat étant actuellement en cours d'élaboration, de même que la trajectoire qui doit en sous-tendre les aspects financiers, il n'a pas été possible de projeter, à date, des cash flows opérationnels issus de la nouvelle trajectoire après réforme.

Il convient toutefois de noter que les éléments de l'article L2111-10-1 prévoient que les investissements de SNCF Réseau soient financés selon des modalités permettant d'assurer la maîtrise de sa dette et que « les règles de financement et les ratios mentionnés visent à garantir une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires, en prenant en compte les conditions de la concurrence intermodale ». En conséquence, à la date de clôture de ses comptes, SNCF Réseau considère que le nouveau contrat pluriannuel ne pourra être de nature à dégrader ses équilibres d'exploitation et de financement, sauf éventuellement à la marge.

Sensibilité :

La valeur calculée est dépendante du taux d'inflation long terme retenu pour projeter les flux au-delà de 2030 dans le calcul de la valeur terminale. Il est rappelé que le taux d'inflation projeté jusqu'en 2030 est le taux d'inflation ferroviaire. La sensibilité est de l'ordre de +0,9 Md€ par augmentation de 10 points de base de l'inflation.

La valeur d'utilité est également fortement dépendante des hypothèses retenues en termes de redevances commerciales et de dépenses d'investissement. Une variation de +/- 0,1% de l'indexation des redevances entraîne une variation correspondante de +/- 1,4 Md € de la valeur actualisée des flux. Une variation de +/- 0,1 Md€ des dépenses annuelles d'investissement entraîne une variation de -/+2,1 Md € de la valeur actualisée des flux.

Le taux d'actualisation retenu est de 5,5% après impôt, sans changement par rapport aux exercices précédents. Une variation de taux de +/- 0,1% entraîne une variation de -/+ 1 Md € de la valeur actualisée des flux.

La valeur d'utilité du réseau ressort à 36,7 Mds € pour une valeur nette comptable de référence au 31/12/2014 de 34,5 Mds €.

UGT Patrimoine

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

4.3.4 Tableau des dépréciations des immobilisations en cours

(en millions d'euros)	Montant des dépenses cumulées au 31/12/2014	Montant des dépréciations au 31/12/2013	Dotations	Reprises	Montant des dépréciations au 31/12/2014
Projets dormants	13,9	23,7	4,1	-15,1	12,7
Voies de port immobilisations en cours	0,0				0,0
Autres	0,0	0,4	0,1		0,5
Total	13,9	24,1	4,2	-15,1	13,2

4.4 Actifs financiers courants et non courants

(en millions d'euros)	31/12/2014			31/12/2013			Variation
	Courant	Non courant	Total	Courant	Non courant	Total	Total
Actifs financiers disponibles à la vente (1)	0,0	0,5	0,5	0,0	0,5	0,5	0,0
Créances à long terme et dépôts versés	-0,3	5,9	5,6	0,0	5,9	5,9	-0,3
Créances sur cession d'immobilisations	51,2	1,0	52,2	64,3	7,8	72,1	-19,9
Comptes courants	1,0	0,0	1,0	1,5	0,0	1,5	-0,5
Autres actifs financiers	415,0	1 174,4	1 589,4	650,5	583,9	1 234,3	355,0
Total actifs financiers bruts	466,9	1 181,8	1 648,7	716,3	598,1	1 314,3	334,4
Provisions	-0,4	-0,7	-1,2	-0,5	-2,0	-2,5	1,4
Total actifs financiers	466,5	1 181,1	1 647,6	715,8	596,0	1 311,8	335,8

Les créances à long terme et les dépôts versés sont évalués au coût amorti. Ce coût amorti est jugé représentatif de la meilleure estimation de la juste valeur de ces actifs.

Autres actifs financiers courants :

Ce poste comprend les TCN de maturité supérieure à 3 mois à l'origine pour 415 M€ au 31/12/2014.

Autres actifs financiers non courants :

Au 31/12/2014 les immobilisations financières comprennent pour 1 174,4 M€ des subventions à appeler au titre des projets PPP en cours, dont 730,8 M€ pour le projet BPL et 443,6 M€ pour CNM.

Ces actifs financiers représentent les subventions à recevoir par RFF de l'Etat lui permettant de rembourser ses dettes vis-à-vis d'Eiffage pour BPL d'une part et vis-à-vis d'Oc'Via pour CNM d'autre part. Ces subventions seront reçues à compter de 2017.

Parallèlement SNCF Réseau a constaté des dettes financières pour les mêmes montants qu'elle devra rembourser également à compter de 2017 (cf § 4.11.1).

Le montant de 1 174,4 M€ est représentatif de l'avancement des projets au 31/12/2014.

Les relations avec les filiales et participations non consolidées sont matérialisées dans le tableau suivant :

	% du capital détenu
SAS Lyon Turin Ferroviaire	50%
GEIE ERTMS	16,67%
GIE S2IF	50%
GEIE SEA Vitoria Dax	50%
GEIE RFC2	49%
GEIE RFC6	20%
GEIE NAF GCT	50%
GEIE CFM4	33%

Le conseil d'administration de RFF en date du 17/12/2014 a autorisé son Président à céder à l'Etat les parts détenues dans LTF en vue de la mise en place du promoteur public chargé de la réalisation de la section transfrontalière de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin. La participation dans la SAS Lyon-Turin-Ferroviaire a été évaluée sur base de la quote-part dans les capitaux propres de LTF au 31/12/2013, valeur correspondant au prix de cession. Le résultat net de la SAS Lyon-Turin-Ferroviaire est nul au titre de l'exercice 2014.

SNCF Réseau en tant qu'administrateur fondateur a participé à la création de la Fondation de Coopération Scientifique RAILENIUM. La FCS est née par décret du 26 octobre 2012 et a pour objet la définition et la mise en œuvre d'une politique commune de coopération dans le domaine des infrastructures de transports ferroviaires.

SNCF Réseau, en tant qu'administrateur fondateur, a un engagement de dotation initial de 2,04 M€ sur 5 ans dans cette Fondation, ainsi qu'un engagement complémentaire de ressources de 0,8 M€ sur 2 ans à compter de 2015.

Le total de 2,04 M€ de dotation initial a été versé en 2012, 2013 et 2014.

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
LTF	-9,8	-27,5
AIREFSOL ENERGIES SAS	0,0	0,7
GIE S2IF	0,0	0,0
GEIE VITORIA DAX C/C	0,6	0,6
GEIE NAFGCT CC	-0,2	-0,1
GEIE CFM4	0,3	0,1
Total	-9,0	-26,2

4.5 Impôts différés

(en millions d'euros)	Impôt différé Actif
Impôt différé au 31/12/2013	3 675,1
Impôt différé sur résultat 2014	-44,5
Impôt différé sur variation OCI 2014	170,2
Impôt différé au 31/12/2014	3 800,7

La constatation en résultat d'une charge de 44,5 M€ provient essentiellement de l'impact de la norme IAS 23 avec l'activation des intérêts à hauteur de 64,2 M€. Le montant d'impôt différé lié à la consommation du déficit fiscal pour 20,3 M€ est largement compensé par les montants relatifs aux autres retraitements dont 34,8 M€ concernant les variations de valeur des instruments financiers comptabilisés en résultat.

L'impôt différé constaté en réserves provient essentiellement des variations de valeur des instruments financiers comptabilisées en OCI.

Malgré l'allongement du délai d'utilisation du déficit reportable induit par les mesures des lois de finances pour 2012 et 2013, SNCF Réseau estime que son déficit pourra être totalement consommé. L'horizon au terme duquel le déficit pourrait être consommé avait été estimé à 2035 à la maille du périmètre « RFF avant réforme », cette estimation étant notamment basée sur le business plan servant à la réalisation du test de dépréciation des actifs, et des estimations des charges financières nettes futures.

De la même façon que pour le test de dépréciation des actifs de l'UGT Infrastructure, les hypothèses retenues pour cette estimation n'ont pu être mises à jour des perspectives induites par la réforme du système ferroviaire.

Le contrat pluriannuel en cours d'élaboration, de même que la trajectoire financière qui doit en sous-tendre les aspects financiers devraient cependant permettre de confirmer la consommation du déficit fiscal de SNCF Réseau à un horizon moyen terme. Il convient en effet de rappeler que l'un des objectifs de la réforme ferroviaire est de faciliter la mise en œuvre de synergies, y compris en matière fiscale. Ainsi, SNCF Réseau est entrée dans le périmètre d'intégration fiscale de SNCF à compter du 1er janvier 2015.

4.6 Clients

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

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Péages	787,2	783,8
Produits hors trafic	18,4	25,2
Autres	55,5	44,3
Provisions	-21,9	-29,3
Valeur nette des clients et comptes rattachés	839,1	824,0

Dépréciation des créances

Les dépréciations ont évolué comme suit :

(en millions d'euros)	31/12/2013	Dotations	Reprises Consommées	Non utilisées	31/12/2014
Péages	14,9	7,6	13,7	0,6	8,1
Produits hors trafic	13,9	8,1	6,3	3,0	12,7
Autres	0,6	0,9	0,0	0,3	1,1
Créances sur cessions d'immobilisations	2,5	2,8	0,0	4,2	1,1
Provision pour créances douteuses	31,8	19,4	20,1	8,1	23,0

Les 23 M€ comprennent la provision sur les créances clients à hauteur de 21,9 M€ et la provision concernant les créances sur cessions d'immobilisations pour 1,1 M€.

4.7 Autres débiteurs

Ces créances se composent des éléments suivants :

(en millions d'euros)	Créances fiscales et sociales	Charges constatées d'avance	Autres débiteurs	Total autres débiteurs
Valeur brute au 31.12.2013	478,2	5,7	309,0	792,9
Provisions				
Valeur nette au 31.12.2013	478,2	5,7	309,0	792,9
Valeur brute au 31.12.2014	444,1	4,6	443,2	891,9
Provisions				
Valeur nette au 31.12.2014	444,1	4,6	443,2	891,9

Les échéances des créances composant la rubrique sont majoritairement à moins d'un an.

4.7.1 Créances fiscales et sociales

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Demande de remboursement de crédit de TVA	119,7	96,1
TVA à régulariser	195,9	222,4
TVA déductible	128,5	124,9
Créances sur impôts	0,0	34,8
Créances sur le personnel	0,0	0,0
Total	444,1	478,2

La variation du poste créances fiscales et sociales provient essentiellement de la créance d'impôts constatée au 31/12/2013 pour 34,8 M€ vis-à-vis de l'Etat à comparer aux 8,5 M€ au 31/12/2014 constatés au passif (poste « autres créditeurs »).

4.7.2 Charges constatées d'avance

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Autres dont loyers et charges	4,6	5,7
Total	4,6	5,7

4.7.3 Autres débiteurs

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Fournisseurs avoirs à recevoir et avances	442,4	305,6
Autres débiteurs divers	0,8	3,4
Total	443,2	309,0

La variation de ce poste par rapport à 2014 s'explique principalement, par l'évolution des sommes versées d'avance par rapport à l'avancement effectif des projets PPP BPL et CNM.

4.8 Subventions à recevoir

Les subventions à recevoir se décomposent ainsi :

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Subventions à encaisser	1 366,9	1 194,2
Subventions à appeler	1 030,9	890,0
Provisions pour dépréciation	-38,1	-35,8
Total	2 359,8	2 048,3

L'augmentation des subventions à encaisser concerne principalement le contrat de concession SEA 794 M€ au 31/12/2014 contre 567,2 M€ au 31/12/2013, dans la mesure où SNCF Réseau est intermédiaire entre les financeurs et le concessionnaire LISEA.

4.9 Trésorerie et équivalents de trésorerie

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013	Variation
Banques(comptes en euros) et disponibilités	503,1	28,4	474,7
Banques(comptes en devises) et disponibilités	0,0	0,0	0,0
Fonds en caisse et dépôts à vue	503,1	28,4	474,7
Sicav monétaires	1 445,1	1 173,6	271,6
TCN et ICNE sur TCN	916,0	2 053,0	-1 137,0
Équivalents de trésorerie	2 361,2	3 226,6	-865,4
Trésorerie et équivalents de trésorerie au bilan	2 864,3	3 255,0	-390,7
Découverts bancaires en euros	6,8	1,4	5,4
Découverts bancaires en devises	0,7	0,3	0,4
Découverts bancaires remboursables à vue	7,5	1,7	5,8
Trésorerie nette et équivalents de trésorerie	2 856,8	3 253,4	-396,6

4.10 Actifs non courants détenus en vue de la vente et passifs liés

Au 31/12/2014, les actifs déclarés inutiles au ferroviaire et à céder ont une valeur nette de 0,6 M€ et concernent les projets Gare Eole Rosa Parks et Bordeaux (AGC) ST-J Armagnac.

4.11 Subventions

4.11.1 Synthèse des subventions non courantes

(en millions d'euros)	31/12/2014			31/12/2013		
	Subventions mises en service	Subventions en cours	Total	Subventions mises en service	Subventions en cours	Total
Subventions sur immobilisations en cours		8 534,3	8 534,3		7 828,2	7 828,2
Subventions nettes mises en service	12 055,4		12 055,4	10 162,0		10 162,0
Subventions sur prêts à taux bonifié	15,1		15,1	16,3		16,3
Reprise subvention sur terrains mis en service	47,5		47,5	36,4		36,4
Subventions de renouvellement	3 569,3		3 569,3	3 705,6		3 705,6
Total	15 687,3	8 534,3	24 221,6	13 920,3	7 828,2	21 748,5

4.11.2 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 31.12.2014
Terrains, bâtiments et aménagements	1 196,3	497,4	-18,1	(72,9)	1 602,6
Terrassement, voies, ouvrages d'art et passages à niveau	7 133,8	735,7	39,3	(197,4)	7 711,4
Installations techniques, électrification, telecom	1 831,7	1 118,9	-30,2	(186,1)	2 734,3
Immobilisations incorporelles	0,2	7,8	-0,1	(0,8)	7,2
Total	10 162,0	2 359,8	-9,1	-457,2	12 055,5

La colonne « virement de poste à poste » regroupe l'impact de régularisation des « OD » de l'exercice précédent au titre du « rattrapage » des retards de mise en service comptable.

4.11.3 Subventions sur immobilisations en cours

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

La subvention méritée au 31/12/14 s'élève à 8 534,3 M€, dont 2 442,9 M€ de subvention d'investissement au titre du projet en PPP SEA.

(en millions d'euros)	Montant Brut au 31/12/2014	Augmentation	Mise en service	Virement de poste à poste	Reclassement	Montant Brut au 31/12/2014
	7 828,2	3 048,4	-2 359,8	0,0	17,4	8 534,3

Subvention de renouvellement et mise aux normes

SNCF Réseau ne reçoit plus de subvention de renouvellement depuis la refonte des subventions d'Etat intervenue à compter du 01/01/2009. SNCF Réseau continue cependant à 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
Total brut	4 560,4	675,0	900,0	1 195,0	985,2	805,2	4 560,4

▪ Mise en service de la subvention de renouvellement

(en millions d'euros)	Année de mise en service	Date de mise en service	Durée de reprise	Montant en service	Cumul reprise	Montant net au 31/12/2014
	2 004	01/07/2004	38	675,0	-186,5	488,5
	2 005	25/03/2005	42	573,9	-133,5	440,4
	2 006	09/05/2006	42	878,4	-180,9	697,5
	2 007	21/03/2007	35	734,2	-163,3	570,9
	2 008	17/04/2008	33	68,8	-14,2	54,6
	2 009	17/01/2009	42	844,4	-158,1	686,3
	2 010	22/01/2010	38	435,5	-98,4	337,2
	2 011	01/01/2011	51	20,5	-2,2	18,3
	2 012	01/01/2012	28	254,8	-50,4	204,5
	2 013	01/01/2013	41	74,8	-3,6	71,2
Total				4 560,4	-991,1	3 569,3

▪ Subvention de renouvellement nette

(en millions d'euros)	Montant brut	Cumul reprise 31/12/2014	Montant net au 31/12/2014
Subvention sur immobilisations mises en service	4 560,4	-991,1	3 569,3
Subvention sur immobilisations en cours	0,0		0,0
Total	4 560,4	-991,1	3 569,3

4.11.4 Subventions courantes

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

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Subventions d'exploitation appelées d'avance	153,7	167,1
Subventions d'investissement appelées d'avance	1 662,2	1 920,8
Total	1 815,9	2 087,9

4.12 Provisions

4.12.1 Répartition courant / non courant

(en millions d'euros)	31/12/2014			31/12/2013		
	courant	non courant	Total	courant	non courant	Total
-Litiges	24,5	322,7	347,2	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	0,0	107,5	107,5	1,8	113,3	115,1
-Provisions pour avantages du personnel	0,0	15,4	15,4	0,0	10,6	10,6
-Titres en équivalence	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Provisions	24,5	445,5	470,1	13,8	407,5	421,3

4.12.2 Variation des provisions

(en millions d'euros)	31/12/2013	Dotations	Reprises		31/12/2014
			Consommées	Non utilisées	
Provisions pour risques et charges					
-Litiges	295,5	60,6	6,6	2,2	347,2
-Charges fiscales et sociales	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
-Dépollution et risques environnementaux	115,1	0,0	7,4	0,2	107,5
-Provisions pour avantages du personnel	10,6	4,7	0,0	0,0	15,4
-Titres en équivalence	0,0				0,0
Provision pour risques et charges	421,3	65,3	14,0	2,5	470,1

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,
- des risques fiscaux faisant actuellement l'objet d'une procédure contentieuse.

Malgré les mises à jour de provisions réalisées en 2014, il convient de rappeler qu'il subsiste une incertitude quant à l'évaluation du montant de deux provisions en particulier :

1. Litiges concernant les inondations en Arles de décembre 2003 : Le tribunal administratif de Marseille a rejeté 18 requêtes présentées contre RFF devenu SNCF Réseau et SNCF, considérant que ces inondations relevaient d'un « cas de force majeure exonérant de toutes responsabilités » SNCF Réseau et SNCF. Il en va de même des conclusions du rapporteur public qui conclut au rejet des demandes au fond. Le délai d'appel étant toujours en cours, la provision a été maintenue par mesure de prudence.
2. Dépollution et risques environnementaux : la provision comptabilisée à la date d'arrêt est calculée sur la base de la connaissance à cette date des actifs à traiter ; cette provision reste à actualiser au fur et à mesure de la poursuite par SNCF Réseau de ses travaux pour identifier les programmes à mettre en œuvre et chiffrer les coûts de dépollution correspondants.

La mission d'évaluation du risque potentiel d'amiante sur les installations non bâties, quais, passerelles, passages souterrains du périmètre Gare confiée à un prestataire spécialisé est terminée. Elle a permis l'identification des typologies de biens pour lesquels un repérage ou un dossier technique amiante (DTA) est nécessaire. SNCF Réseau sera en mesure d'estimer une éventuelle provision pour risque, lorsque la liste de ces installations sera finalisée.

Procédure juridique en cours : Accident de Brétigny-sur Orge

A la suite du déraillement du train Intercités Paris-Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), et après qu'ont été déposés auprès des juges d'instruction les deux rapports d'expertise techniques qu'ils avaient demandés, RFF et SNCF, devenues respectivement SNCF Réseau et SNCF Mobilités le 1^{er} janvier 2015 (cf supra note 1), ont été mis en examen pour « homicides et blessures involontaires par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité » et entendus par les juges.

SNCF Réseau et SNCF Mobilités contestent fermement les expertises, et mettent en doute le sérieux de l'expertise métallurgique et a demandé un complément de travaux.

Depuis l'accident, SNCF Mobilités a mis en place une équipe dédiée pour accompagner les victimes et leurs familles. Sans attendre, l'EPIC Mobilités s'est engagé, sous l'égide de l'instance de coordination désignée par le ministère des transports, dans un programme d'indemnisation des conséquences humaines et matérielles de cet accident.

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

La provision pour avantages du personnel est analysée au § 4.12.3.

4.12.3 **Avantages du personnel****a/ Variation de la valeur actualisée de l'obligation**

(en millions d'euros)	
Engagements au 31.12.2013	10,6
Coût des services rendus de la période	2,3
Charges d'intérêt sur obligation	0,1
Pertes et gains actuariels	2,8
Prestations payées	-0,5
Réduction ou liquidation de régime	
Autres	
Engagements au 31.12.2014	15,4
Ecart actuariel non reconnu	
Provisions constituées	15,4

Principales Hypothèses de calcul de la valeur actualisée de l'obligation

	31/12/2014	31/12/2013
Taux d'augmentation des salaires	1,84%	2,00%
Taux de charges sociales	47,00%	47,00%
Taux d'actualisation	0,92%	2,55%
Turnover	3,83%	3,28%

b/ Charges au titre des avantages à long terme du personnel

	31/12/2014	31/12/2013
(en millions d'euros)		
Traitements et salaires	-89,4	-81,0
Charges sociales	-34,1	-35,2
Charges de retraites - régimes à cotisations définies	-11,5	-6,9
Charges de retraites - régimes à prestations définies		
Autres avantages postérieurs à l'emploi		
Charges au titre des avantages à long terme du personnel	-134,9	-123,1

c/ Compte de réserve spécial OCI au titre des avantages à long terme du personnel

	31/12/2014	31/12/2013
(en millions d'euros)		
Provision - CET - Engagements de retraite	-2,2	0,7
Charges sociales - CET	-0,3	-0,1
Compte de réserve OCI - Ecart actuariels	-2,5	0,6

4.13 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	31/12/2014			31/12/2013		
		courant	non courant	total	courant	non courant	total
Dettes financières (2)	4.14	4 089,6	39 544,7	43 634,4	4 425,9	35 043,3	39 469,2
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4.9	-2 864,3		-2 864,3	-3 255,0		-3 255,0
TCN à maturité >90j à l'origine	4.4	-415,0		-415,0	-650,5		-650,5
Sous-total dette financière nette avant prise en compte des dérivés		810,3	39 544,7	40 355,1	520,4	35 043,3	35 563,7
Dérivés actif (1)	4.15.3	-262,9	-1 176,6	-1 439,5	-73,0	-780,6	-853,5
Dérivés passif (1)	4.15.3	227,7	2 000,6	2 228,3	141,4	1 674,2	1 815,5
Total dette financière nette		775,2	40 368,7	41 143,9	588,8	35 936,9	36 525,7

(1) principalement affectés à la dette

(2) y compris découverts bancaires

4.14 Dettes financières

Les dettes financières se décomposent de la manière suivante :

(en millions d'euros)	Note	31/12/2014			31/12/2013		
		Courant	Non courant	Total	Courant	Non courant	Total
Dettes long terme SNCF Réseau		1 879,0	38 723,2	40 602,3	2 913,4	33 854,6	36 768,0
Dettes long terme SNCF		405,8	821,5	1 227,3	30,4	1 188,7	1 219,1
Dettes court terme		1 804,8	-	1 804,8	1 482,1	-	1 482,1
Dettes financières		4 089,6	39 544,7	43 634,4	4 425,9	35 043,3	39 469,2

4.14.1 Dette long terme SNCF Réseau

SNCF Réseau a recours aux marchés internationaux de capitaux afin de couvrir son besoin de financement long terme sous la forme majoritairement d'émissions obligataires et de placements privés et dans une moindre mesure d'emprunts contractés auprès d'établissements de crédit et/ou de collectivités locales.

Les ressources à long terme levées par SNCF Réseau au cours de l'année 2014 ont représenté un montant total de 4,5 milliards € (en valeur de remboursement), soit 35 opérations réalisées sur les marchés obligataires libellées en devise euro et en dollar américain.

Le montant total des nouvelles émissions de 2014 comprend la valeur comptable de placements privés à hauteur de 774.10 millions d'euros et d'émissions publiques dont le détail est donné dans le tableau ci-dessous.

(en millions d'euros)	31/12/2014				
	Montant nominal	devise	date d'échéance	taux	Solde Bilan
Emprunts obligataires :					
EMTN RFF 4,50% 30-01-2024	100,0	EUR	30/01/2024	4.5	124,2
EMTN RFF 3,30% 18-12-2042 EUR	800,0	EUR	18/12/2042	3.3	834,0
EMTN RFF 3,125% EUR 25-10-2028	675,0	EUR	25/10/2028	3.125	721,1
EMTN RFF 0,375% EUR 25-02-2016	1 000,0	EUR	25/02/2016	.375	1 004,4
EMTN RFF 4,375 02/06/2022	300,0	EUR	02/06/2022	4.375	372,8
EMTN RFF 2,625% 29-12-2025	900,0	EUR	29/12/2025	2.625	939,7
					3 996,2

Les caractéristiques des emprunts RFF au 31/12/14 sont les suivantes :

	Montant					
Emprunts obligataires	31 494,3					
Autres emprunts	7 452,2					
Dette PPP BPL, GSMR et CNM	1 655,8					
TOTAL	40 602,3					

Emprunts obligataires :
(en millions d'euros)

Type emprunt	Montant nominal	devise	date d'échéance	taux	marge	Solde Bilan
Total OBLIG CAD 4,70% 01-06-2035	276,60	CAD	01/06/2035	4,7		247,20
Total EMTN RFF 2% 12-11-2026 CHF	150,00	CHF	12/11/2026	2		125,10
Total EMTN RFF CHF 2% 24-11-2034	100,00	CHF	24/11/2034	2		83,10
Total EMTN RFF CHF 2,625% 10-03-2031	125,00	CHF	10/03/2031	2,625		133,10
Total EMTN RFF CHF 2,625% 11-03-37	130,00	CHF	11/03/2037	2,625		142,70
Total EMTN RFF CHF 2,875% 26-02-21	300,00	CHF	26/02/2021	2,875		290,70
Total EMTN RFF CHF 3% 24-04-2019	450,00	CHF	24/04/2019	3		400,90
Total RFF 3,25% 30-06-2032 - CHF -	250,00	CHF	30/06/2032	3,25		226,90
Total EMTN - RFF 6 % 12-10-2020	2 000,00	EUR	12/10/2020	6		2 042,30
Total EMTN RFF 0,375% EUR 25-02-2016	1 000,00	EUR	25/02/2016	0,375		1 004,40
Total EMTN RFF 2,625% 29-12-2025	900,00	EUR	29/12/2025	2,625		939,70
Total EMTN RFF 3,125% EUR 25-10-2028	1 675,00	EUR	25/10/2028	3,125		1 722,80
Total EMTN RFF 3,30% 18-12-2042 EUR	800,00	EUR	18/12/2042	3,3		834,10
Total EMTN RFF 4,25% 07-10-2026	3 600,00	EUR	07/10/2026	4,25		3 935,30
Total EMTN RFF 4,375 02/06/2022	2 900,00	EUR	02/06/2022	4,375		3 076,80
Total EMTN RFF 4,45% 27-11/2017	1 300,00	EUR	27/11/2017	4,45		1 327,90
Total EMTN RFF 4,50% 30-01-2024	3 850,00	EUR	30/01/2024	4,5		4 243,90
Total EMTN RFF 5% 10-10-2033	3 100,00	EUR	10/10/2033	5		3 372,10
Total RFF OAT IPCH 28-02-2023	2 000,00	EUR	28/02/2023	2,45		2 512,10
Total EMTN - RFF 5,25% 31-01-2035 £	475,00	GBP	31/01/2035	5,25		699,40
Total EMTN - RFF 5,5 % 01-12-2021 £	800,00	GBP	01/12/2021	5,5		1 038,10
Total EMTN - RFF 5,25% 07-12-2028 £	650,00	GBP	07/12/2028	5,25		821,70
Total EMTN RFF 2,375% 23-12-2015 £	625,00	GBP	23/12/2015	2,375		807,10
Total EMTN RFF 4,83% 25-03-2060 £	550,00	GBP	25/03/2060	4,83		740,00
Total EMTN RFF 5% 11-03-2052 £	550,00	GBP	11/03/2052	5		726,90
Total général						31 494,30

Autres emprunts

(en millions d'euros)

Type emprunt	Montant nominal	devise	maturité moyenne	Solde Bilan
	500,00	CHF	2020	465,10
	5 308,61	EUR	2039	5 434,60
	315,20	GBP	2037	341,80
	300,00	HKD	2016	32,50
	45 000,00	JPY	2023	331,70
	500,00	NOK	2032	69,11
	370,00	USD	2025	313,73
Emprunts privés				6 988,54
Emprunt BEI	425,14	EUR	2019	425,21
Emprunt auprès région IDF	44,24	EUR	2028	40,24
Credit syndique	1 250,00	EUR	2017	-1,75
Total général				7 452,24

Les lignes d'emprunt BPL et CNM concernent les PPP Bretagne Pays de Loire et Contournement Nimes Montpellier. Elles représentent la dette de SNCF Réseau vis à vis de ses partenaires qui pré-financent une partie des projets. SNCF Réseau devra rembourser ces dettes à compter de 2017. L'avancement des projets au 31/12/2014 représente 1 174,4 M€. Il est à noter que le remboursement de ces dettes SNCF Réseau sera financé par l'Etat à compter de 2017 selon le même échéancier de paiement.

4.14.2 Dette Long Terme SNCF

Lors de la création de RFF au 1^{er} janvier 1997, une dette de 20,5 milliards € vis à vis de la SNCF a été transférée et inscrite aujourd'hui au passif de SNCF RESEAU. Le montant global en coût amorti de la dette SNCF est de 1 227,3 millions d'euros au 31/12/2014.

Devise	Taux d'intérêt facial	Montant nominal en devise	Maturité moyenne	Valeur au Bilan
EUR	Variable	229,9	2017	229,9
	Fixe	613,2	2023	634,6
	Inflation			
GBP	Fixe			
	Variable	134,0	2016	134,0
CHF	Fixe	225,4	2016	228,8
	Variable			
Total emprunts SNCF				1 227,3

4.14.3 Dette court terme

Afin de se financer et de gérer sa trésorerie, SNCF Réseau a recours à des instruments de financement et de placement à court terme tant domestiques qu'internationaux sous la forme de « Billets de Trésorerie » et de « Commercial Paper », lui permettant ainsi un accès diversifié à des ressources financières liquides. Les titres de créances négociables en devise sont couverts par des swaps cambistes.

Montants par échéance et devise au 31/12/2014 :

Devise	Montant total en millions d'euros	Échéance 0 à 6 mois	Échéance 6 à 12 mois	Échéance supérieure à 1 an
AUD	0,1	0,1	0,0	
EUR	606,7	606,7	0,0	
USD	1 197,8	910,3	287,5	
GBP	0,2	0,2	0,0	
1 804,8		1 517,3	287,5	

La dette à court terme levée par SNCF Réseau au cours de l'année 2014 a représenté un encours moyen de 2 milliards d'euros.

4.15 Gestion des risques financiers et instruments dérivés

SNCF Réseau est exposé aux risques suivants liés à l'utilisation d'instruments financiers :

- risques de marché :
 - risque de taux
 - risque de change
- risques de liquidité
- risques de crédit, de contrepartie

La gestion des opérations et des risques financiers au sein de SNCF Réseau est strictement encadrée par les « principes et limites d'intervention sur les marchés de capitaux » édictés par le Conseil d'administration. Ce document précise notamment les orientations de la politique de financement, de trésorerie et de gestion de la dette globale, les principes de gestion et limites autorisées pour les risques de taux, de change et de contrepartie, les opérations d'optimisation, les instruments autorisés, les montants des plafonds des programmes de financement, les supports de placement, les délégations de pouvoir accordées par le conseil d'administration ainsi que les délégations de signature accordées.

SNCF Réseau dispose également d'un recueil de procédures qui précise les contrôles à effectuer ainsi que leurs modalités de mise en œuvre afin de pouvoir s'assurer de façon quotidienne de l'adéquation des opérations négociées par rapport aux principes et limites définis et par rapport à la structure cible de la dette. Parallèlement, SNCF Réseau élabore différents reportings, de périodicité quotidienne, hebdomadaire et mensuelle, afin de rendre compte des opérations réalisées et des résultats des contrôles.

4.15.1 Gestion du risque de change

Dans le cadre de sa stratégie financière visant à diversifier son accès aux ressources et optimiser son coût de financement, SNCF Réseau émet des emprunts en devises qui font l'objet d'une couverture de change. Les flux en devises (principal et intérêts) sont ainsi couverts par des dérivés de change afin de transformer cette dette en euros.

La position de change de SNCF Réseau en montant notionnel peut se résumer de la façon suivante à la date d'arrêté des comptes :

31/12/2014	USD	GBP	YEN	HKD	CHF	CAD	NOK
dettes libellées en devises	370,0	3 982,1	45 000,0	300,0	2 276,0	276,6	500,0
dérivés de change	370,0	3 982,1	45 000,0	300,0	2 276,0	276,6	500,0
exposition nette en devise	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
31/12/2013	USD	GBP	YEN	HKD	CHF	CAD	NOK
dettes libellées en devises	250,0	3 971,1	50 000,0	300,0	2 326,0	276,6	500,0
dérivés de change	250,0	3 971,1	50 000,0	300,0	2 326,0	276,6	500,0
exposition nette en devise	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Les cours de change utilisés pour les principales devises à la clôture sont les suivants :

cours BCE	31/12/2014	31/12/2013
CAD	1,4063	1,4671
CHF	1,2024	1,2276
GBP	0,7789	0,8337
HKD	9,417	10,6933
YEN	145,23	144,72
NOK	9,042	8,363
USD	1,2141	1,3791

Une augmentation ou une diminution instantanée de 10% de l'euro par rapport aux devises, au 31 décembre 2014 aurait un impact non significatif en résultat et dans les capitaux propres étant donné la mise en place d'une couverture de change, toutes choses étant égales par ailleurs.

4.15.2 Gestion du risque de taux

Pour se prémunir contre le risque de taux d'intérêt et optimiser ses charges financières sur un horizon moyen terme, SNCF Réseau définit une structure cible d'endettement retenue à partir :

- de structures de taux efficaces (répartition entre taux fixe, variable et indexé à l'inflation) optimisant le couple « espérance de coût/risque »
- de la part à taux variable maximale permettant de limiter la charge financière supplémentaire en cas de hausse des taux à un niveau supportable pour SNCF Réseau

SNCF Réseau œuvre ainsi dans ce cadre de gestion, soit en agissant sur le type d'indexation de ses financements (taux fixe, variable, indexé à l'inflation), soit via des opérations sur produits dérivés dans les limites fixées par son Conseil d'Administration.

A la date de clôture, les principales caractéristiques en matière d'exposition au taux après prise en compte des dérivés de taux et de change sont les suivantes :

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Dettes euro à taux fixe	30 052,6	28 777,2
Dettes euro indexées inflation	2 917,0	2 015,2
Dettes euro à taux variable (en net des équivalents de trésorerie)	5 729,6	3 883,0
Emprunt PPP	1 655,8	888,2
TOTAL	40 355,1	35 563,7

Le détail des instruments dérivés de change et de taux couvrant la dette est donné dans la note 4.15.3

Sensibilité des instruments financiers au risque de taux

L'analyse de sensibilité sur les flux de trésorerie pour les instruments à taux variables a été déterminée en tenant compte de l'ensemble des flux variables des instruments non dérivés et des instruments dérivés. Les instruments dérivés non qualifiés comptablement de couverture et les dérivés incorporés séparés des dettes entraînent une certaine volatilité du résultat financier. Le détail des dérivés non qualifiés de couvertures est donné en note 4.15.3

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

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

Au regard des taux de marché relativement faibles durant l'année 2014, SNCF Réseau a décidé de réaliser ses analyses de sensibilité sur une base de variation de taux de +/- 50 points de base.

Une variation de +/- 50 points de base des taux d'intérêt euros à la date de clôture aurait eu pour conséquence une hausse (diminution) des capitaux propres et du résultat à hauteur des montants indiqués ci-dessous. Pour les besoins de cette analyse, toutes les autres variables, en particulier les cours de change, sont supposées rester constantes. Une analyse similaire, sur cette même base, est présentée au titre de 2013.

Synthèse des Impacts taux (Montants en millions d'€uros).		au 31 décembre 2014				au 31 décembre 2013			
		Résultat		Capitaux propres		Résultat		Capitaux propres	
		Impact après variation des taux d'intérêt de		Impact après variation des taux d'intérêt de		Impact après variation des taux d'intérêt de		Impact après variation des taux d'intérêt de	
Type d'instrument		+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb
Dérivés qualifiés de couverture de juste valeur		-18,7	19,6	0,0	0,0	-17,0	17,9	0,0	0,0
Dettes qualifiées de couverture de juste valeur		26,1	-27,3	0,0	0,0	25,2	-26,3	0,0	0,0
Sous-total Inefficacité de couverture de juste valeur	(a)	7,5	-7,7	0,0	0,0	8,2	-8,4	0,0	0,0
Inefficacité de couverture de flux de trésorerie		41,9	-49,3			5,0	-5,5	0,0	0,0
Dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie		0,0	0,0	728,3	-813,0	0,0	0,0	523,5	-586,4
Sous-total impact de couverture de flux de trésorerie	(b)	41,9	-49,3	728,3	-813,0	5,0	-5,5	523,5	-586,4
Dérivés qualifiés de Trading	(c)	-26,2	19,6	0,0	0,0	1,1	-1,4	0,0	0,0
Dettes à taux variable (y compris la dette court terme)	(d)	-57,3	57,3	0,0	0,0	-38,9	38,9	0,0	0,0
Placement et Equivalents de trésorerie	(e)	6,7	-6,7	0,0	0,0	13,5	-13,5	0,0	0,0
TOTAL impact	(a+b+c+d+e)	-27,4	13,2	728,3	-813,0	-11,2	10,1	523,5	-586,4

La sensibilité est mesurée de la façon suivante :

- (a) L'inefficacité de couverture de juste valeur due aux variations de valeur de l'élément couvert et de l'instrument de couverture
- (b) L'inefficacité de couverture de flux de trésorerie et l'impact sur les capitaux propres (OCI) dû aux variations de valeur de l'instrument de couverture
- (c) L'incidence du décalage de la courbe des taux sur les dérivés pour lesquels la comptabilité de couverture n'est pas appliquée
- (d) L'incidence du décalage de la courbe des taux en flux de trésorerie (charge ou produit) sur les emprunts à taux variables ou les emprunts à taux fixe transformés après couverture en taux variable
- (e) L'incidence du décalage de la courbe des taux en flux de trésorerie (produit ou charge) sur les équivalents de trésorerie

4.15.3 Situation comptable des instruments financiers dérivés

Pour couvrir son exposition aux risques de taux et de change, SNCF Réseau a recours à des instruments dérivés qui sont comptablement qualifiés de couverture ou non.

Les principaux dérivés utilisés sont des contrats d'échanges de taux d'intérêt, des 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 inscrites 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
Dérivés qualifiés de couverture								
Couverture de juste valeur								
Taux d'intérêt	25,9	109,1	-	-	46,1	109,6	-	-
Change et taux d'intérêt	19,7	566,6	-	16,0	-	318,5	4,7	71,3
Couverture de Flux de trésorerie								
Taux d'intérêt	-	0,7	-	699,5	-	81,9	-	316,7
Change et taux d'intérêt	80,5	500,3	33,2	1 285,1	8,2	270,5	-	1 286,1
Total dérivés qualifiés de couverture	126,2	1 176,6	33,2	2 000,6	54,3	780,6	4,7	1 674,2
Dérivés et opérations à terme en devises non qualifiés de couverture								
Taux d'intérêt	4,1	-	23,9	-	4,2	-	10,9	-
Change et taux d'intérêt	111,3	-	-	-	4,0	-	48,9	-
Dérivés incorporés	21,4	-	170,6	-	10,5	-	76,9	-
Total dérivés et opérations à terme en devises non qualifiés de couvertures	136,7	-	194,5	-	18,7	-	136,7	-
Total dérivés	262,9	1 176,6	227,7	2 000,6	73,0	780,6	141,4	1 674,2

Dans le cadre de l'application de l'amendement à IFRS 7, sont présentés dans les tableaux ci-dessous la juste valeur des instruments dérivés de change ou de taux utilisés par le groupe SNCF Réseau, souscrits dans le cadre de conventions-cadres comprenant une clause de compensation globale exécutoire.

au 31/12/2014 en millions d'euros	Montants bruts	Montants compensés au bilan	Montants nets présentés au bilan	Montants non compensés au bilan		Montants nets
				Instruments dérivés (D)	cash collateral (E)	
	A	B	C= B-A			F= C-D-E
Instruments financiers dérivés actifs	1 550,8	0,0	1 550,8	1 161,3	91,4	298,1
Instruments financiers dérivés passifs	2 228,3	0,0	2 228,3	1 161,3	0,0	1 067,0
au 31/12/2013 en millions d'euros	Montants bruts	Montants compensés au bilan	Montants nets présentés au bilan	Montants non compensés au bilan		Montants nets
				Instruments dérivés (D)	cash collateral (E)	
	A	B	C= B-A			F= C-D-E
Instruments financiers dérivés actifs	853,5	0,0	853,5	759,4	66,1	28,0
Instruments financiers dérivés passifs	1 815,5	0,0	1 815,5	759,4	0,0	1 056,1

Couverture de juste valeur

SNCF Réseau utilise des swaps de taux euros ou des swaps de devises dont l'objectif est de couvrir les variations de juste valeur d'une dette financière ou d'une créance financière.

Les dérivés utilisés en couverture se décomposent de la façon suivante :

	2014			
	Valeur au bilan en M€		Montant notionnel en	
	Actif	Passif	Actif	Passif
<u>Dérivés qualifiés de couverture de juste valeur</u>				
Swaps taux fixe / taux variable				
Euro/Euro	135,0	-	1 800,0	
Cross Currency Swaps taux fixe / taux variable				
JPY/Euro	14,9	16,0	14 000,0	6 000,0
GBP/Euro	153,7	-	850,0	-
USD/Euro	13,4	-	100,0	-
CHF/Euro	371,1	-	1 241,9	-
CAD/Euro	30,2	-	132,6	-
HKD/EUR	1,7	-	300,0	-
NOK/Euro	1,5	-	500,0	-
	721,4	16,0		

	2013			
	Valeur au bilan en M€		Montant notionnel en	
	Actif	Passif	Actif	Passif
<u>Dérivés qualifiés de couverture de juste valeur</u>				
Swaps taux fixe / taux variable				
Euro/Euro	155,7	-	2 450,0	
Cross Currency Swaps taux fixe / taux variable				
JPY/Euro	12,4	26,1	7 000,0	18 000,0
GBP/Euro	42,6	43,4	450,0	400,0
USD/Euro	5,4	-	100,0	-
CHF/Euro	247,5	-	1 241,9	-
CAD/Euro	10,7	-	132,6	-
HKD/EUR	-	1,8	-	300,0
NOK/Euro	-	4,8	-	500,0
	474,2	76,0		

Couverture de flux de trésorerie

A la date de la clôture, les dérivés utilisés en couverture de flux de trésorerie se décomposent de la façon suivante :

	2014										
	Juste valeur au bilan en M€		Montant notionnel en devises (en millions)		Réserve de couverture de flux de trésorerie	< 6 mois	6 mois à 1 an	1 à < 5 ans	5 à < 10 ans	10 à < 20 ans	> 20 ans
	Actif	Passif	Actif	Passif							
Dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie											
Swaps prêteur taux variable / emprunteur taux fixe en euro ²	0,0	292,9	0,0	3 480,9	-324,5	-11,9	-12,2	-91,1	-71,1	-103,0	-35,3
Swaps prêteur taux fixe / emprunteur taux fixe en euro	0,7	6,1	120,0	156,0	-13,0	-0,1	-3,9	-5,8	-3,0	-0,2	0,0
Cross Currency Swaps taux variable / taux fixe											
GBP	18,1	54,6	50,0	104,4	-9,1	-2,3	-6,1	-2,0	0,6	0,7	0,0
USD											
Cross Currency Swaps taux fixe / taux fixe											
AUD											
CHF	121,2	0,0	631,0	0,0	-1,7	3,9	-0,2	-3,6	-1,1	-0,6	0,0
GBP	165,7	1 234,1	375,0	1 437,5	-1 012,2	-21,1	-27,3	-183,8	-208,2	-286,0	-285,7
JPY	0,0	28,1	0,0	25 000,0	-15,3	0,0	-2,5	-10,2	-2,6	0,0	0,0
USD	0,9	1,7	0,0	150,0	-7,8	4,1	-8,1	3,1	-1,4	-2,8	-2,7
Cross Currency Swaps taux fixe / taux variable											
+ Swap taux variable / taux fixe											
CAD	32,8	43,1	144,0	0,0	-23,1	-1,4	0,3	-4,3	-5,4	-10,8	-1,4
GBP	166,2	331,9	352,7	0,0	-89,1	-4,1	0,9	-13,3	-24,6	-46,5	-1,5
USD					0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
CHF	75,9	25,5	253,2	0,0	9,8	1,3	0,5	7,1	0,9	0,0	0,0
Opérations de précouverture d'émissions futures					14,1	-5,7	-1,5	11,6	5,7	4,0	0,0
	581,4	2 017,8			-1 471,8						

	2013										
	Juste valeur au bilan en M€		Montant notionnel en devises (en millions)		Réserve de couverture de flux de trésorerie	< 6 mois	6 mois à 1 an	1 à < 5 ans	5 à < 10 ans	10 à < 20 ans	> 20 ans
	Actif	Passif	Actif	Passif							
Dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie											
Swaps prêteur taux variable / emprunteur taux fixe en euro	81,3	91,0	1 672,9	1 220,1	-59,7	-0,4	-7,5	-25,1	-8,7	-15,8	-2,3
Swaps prêteur taux fixe / emprunteur taux fixe en euro	0,7		120,0		0,7	0,0	0,1	0,2	0,3	0,1	0,0
Cross Currency Swaps taux variable / taux fixe											
GBP	7,6	72,3	50,0	104,4	-18,9	-2,7	-5,6	-11,2	0,4	0,2	0,0
USD											
Cross Currency Swaps taux fixe / taux fixe											
AUD											
CHF	106,3	1,2	731,0	100,0	-12,5	0,4	-1,2	-2,2	-4,1	-4,9	-0,4
GBP	61,5	1 168,9	650,0	1 975,0	-808,0	-16,2	-20,0	-140,9	-162,7	-228,1	-240,0
JPY	0,0	17,3	0,0	25 000,0	-5,2	0,0	-0,8	-3,2	-1,2	0,0	0,0
USD	0,0	16,1	0,0	150,0	1,4	4,0	-5,4	2,8	0,0	0,0	0,0
Cross Currency Swaps taux fixe / taux variable											
+ Swap taux variable / taux fixe											
CAD	11,6	15,9	144,0		-14,6	-0,6	0,0	-2,7	-3,3	-6,6	-1,3
GBP	26,9	201,1	219,0	125,0	-64,5	-2,2	0,4	-7,8	-15,3	-35,4	-4,1
USD											
CHF	64,7	18,9	253,2		10,5	1,2	0,5	6,7	2,1	0,0	0,0
Opérations de précouverture d'émissions futures					15,3	-2,0	-2,0	6,7	8,2	4,4	0,0
	360,6	1 602,8			-955,4						

Les instruments dérivés non qualifiés de couverture :

	31/12/2014			
	Juste valeur en M€		Montant notionnel en	
	Actif	Passif	Actif	Passif
Dérivés non qualifiés de couverture	136,7	194,5		
Swaps de taux	4,1	23,9	150,0	181,1
Instrument de change				
GBP	-			
CHF				
USD	111,3	-	1 455,0	-
Dérivés incorporés EUR	21,4	4,4	105,5	155,5
Dérivés incorporés GBP		166,2		326,0

	31/12/2013			
	Juste valeur en M€		Montant notionnel en	
	Actif	Passif	Actif	Passif
Dérivés non qualifiés de couverture	18,7	136,7		
Swaps de taux	4,2	10,9	603,0	314,1
Instruments de change				
GBP	4,0		250,0	
CHF				
USD		48,9		1 526,5
Dérivés incorporés EUR	10,5	3,2	105,5	155,5
Dérivés incorporés GBP		73,7		326,0

Dérivés incorporés

SNCF Réseau enregistre également dans ses comptes une option consentie sur un emprunt pour lequel la décision d'exercer ou non l'option appartient à la contrepartie.

Cette option a été comptabilisée comme un dérivé autonome conformément à la norme IAS 39 (cf note 3.13.5). La valeur au 31 décembre 2014 de ce dérivé incorporé s'élève à : -166,2ME.

Cette option, si elle n'est pas exercée en juillet 2015, prolonge sur 14 ans la dette en Euro convertie en GBP à un taux de change défini de 0,652 au taux fixe de 5,35%.

4.15.4 **Risque de liquidité**

S'appuyant sur une gestion proactive de sa liquidité, de la qualité de sa signature et de sa présence renouvelée sur les marchés internationaux de capitaux, SNCF Réseau bénéficie d'un accès diversifié aux ressources financières qu'elles soient à court terme (Billets de Trésorerie, Commercial Paper) ou à long terme (émissions obligataires publiques ou privées). En outre, SNCF Réseau dispose d'une ligne de crédit syndiqué d'un montant de €1,25 milliards, sur une durée de 5 ans, facilité qui n'a pas été utilisée en 2014.

Les tableaux suivants donnent, pour les passifs financiers, les flux de trésorerie contractuels non actualisés (correspondant aux montants à rembourser y compris les intérêts dont la part variable est fixée sur le fixing du 31/12/2014) au 31 décembre 2014 et au 31 décembre 2013. Par ailleurs, en complément d'information sur la liquidité, il est mentionné à la fin de ce tableau les actifs courants, indiquant les flux de trésorerie à recevoir sur une maturité inférieure à six mois.

En M€	2014								
	Valeur comptable au bilan	Total des flux de trésorerie	< 6 mois	6 mois à < 1an	1 à < 5ans	5 à < 10 ans	10 à < 20 ans	> 20 ans	
Emprunts Long Terme en euros	-33 005,2	-47 874,2	-453,4	-1 366,4	-7 276,8	-17 562,8	-14 590,8	-6 623,9	
Emprunts Long Terme en devises	-8 824,4	-12 887,9	-162,0	-1 177,0	-2 228,2	-2 451,2	-2 907,6	-3 961,9	
Dette Court Terme	-1 804,8	-1 687,1	-1 412,3	-274,9	0,0	0,0	0,0	0,0	
Dettes fournisseurs (*)	-321,8	-321,8	-321,8						
Autres Passifs Financiers courants	-1 943,8	-1 943,8	-1 943,8						
Instruments financiers dérivés - flux à recevoir		14 718,7	214,3	1 225,9	2 514,5	2 884,6	3 630,7	4 248,7	
Instruments financiers dérivés - flux à payer		-14 438,6	-216,5	-1 099,1	-2 260,7	-3 014,7	-3 634,5	-4 213,1	
	-788,8								
TOTAL ENCOURS DES PASSIFS FINANCIERS	-46 688,7	-64 434,6	-4 295,4	-2 691,5	-9 251,2	-20 144,2	-17 502,1	-10 550,2	
Créances clients	839,1	839,1	839,1						
Subventions	2 359,8	2 359,8	2 359,8						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 864,3	2 864,3	2 864,3						
TOTAL ACTIFS COURANTS	6 063,2								
(*) hors avoir à établir									

En M€	2013								
	Valeur comptable au bilan	Total des flux de trésorerie	< 6 mois	6 mois à < 1an	1 à < 5ans	5 à < 10 ans	10 à < 20 ans	> 20 ans	
Emprunts Long Terme en euros	-29 769,4	-40 081,9	-1 924,2	-1 111,2	-7 795,0	-9 151,9	-13 198,7	-6 900,9	
Emprunts Long Terme en devises	-8 217,6	-12 943,1	-319,6	-222,0	-2 375,2	-3 304,2	-2 829,5	-3 892,6	
Dette Court Terme	-1 482,1	-1 376,3	-1 041,8	-334,4	0,0	0,0	0,0	0,0	
Dettes fournisseurs (*)	-345,8	-345,8	-345,8						
Autres Passifs Financiers courants	-2 217,5	-2 217,5	-2 217,5						
Instrument financiers dérivés - flux à recevoir		15 167,7	481,3	269,9	2 799,9	3 693,4	3 607,1	4 316,1	
Instrument financiers dérivés - flux à payer		-15 151,4	-403,1	-247,4	-2 525,1	-3 592,0	-3 764,6	-4 619,2	
	-962,0								
TOTAL ENCOURS DES PASSIFS FINANCIERS	-42 994,6	-56 948,3	-5 770,8	-1 645,1	-9 895,5	-12 354,6	-16 185,8	-11 096,6	
Créances clients	824,0	824,0	824,0						
Subventions	1 984,4	1 984,4	1 984,4						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 984,0	2 984,0	2 984,0						
TOTAL ACTIFS COURANTS	5 792,4								
(*) hors avoir à établir									

Risque de crédit

Le risque de crédit représente le risque de perte financière pour SNCF Réseau dans le cas où un client ou une contrepartie à un instrument financier viendrait à manquer à ses obligations contractuelles.

La valeur comptable des actifs financiers représente l'exposition maximale au risque de crédit. L'exposition maximale au risque de crédit à la date de clôture est la suivante :

En millions d'euros	note	Valeur comptable	
		31/12/2014	31/12/2013
Créances à long terme et dépôts versés	4.4	1 595,5	1 511,8
Juste valeur des dérivés non qualifiés de couverture	4.15.3	136,7	18,7
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture	4.15.3	1 302,8	834,9
Créances clients	4.6	839,1	824,0
Créances subventions	4.8	2 359,8	1 984,4
Comptes courants	4.4	1,0	1,5
Débiteurs divers (hors charges constatées d'avance)	4.7	887,3	741,1
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4.9	2 864,3	2 984,0
total		9 986,5	8 900,3

Gestion du risque client

La balance âgée des créances clients échues se présente de la façon suivante au 31/12/2014 :

(en millions d'euros)					
Montant non soldé			Courant		Non courant
			< 6 mois	> 6 mois	
	Créances clients échues non provisionnées	47,2	43,0	2,5	1,7
	Créances clients échues provisionnées	41,6	24,9	2,4	14,3
	Provision pour dépréciation client	21,9	8,8	1,1	12,0
TOTAL		110,8	76,7	6,0	28,0

Ce tableau ne reprend pas les factures à établir, les créances non échues, ni les provisions pour dépréciation afférentes.

La balance âgée des créances subventions échues se présente de la façon suivante au 31/12/2014 :

(en millions d'euros)					
Montant non soldé			Courant		Non courant
			< 6 mois	> 6 mois	
	Créances subventions échues non provisionnées	1 369,6	597,3	159,4	612,9
	Créances subventions échues provisionnées	11,7	0,0	0,0	11,7
	Provision dépréciation	1,7	0,0	0,0	1,7
TOTAL		1 383,0	597,3	159,4	626,3

Ce tableau ne reprend pas les factures à établir, les créances non échues, ni les provisions pour dépréciation afférentes.

La balance âgée des créances clients échues relatives aux cessions d'immobilisations se présente de la façon suivante au 31/12/2014 :

(en millions d'euros)					
Montant non soldé			Courant		Non courant
			< 6 mois	> 6 mois	
	Créances clients cessions échues non provisionnées	14,4	13,6	0,2	0,6
	Créances clients cessions échues provisionnées	1,7	0,0	0,9	0,8
	Provision pour dépréciation clients cessions	1,1	0,0	0,4	0,7
TOTAL		17,2	13,6	1,5	2,1

Gestion du risque de contrepartie sur la trésorerie et équivalents de trésorerie et sur les dérivés

SNCF Réseau est exposé au risque de contrepartie dans le cadre de sa gestion de trésorerie courante (placements d'excédents de trésorerie en certificats de dépôt, billets de trésorerie, ...) de ses opérations de gestion de la dette à moyen et long terme (transactions sur produits dérivés, ...).

Afin de prévenir toute dégradation de la solidité financière des contreparties :

- auprès desquelles SNCF Réseau place ses liquidités, une limite d'engagement par contrepartie est fixée en montant nominal en fonction de leur notation court terme au moins égale à A-2/P-2/F2 (respectivement Standard & Poors, Moody's, Fitch)

- avec lesquelles il réalise des opérations sur instruments financiers, une limite d'exposition par contrepartie en valeur de marché est déterminée en fonction de leur notation long terme au moins égale à BBB-/Baa3/BBB- (respectivement Standard & Poors, Moody's, Fitch), et en pourcentage de leurs fonds propres.
- SNCF Réseau a de plus mis en place un contrat de remise en garantie avec l'ensemble de ses contreparties sur opérations dérivés qui se déclenche dès que la contrepartie voit sa notation passer en dessous de AA-/Aa3/AA- (respectivement S&P/Moody's/Fitch). Est prise en compte la notation attribuée par au moins deux des trois agences de notations suivantes : Standard & Poor's, Moody's, Fitch

○

Juste valeur des instruments financiers

31/12/2014	Notes	Catégories comptables IAS 39																				
		Actifs évalués à la JV par P/L (trading)	Actifs évalués à la JV par P/L (option JV)	Dérivés qualifiés de couverture	Actifs détenus jusqu'à l'échéance	Actifs disponibles à la vente	Prêts et créances	Passifs au coût amorti	Total de la valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau 1 Juste valeur évaluée à partir de prix cotés.	Niveau 2 Juste valeur évaluée à partir de prix non cotés (*)	Niveau 3 Juste valeur éléments non liquide (*)									
(En millions d'euros)																						
ACTIF																						
Dérivés actif affectés à la dette	4.15.3	136,7		1 302,8							1 439,5	1 439,5								1 439,5		
Créances clients	4.6								839,1		839,1	839,1								839,1		
Autres actifs financiers	4.4		415,0						1 232,6		1 647,6	1 647,6	415,0							1 232,6		
Trésorerie et équivalent de trésorerie	4.9		2 864,3								2 864,3	2 864,3	2 864,3									
Total		136,7	3 279,3	1 302,8	0,0	0,0	0,0	2 071,7	0,0	6 790,5	6 790,5	3 279,3	3 511,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	45 991,0	48 219,4	56 394,4
PASSIF																						
Dette long terme RFF	4.14									40 602,3	40 602,3	48 354,6									48 354,6	
Dette long terme SNCF	4.14									1 227,3	1 227,3	1 650,1									1 650,1	
Dette court terme	4.14									1 804,8	1 804,8	1 804,8									1 804,8	
Dérivés passif affectés à la dette (*)	4.15.3	194,5		2 033,8							2 228,3	2 228,3									2 228,3	
Fournisseurs	4.15.4 4.16 et									321,8	321,8	321,8									321,8	
Autres passifs financiers	4.19									2 034,9	2 034,9	2 034,9									2 034,9	
Total		194,5	0,0	2 033,8	0,0	0,0	0,0	0,0	45 991,0	48 219,4	56 394,4	0,0	56 394,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	45 991,0	48 219,4	56 394,4

31/12/2013	Notes	Catégories comptables IAS 39																					
		Actifs évalués à la JV par P/L (trading)	Actifs évalués à la JV par P/L (option JV)	Dérivés qualifiés de couverture	Actifs détenus jusqu'à l'échéance	Actifs disponibles à la vente	Prêts et créances	Passifs au coût amorti	Total de la valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau 1 Juste valeur évaluée à partir de prix cotés.	Niveau 2 Juste valeur évaluée à partir de prix non cotés (*)	Niveau 3 Juste valeur éléments non liquide (*)										
(En millions d'euros)																							
ACTIF																							
Dérivés actif affectés à la dette	4.15.3	18,7		834,9							853,5	853,5									853,5		
Créances clients	4.6								824,0		824,0	824,0									824,0		
Autres actifs financiers	4.4		650,5						932,3		1 582,8	1 582,8	650,5								932,3		
Trésorerie et équivalent de trésorerie	4.9		2 984,0								2 984,0	2 984,0	2 984,0										
Total		18,7	3 634,5	834,9	0,0	0,0	0,0	1 756,3	0,0	6 244,4	6 244,4	3 634,5	2 609,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	42 147,3	43 962,8	
PASSIF																							
Dette long terme RFF	4.14									36 768,0	36 768,0	40 449,5									40 449,5		
Dette long terme SNCF	4.14									1 219,1	1 219,1	1 586,7									1 586,7		
Dette court terme	4.14									1 482,1	1 482,1	1 482,1									1 482,1		
Dérivés passif affectés à la dette (*)	4.15.3	136,7		1 678,8							1 815,5	1 815,5									1 815,5		
Fournisseurs	4.15.4 4.16 et									345,8	345,8	345,8									345,8		
Autres passifs financiers	4.19									2 332,2	2 332,2	2 332,2									2 332,2		
Total		136,7	0,0	1 678,8	0,0	0,0	0,0	0,0	42 147,3	43 962,8	48 011,9	0,0	48 011,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	42 147,3	43 962,8	

En application de la norme IFRS 13, la juste valeur des dérivés a été estimée en intégrant la CVA (credit value adjustment) et la DVA (debit value adjustment). Ces éléments n'ont pas d'incidence significative sur la valeur des dérivés au 31/12/2014.

4.16 Autres passifs non courants

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Dépôts et cautionnements reçus	86,6	85,2
Autres	4,5	1,7
Total autres passifs non courants	91,1	87,0

La ligne « Autres » correspond à des avances reçues sur des cessions d'actifs en cours.

4.17 Fournisseurs

Les éléments constitutifs de la rubrique se répartissent ainsi :

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Dettes fournisseurs	13,4	8,9
Factures non parvenues	308,3	337,0
Total	321,8	345,8

4.18 Autres créditeurs

Les autres créditeurs s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Dettes fiscales et sociales	205,0	216,1
Produits constatés d'avance	242,8	249,8
Avance sur cessions d'immobilisations	4,3	9,6
Acomptes clients péages	324,6	269,1
Autres dettes	124,9	126,6
Total	901,6	871,2

La variation du poste Dettes fiscales et sociales s'explique essentiellement par le retraitement de l'ouverture 2014 lié à l'application rétrospective d'IFRIC 21 sur les taxes. (voir note 2.1)

La variation du poste « autres créditeurs » provient essentiellement de l'augmentation des "acomptes clients péages". Ils concernent le versement par les clients Entreprises ferroviaires d'un acompte correspondant à 20% des redevances de réservation au titre du nouvel horaire de service, le jour de sa publication, conformément aux dispositions de l'arrêté du 25 novembre 2008. Ces acomptes sont déduits mensuellement des règlements des factures de redevances de réservation.

4.19 Autres passifs financiers courants

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Dettes sur immobilisations	1 833,4	2 137,2
Dépôt de garantie	95,6	80,4
Comptes courants	14,8	27,7
Total	1 943,8	2 245,2

Les dépôts de garantie reçus sont relatifs à des contrats financiers de couverture.

La variation du poste de Dettes sur immobilisation provient essentiellement du projet SEA ainsi que d'une baisse des charges à payer par rapport à 2013.

La ligne comptes courants représente essentiellement le solde du compte Lyon Turin Ferroviaire au passif pour 9,8 M€ au 31/12/2014 contre 27,7 M€ à l'actif au 31/12/2013.

4.20 Droit d'utilisation accordé au concessionnaire

Dans le cadre du contrat de concession SEA, un passif appelé « droit d'utilisation accordé au concessionnaire » a été comptabilisé pour un montant de 1 946,5 M€ au 31/12/2014 contre 1 571,7 M€ au 31/12/2013. Il représente la contrepartie de la quote-part de l'investissement financé par le concessionnaire. Ce montant est fonction du pourcentage d'avancement qui est de 82% au 31/12/2014.

4.21 Autres éléments d'information

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

(en millions d'euros)					
	31/12/2013	Reclassements	Variation impact en flux de trésorerie	Variation de la juste valeur	31/12/2014
Autres créditeurs	522,2		54,7		576,9
Autres débiteurs	-9,3		-3,0		-12,3
Clients	-785,0		-14,4		-799,4
Créances fiscales et sociales	-160,9		-13,3		-174,2
Dettes fiscales et sociales	152,7		49,6		202,3
Fournisseurs	343,4		-22,3		321,1
Subventions exploit. actif	-170,3		25,8		-144,5
Subventions exploit. passif	167,1		-13,4		153,7
Besoin en fonds de roulement lié à l'activité	59,8	0,0	63,6	0,0	123,4

4.21.2 Analyse des flux de trésorerie liés aux acquisitions d'immobilisations

(en millions d'euros)				
	31/12/2014	dont variation de BFR	31/12/2013	dont variation de BFR
Investissements	(5 793,1)		(5 854,6)	
Variation des dettes sur immobilisations	(197,5)	(197,5)	807,5	807,5
Décaissements sur acquisitions	(5 990,6)	(197,5)	(5 047,2)	807,5
Subventions : attributions de l'exercice	2 565,0		2 513,6	
Variation des créances sur subventions	(677,4)	(677,4)	(677,2)	(677,2)
Encaissements de subventions	1 887,6	(677,4)	1 836,3	(677,2)
Variation de BFR investissement	(4 103,0)	(874,9)	(3 210,8)	130,3

Note 5 - Compléments d'informations relatifs au compte de résultat

5.1 Ventilation du chiffre d'affaires de l'exercice par nature

Le chiffre d'affaires se décompose ainsi :

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Redevances d'infrastructure	5 449,8	5 227,9
Redevances complémentaires électricité	99,2	96,8
Prestations complémentaires	30,6	34,9
Produits relatifs aux embranchements particuliers	15,1	14,7
Sous-total recettes commerciales d'infrastructure	5 594,7	5 374,3
Transport d'électricité	161,5	169,5
Produits hors trafic en gestion directe et externalisée	83,4	82,4
Ventes fournitures	39,8	36,2
Autres produits des activités annexes	37,5	27,9
Total chiffre d'affaires	5 917,0	5 690,2

Les redevances d'infrastructures

Les redevances d'infrastructure en nette augmentation de 4,1 % atteignent 5 594,7 M€ dont :

- 5 449,8 M€ au titre des prestations minimales ;
- 99,2 M€ au titre de la redevance complémentaire d'électricité (96,8 M€ en 2013) ;
- 30,6 M€ au titre des prestations complémentaires (34,9 M€ en 2013).

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013	Var. %
Redevance d'accès (RA)	1 957,5	1 941,3	0,8%
Redevance de réservation (RR)	2 023,7	1 863,5	8,6%
Redevance de circulation (RC)	1 365,6	1 413,7	-3,4%
Redevance quai (RQ)	100,4	4,7	
Produits sur exercice antérieurs	1,6	1,9	
TOTAL PRESTATIONS MINIMALES (*)	5 448,8	5 225,1	4,3%
(*) nettes de compensation fret			

Les redevances de prestations minimales sont perçues au titre de l'activité voyageurs et au titre de l'activité fret. L'activité voyageurs est répartie entre les trains aptes à la grande vitesse, les trains grandes lignes, les trains express régionaux et l'activité Transilien.

Pour ce qui est des autres redevances ferroviaires perçues auprès des entreprises ferroviaires elles concernent les redevances complémentaires d'électricité (RCE), les redevances de transport et fourniture d'électricité ainsi que d'autres prestations complémentaires.

Les embranchements particuliers :

Au 31 décembre 2014, le montant comptabilisé au titre des produits des installations terminales embranchées est de 15,1 M€ comparé aux 14,7 M€ enregistrés au 31 décembre 2013.

5.2 Subventions d'exploitation

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

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Subvention d'Etat	109,9	111,4
Autres subventions d'exploitation	39,6	53,9
Total	149,5	165,3

L'Etat verse à SNCF Réseau des subventions d'exploitation dont le produit d'impôt CICE pour 1,3 M€ sur 2014 à comparer aux 0,8 M€ constatés en 2013

5.3 Rémunération de la gestion déléguée

Les différentes composantes de la rémunération de la gestion déléguée sont les suivantes :

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Rémunération pour la gestion du réseau	-3 046,5	-3 029,5
Rémunération du pour la gestion des quais	-68,3	-63,2
Sous-total rémunération de la gestion déléguée de l'infrastructure	-3 114,9	-3 092,8
Rémunération pour la gestion du patrimoine	-103,6	-100,6
Total rémunération de la gestion déléguée	-3 218,5	-3 193,3

La SNCF assure trois grandes missions pour le compte de SNCF Réseau :

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 31 décembre 2014 est de 3 046,5 M€ après activation au 31/12/2014 de 52,1 M€ de dépenses d'investissement. Les charges comptabilisées au 31 décembre 2013 s'élevaient à 3 029,5 M€ après activation de 81,6 M€ de dépenses d'investissement.

Ce montant se compose de :

- 2 149,2 M€ pour les missions d'entretien du réseau, montant se décomposant de :
 - 2 263,4 M€ pour le domaine maintenance y compris les OGE (hors protocole IDF)
 - -52,1 M€ d'activation de dépenses d'investissement au titre de 2014
 - 45,0 M€ de dépenses complémentaires d'OGE protocole IDF
 - -34,9 M€ de baisse de charges liée à l'effet CICE
 - 16,3 M€ de charges diverses et d'études
 - -88,5 M€ de régularisation antérieure (dont -30,8 M€ d'activation de dépenses 2013)
- 865,4 M€ pour la couverture des charges liées aux missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national contre 864,5 M€ au 31/12/2013.
- 27,1 M€ pour le coût de la maintenance GSMR confié à SYNERAIL
- 4,8 M€ d'autres dépenses d'entretien

AUTRES REMUNERATIONS VERSEES DANS LE CADRE DE MANDATS DE GESTION

L'ensemble des missions de gestion du patrimoine a été réparti par SNCF Réseau entre la SNCF et d'autres prestataires. La convention de prestation de services (CPS) définit les missions dont la SNCF poursuit la réalisation. Le montant comptabilisé en charge pour l'année 2014 au titre de la CPS est de 65,3 M€ (dont -0,3 M€ de régularisation sur exercices antérieurs), auxquels s'ajoutent 3,7 M€ de dépenses relatives à une convention portant sur l'instruction des demandes d'autorisations d'occupations temporaires (dont -1,6 M€ de régularisation sur exercice antérieur), le montant comptabilisé en charge en 2013 est de 67,4 M€ (dont 0,8 de régularisation antérieures).

La convention financière (CFI) pour le remboursement des charges immobilières sur surface SNCF ainsi que la rémunération SNCF pour la gestion de ces charges s'élève à 20,0 M€ pour l'exercice 2014 contre 19,6 M€ pour l'exercice 2013.

S'ajoute une charge au titre des prestations AREMIS de 0,9 M€ pour une mission de gestion et de mise à jour des référentiels patrimoniaux.

Pour les missions de gestion du patrimoine confiées par SNCF Réseau aux sociétés YXIME et NEXITY, chacune pour une zone géographique, ainsi que la mise à jour de son inventaire patrimoine confiée au groupement ADYAL-IBM, SNCF Réseau a comptabilisé en 2014 une charge de 13,7 M€ contre 12,0 M€ en 2013.

La convention des services en gare (CSG), représente une charge de 68,3 M€ pour l'année 2014 contre 63,2 M€ pour l'année 2013.

5.4 Autres charges de réseau

Ces autres charges sont constituées du poste « Transport Electricité ».

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Transport Electricité	-160,2	-168,9
Total	-160,2	-168,9

En vertu d'un contrat en date du 01/03/2007 signé auprès d'EDF Entreprise, SNCF Réseau achète l'énergie consommée dans ses installations, c'est à dire essentiellement les pertes par effet joule.

EDF Entreprise en tant que "responsable d'équilibre" assure à RFF par ce même contrat la fourniture de la consommation d'ajustement pour ses achats en propre.

Les contrats d'accès au réseau signés avec RTE (contrat CART), EDF-ERD (contrat CARD) et Électricité de Strasbourg, assurent à SNCF Réseau le transport de l'énergie consommée par l'ensemble des acteurs du monde ferroviaire sur les réseaux d'électricité haute et moyenne tension, en amont des sous-stations.

L'ensemble de ces prestations représente une charge de 160,2 M€ en 2014.

La charge constatée ainsi que les coûts relatifs à la gestion des contrats sont répartis mensuellement sur les utilisateurs du réseau au prorata de leurs trafics sous la forme d'une redevance complémentaire de traction électrique (RCTE) qui représente un montant de 161,5 M€ pour 2014.

La différence entre les charges et produits relevant de la RCTE s'explique par la refacturation par SNCF Réseau aux utilisateurs du réseau de certains coûts relatifs à la gestion des contrats, au prorata de leurs trafics respectifs.

5.5 Impôts et taxes

Les éléments constitutifs de la rubrique sont les suivants :

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Impôts, taxes gestion directe	-51,6	-51,4
Impôts et taxes gestion mandatée	-34,6	-34,1
Total	-86,2	-85,5

5.6 Autres charges opérationnelles

Ces charges se répartissent ainsi :

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Frais d'études nets de production immobilisée	-76,4	-66,0
Travaux et équipements ferroviaires nets de production immobilisée	-35,7	-48,4
Autres achats externes nets de production immobilisée	-257,3	-236,2
Charges de personnel nets de production immobilisée	-134,9	-123,1
Total	-504,3	-473,7

Le montant des honoraires des commissaires aux comptes s'est élevé à 277 800 € au titre de l'exercice 2013 soit 126 150 € pour le cabinet Mazars et 151 650 € pour le cabinet PriceWaterhouseCoopers.

Le coût des actes de malveillance ainsi que les conséquences des accidents et les dommages dus aux intempéries s'élèvent à 24,3 M€ en 2014 contre 39,3 M€ en 2013.

5.6.1 Charges de personnel

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Salaires	-88,9	-81,2
Charges sociales	-46,0	-41,9
Total	-134,9	-123,1

5.6.2 Effectifs

Au 31 décembre 2014, l'effectif est de 1 678 agents SNCF Réseau, dont 52 fonctionnaires détachés et 111 agents mis à disposition (dont 109 agents par la SNCF, 1 agent par la SCET, 1 agents de la RATP). Pour mémoire, l'effectif s'élevait à 1 600 agents au 31/12/2013.

L'effectif moyen est de 1 647,1 agents dont 101,6 de mise à disposition en 2014 contre 1 558,6 agents dont 64,5 de mise à disposition en 2013.

En ETP moyen (équivalent temps plein), l'effectif est de 1 533 agents au 31/12/2014 contre 1 506 agents 31/12/2013.

5.6.3 Rémunération des dirigeants

Pour l'exercice 2014, la rémunération globale des membres du comité exécutif de RFF s'établit à 1 910 944 € pour un effectif moyen de 9,16 personnes.

Le montant des avantages en nature, qui portent exclusivement sur la mise à disposition de véhicules, s'élève en 2014 à 102 555 €.

5.7 Reprises de subventions d'investissement

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Reprises de subventions d'investissement	457,2	340,9
Reprises de subventions de renouvellement et mise aux normes	125,2	128,6
Total	582,4	469,4

5.8 Autres charges et produits courants

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Frais bancaires	0,3	0,0
Autres charges	-91,1	-23,5
Autres charges courantes	-90,8	-23,6
Produits sur cessions d'immobilisations du patrimoine	112,9	157,2
Autres produits	33,8	11,5
Autres produits courants	146,7	168,7

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

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

La plus-value dégagée sur les cessions d'actifs s'élève à 39 M€ en 2014 à comparer à 136 M€ en 2013.

5.9 Coût de l'endettement financier net

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

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Charges sur passif au coût amorti	-1 440,7	-1 280,6
Variation de juste valeur des dettes couvertes en FVH	-225,9	291,3
Résultat des dérivés qualifiés de couverture	302,0	-250,4
Résultat des dérivés non qualifiés de couverture	-97,3	39,9
Report/déport des dérivés de change	153,7	0,0
Total coût de l'endettement financier brut	-1 308,2	-1 199,8
Résultat sur Actif évalué à la juste valeur	7,0	4,4
Coût de l'endettement financier net	-1 301,1	-1 195,3
* les impacts sur les dérivés sont hors change, cet élément étant parfaitement compensé avec le change constaté sur la dette		
Analyse du résultat des dérivés qualifiés de couverture de Juste Valeur		
(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Intérêts de la période sur les swaps FVH	165,1	167,3
Variation de juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de FVH	234,9	-308,7
Résultat des dérivés qualifiés de couverture FVH	399,9	-141,3
Variation de juste valeur des dettes couvertes en FVH	-225,9	291,3
Résultat sur couverture juste valeur	174,1	149,9
Analyse du résultat des dérivés qualifiés de couverture de Flux de trésorerie		
(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Intérêts nets perçus ou versés sur les swaps CFH	-72,3	-96,9
Recyclage en résultat des montants différés en capitaux propres	-16,5	-9,4
Inefficacité des couvertures	-9,1	-2,7
Résultat des dérivés CFH	-97,9	-109,0
Analyse du résultat des dérivés non qualifiés de couverture		
(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Intérêts nets perçus ou versés sur les swaps non qualifiés de couverture	-1,4	-0,6
Variation de juste valeur des dérivés non qualifiés de couverture	-95,9	40,5
Résultat des dérivés non qualifiés de couverture	-97,3	39,9

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 31 décembre 2014, les réserves recyclables se décomposent de la façon suivante (en millions d'euros) :

Solde au 31/12/2012	-1 072,9
Recyclage en résultat 2013 (*)	244,3
Variation en capitaux propres	-126,1
Solde au 31/12/2013	-954,8
Recyclage en résultat 2014 (*)	-237,5
Variation en capitaux propres	-280,5
Solde au 31/12/2014	-1 472,8

(*) 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 -329 millions d'euros en 2014.

5.10 *Autres charges et produits financiers*

Cette rubrique se décompose ainsi :

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Produit d'intérêts en compte courant	0,1	0,2
Autres produits financiers	7,7	0,9
Autres produits financiers	7,7	1,2
Charges d'intérêts d'avance en compte courant	-0,5	-1,9
Autres charges financières	-4,7	-0,7
Autres charges financières	-5,3	-2,6

Les autres charges et produits financiers sont essentiellement constitués des intérêts sur les comptes courants SNCF ainsi que les intérêts moratoires facturés par SNCF Réseau aux cofinanceurs ou facturés à SNCF Réseau par les fournisseurs.

5.11 Impôts sur les bénéfices

(en millions d'euros)	31/12/2014		31/12/2013
Impôt différé	(44,5)		(58,8)
Impôt exigible	(22,0)		(12,4)
Total	(66,5)		(71,2)

(en millions d'euros)	31/12/2014
Résultat net de la période	-212,9
QP de résultat des mises en équivalence	0,0
Impôts sur les sociétés	-67,3
<i>Impôt exigible</i>	22,8
<i>Impôt différé</i>	44,5
Résultat avant impôts	-145,6
Taux de l'impôt	38,0%
Charge d'impôt théorique	-55,3
Différences permanentes	129,2
Reports déficitaires activés	0,0
Ecart de taux	-6,3
Charge d'impôt comptabilisée	67,6
Taux effectif d'impôt	-46%

Note 6 - Parties liées

Le périmètre des entités liées à SNCF Réseau est constitué de l'Etat et de la SNCF. Les impacts sur le résultat et sur le bilan sont détaillés ci-après.

Relations avec l'Etat :

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

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

L'Etat verse à SNCF Réseau des subventions d'exploitation. L'Etat a de plus versé, de 2004 à 2008, des subventions d'investissements relatives aux opérations de renouvellement. Ces dernières continuent à être mises en service et reprises progressivement en résultat.

Impact sur le résultat :

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Chiffre d'affaires Redevances d'accès RA	1 799,2	1 730,4
Subvention d'exploitation	108,6	110,6
Subvention de renouvellement	136,2	136,7
Charge d'IS exigible	22,0	12,4
Charge d'IS différé	-44,5	0,0
Produit CICE	1,3	0,8

Impact sur le bilan :

(en millions d'euros)	31/12/2014	31/12/2013
Subvention de renouvellement	3 569,3	3 705,6
Subvention d'exploitation à recevoir	3,3	9,3
Etat créances de subvention (investissement et exploitation)	889,5	665,3
Acompte d'IS	0,0	34,8
Dette d'IS	8,5	0,0
Impôts différés Actifs	3 800,7	3 675,1

Relations avec la SNCF :

Les relations entre SNCF Réseau (Anciennement 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^{er} 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)	31/12/2014	31/12/2013
Produits : Péages	3 648,0	3 439,7
Charges : Conventions de gestion	3 172,5	3 152,6
Production d'immobilisations mandatée à la SNCF	1 857,5	1 761,8

Note 7 - Engagements hors bilan

Garanties financières

SNCF Réseau bénéficie d'une garantie à première demande auprès d'un organisme bancaire d'un montant de 3,2 M€ au titre des redevances annuelles dues pour utilisation d'installation terminale embranchée par son débiteur principal la SAS Ciments Calcia.

Autres engagements donnés relatifs aux cessions d'actifs

SNCF Réseau est amené à céder régulièrement des biens immobiliers inutiles au ferroviaire. Le montant des promesses signées et non encore levées au 31 décembre 2014 s'élève à 69,6 M€ (contre 89,3 M€ au 31 décembre 2013), comprenant notamment à hauteur de 47,8 M€ des promesses pour les sites de Paris rive gauche et Paris la Chapelle.

Engagements relatifs aux contrats de PPP et concession

- GSMR
 - caution bancaire :

SNCF Réseau bénéficie d'une garantie à première demande de la part d'un organisme bancaire en cas de manquement de SYNERAIL. Cette garantie est accordée progressivement en fonction de l'engagement des phases de déploiement du réseau. Au 31/12/2014, RFF bénéficie d'une garantie pour un montant de 48,2 M€.

- Autres engagements :

Au 31/12/2014, les redevances d'investissement restant à payer par SNCF Réseau au titre du contrat s'élèvent à 481,4 M€ (valeur actualisée). Parallèlement, les financements restant à percevoir s'élèvent à 392,8 M€ (valeur actualisée).

- BPL

Le montant d'immobilisation en cours restant à comptabiliser s'élève à 912,9 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2014.

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 621,8 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2014.

- CNM

Le montant d'immobilisation en cours restant à comptabiliser s'élève à 860,7 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2014.

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 875,2 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2014.

- SEA

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

Le montant d'immobilisation en cours restant à comptabiliser s'élève à 1 131,9 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2014.

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 536,2 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2014.

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.

RFF contributeur public au financement :

Le montant restant à verser par RFF au titre de sa contribution au financement s'élève à 1 298,6 M€ au 31/12/2014.

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 3 306,7 M€ au 31/12/2014.

Autres engagements : clauses de fin anticipée de contrat

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

Clause de déchéance : le contrat prévoit que le concédant peut prononcer la déchéance du concessionnaire en cas de manquement de ce dernier. Dans ce cas, SNCF Réseau devra verser une indemnité minimale au concédant correspondant à environ 85% des financements supportés par le concessionnaire.

Clause de résiliation pour force majeure ou imprévision : en cas de résiliation pour force majeure ou imprévision, SNCF Réseau devra verser au concessionnaire une indemnité fixée dans les conditions et selon les principes dégagés par la jurisprudence du conseil d'Etat.

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

Clause de résiliation pour motif d'intérêt général : ce mécanisme peut être mis en œuvre à partir de la 12ème année après la mise en exploitation commerciale. Dans ce cas, SNCF Réseau verse au concessionnaire une indemnité, dont une partie selon une périodicité semestrielle. La convention de financement prévoit la prise en charge de cette indemnité par l'entité publique à l'origine de la décision ayant provoqué la mise en œuvre de la clause.

Autres engagements liés à la période d'exploitation :

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 SNCF Réseau 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 SNCF Réseau par le concessionnaire est nul. SNCF Réseau n'a rien à reverser au concessionnaire.

Clause de retour à bonne fortune : à compter de la 5ème année de mise en exploitation, le concessionnaire est tenu de reverser à SNCF Réseau 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 SNCF Réseau par le concessionnaire est nul. SNCF Réseau n'a rien à reverser au concessionnaire. SNCF Réseau 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.

Note 8 - Evènements postérieurs à la clôture

Les titres LTF détenus par SNCF Réseau ont été cédés à l'Etat le 6 février 2015.



RAPPORT DE GESTION
COMPTES CONSOLIDÉS
AU 31 DÉCEMBRE 2014

SNCF Réseau

(anciennement Réseau ferré de France)

Rapport de gestion Comptes consolidés

31 décembre 2014



Rapport de gestion au 31 décembre 2014

1 SNCF Réseau en 2014

1.1 Événements majeurs de l'année

1.1.1 Activité de l'entreprise

SNCF Réseau (anciennement réseau ferré de France) conçoit, modernise, contribue à l'entretien avec SNCF Infra, gestionnaire délégué, et commercialise l'accès au réseau ferré pour l'ensemble des entreprises ferroviaires de voyageurs et de marchandises. Son réseau comprend 30 000 km de lignes, dont 2000 à grande vitesse. 800 km supplémentaires seront mis en service d'ici à 2017. Au quotidien, SNCF Réseau contribue à la qualité, la régularité et au confort du service ferroviaire français caractérisé par la circulation de 15 000 trains qui transportent chaque jours 5 millions de voyageurs et 25 000 tonnes de fret.

Deuxième investisseur public français, pour un chiffre d'affaires de 5,9 milliards d'€ en 2014, SNCF Réseau place la maintenance et la modernisation de l'infrastructure existante comme priorité stratégique. SNCF Réseau pilote à cet effet un grand plan de modernisation (plus de 2,5 Mds € et plus de 1000 chantiers par an) avec une priorité donnée au réseau accueillant les trains du quotidien. Fin 2013, l'entreprise a lancé un programme de modernisation et de sécurisation de sa maintenance nommé « VIGIRAIL » (410 M€) afin d'accélérer le déploiement des nouvelles technologies dans ses processus de surveillance du réseau.

L'activité de l'entreprise en 2014 s'est 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, tout en assurant une cohérence d'ensemble avec les activités de transport de SNCF au sein d'un groupe public ferroviaire intégré.

L'année 2014 a ainsi été marquée par les principaux faits suivants :

Réforme du ferroviaire

La loi portant réforme du système ferroviaire adoptée définitivement le 22 juillet 2014 et promulguée par le président de la République le 4 août 2014, sous le numéro 2014-872, article 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.

L'organisation actuelle du système ferroviaire français et de l'EPIC Réseau ferré de France en particulier en est profondément modifiée à compter du 1er janvier 2015, date d'entrée en vigueur de la loi avec 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 (anciennement SNCF jusqu'au 30 novembre 2014), devient SNCF Mobilités et continuera d'assurer toutes les activités de transport des branches SNCF Proximités, SNCF Voyages et SNCF Logistics (anciennement SNCF Geodis) ainsi que la gestion des gares de la branche Gares & Connexions.
- L'actuel Réseau Ferré de France (RFF), devient SNCF Réseau et 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 le 1er décembre 2014 dans le cadre de 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 décrets d'application ont été publiés au Journal officiel du 11 février 2015. La mise en œuvre complète de la réforme interviendra au plus tard le 1^{er} juillet 2015.

La loi prévoit la continuité des personnes morales de RFF et de SNCF dont le changement de nom n'entraîne pas la création de personnes morales nouvelles. En application de la loi portant réforme ferroviaire, Réseau Ferré de France a donc changé sa dénomination sociale en SNCF Réseau à partir de 1er janvier 2015. Cette réforme n'a pas d'incidence sur les comptes du groupe SNCF Réseau (anciennement RFF) au 31 décembre 2014.

Conjoncture économique

La conjoncture économique est restée atone en 2014. La faible croissance a pesé sur les trafics, et donc sur 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 stable de décembre 2013 à décembre 2014) et une tendance à la baisse des coûts des travaux publics (indice TP01 en baisse). De même les taux d'intérêt sont restés très faibles dans un contexte toujours favorable.

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€.

Régularité et exploitation

L'année 2014 est marquée par une légère amélioration de la régularité, notamment sur les circulations TGV, avec un léger recul des minutes perdues par les trains commerciaux pour des

causes dépendant de la gestion du réseau. L'incendie du poste de Vitry survenu le 23 juillet 2014 a cependant pénalisé l'exploitation du RER C.

Priorité à la maintenance

Suite à l'accident de Brétigny survenu le 12 juillet 2013 et à la collision de Denguin le 17 juillet 2014, SNCF Réseau poursuit les efforts qu'elle consacre à la maintenance :

- la montée en puissance du programme Vigirail avec le remplacement de 363 appareils de voie, contre 319 l'an dernier ;
- le déploiement de la politique Infra Haute Performance en Île-de-France ;
- l'accroissement des moyens consacrés à la maintenance dans le cadre de la planification de l'exercice 2015.

Principaux projets d'investissements réalisés

En 2014, l'accroissement des investissements de rénovation a permis de renouveler 973 km de voies, contre 849 en 2013. Les principaux projets régionaux de développement mis en service sont le tram-train de Nantes Châteaubriant, le Sillon Alpin Sud Phase 2, la modernisation de Bellegarde-La Plaine, la modernisation de Limoges-Guéret.

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 SNCF Réseau. La gestion opérationnelle de la dette demeure également assurée par SNCF Réseau, sans changement par rapport aux pratiques actuelles.

Contractualisation avec l'Etat

La loi prévoit la conclusion d'un contrat de performance sur 10 ans entre SNCF Réseau et l'Etat. Les deux parties travaillent actuellement ensemble afin de définir les termes de cette trajectoire industrielle et économique.

1.1.2 Comparabilité des comptes

Evolution des principes et méthodes comptables

Première application, par anticipation au 01/01/2014, de la norme IFRIC 21 « Taxes » adoptée par l'UE le 13/06/2014 :

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. L'impact sur les capitaux propres de l'effet rétrospectif de cette première application est de +5,9 M€ au 01/01/2014. Au 31/12/2014, l'impact en résultat est non significatif.

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 SNCF Réseau 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 est consolidée selon le régime des activités conjointes conformément à la norme IFRS 11, compte tenu de sa durée de vie limitée à la réalisation des études.

1.2 Chiffres clés

En M€ (IFRS)	2014	2013	Variation	Variation (%)
Chiffre d'affaires	5 917	5 690	+227	+4 %
Marge opérationnelle	2 097	1 934	+163	+8 %
Résultat opérationnel courant	1 152	1 208	-56	-5 %
Résultat financier	-1 299	-1 197	-102	-9 %
Résultat net avant IS	-146	12	-134	NS
Résultat net après IS	-213	-60	-153	NS
Capacité d'autofinancement opérationnelle	2 076	1 928	+148	+8 %
Investissements nets	3 255	3 347	-92	-3 %
Dette financière nette en fin de période (valeur de remboursement – hors ICNE)	36 784	33 725	+ 3 059	+9 %
Effectif moyen (ETP)	1 533	1 506	+27	+2 %

1.3 Evénements postérieurs à la clôture

Les titres LTF (Lyon-Turin Ferroviaire) détenus par SNCF Réseau ont été cédés à l'Etat en février 2015.

2 Résultats et situation financière

2.1 Résultats 2014

Compte de résultat de gestion - IFRS - En M€	2014	2013	Variation	Variation en %
Produits commerciaux (redevances)	5 754	5 541	213	4%
Produits locatifs	87	87	0	0%
Autres produits	76	62	14	22%
CHIFFRE D'AFFAIRES	5 917	5 690	227	4%
Subventions d'exploitation	149	171	-22	-13%
Exploitation du réseau (DCF)	-865	-864	-1	0%
Charges commerciales	-23	-19	-3	17%
Convention d'entretien	-2 173	-2 175	2	0%
Autres charges du réseau	-264	-263	-1	0%
Charges liées à l'infrastructure	-2 437	-2 438	1	0%
Charges liées à la gestion du foncier immobilier	-126	-122	-3	3%
Charges liées aux dépenses sur projets non immobilisées	-91	-83	-7	9%
Informatique	-112	-100	-12	12%
Charges de fonctionnement y.c études et AMO	-100	-95	-5	5%
Charges de personnel	-152	-137	-15	11%
Production immobilisée	17	16	2	12%
Coûts internes	-346	-316	-30	9%
Impôts et taxes	-82	-84	2	-2%
MARGE OPERATIONNELLE	2 097	1 934	163	8%
Dotations nettes de reprises	-984	-862	-122	14%
Produits de cession	113	157	-44	-28%
RESULTAT OPERATIONNEL	1 152	1 208	-56	-5%
RESULTAT FINANCIER	-1 299	-1 197	-102	9%
RESULTAT NET TOTAL AVANT IMPOT	-146	12	-158	NS
Impôts sur les bénéfices	-67	-71	5	-7%
<i>Dont impôts versés</i>	-22	-12	-10	77%
RESULTAT NET TOTAL	-213	-60	-153	NS

Dans un contexte économique toujours peu porteur, l'équilibre financier de l'entreprise est soutenu par la maîtrise des charges opérationnelles de l'ensemble des parties prenantes (y c. DCF et SNCF Infra) : **la marge opérationnelle augmente de 8 % par rapport à 2013**. La croissance des charges de capital liées aux mises en service et à la croissance de la dette conduit cependant à un résultat net avant impôt déficitaire à -146 M€ en 2014, contre +12 M€ en 2013.

2.1.1 Augmentation de la marge opérationnelle de 8 %

La MOP s'inscrit en augmentation de 163 M€, à 2 097 M€, soit +3 % par rapport à la prévision budgétaire. Cette forte augmentation relève :

- de la croissance des produits commerciaux de +213 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€.
- de la quasi-stabilité des charges opérationnelles de gestion du réseau existant (exploitation, entretien, etc.) : -5 M€

- de la variation des charges internes induite par la préparation de la réforme ferroviaire : -23 M€ (dont -12 M€ au titre des charges SI et -7 M€ au titre des charges de personnel nettes)
- du retour à un niveau structurel des charges sur projet nettes de cofinancements, soit un impact sur la MOP de -28 M€ (2013 ayant été marquée par des retards dans les études dans l'attente du rapport Mobilité 21 et la mise en qualité du lien recettes-dépenses).

2.1.2 Résultat opérationnel courant

Malgré l'amélioration de la MOP, le résultat opérationnel courant s'inscrit à 1 152 M€, en baisse de 56 M€ par rapport à 2013 (-5 %) :

- Les charges de capital s'inscrivent en forte hausse par rapport à 2013 du fait de l'accroissement des mises en services qui augmentent de 124 M€ les dotations nettes aux amortissements.
- Les produits de cession d'actifs s'inscrivent en baisse à 113 M€ en 2014, contre 157 M€ en 2013 qui avait été marqué par une opération d'envergure exceptionnelle avec la vente des terrains des Batignolles.

2.1.3 Résultat financier

Dans un contexte de taux toujours très favorable, le coût moyen de la dette continue de baisser à 3,90 % en 2014, contre 4,13 % en 2013. Malgré cet effet taux positif, l'augmentation de 9 % de la dette se répercute sur le coût de l'endettement financier qui s'accroît de 40 M€ avant retraitements IFRS. L'immobilisation des frais financiers intercalaires et les effets techniques sur instruments financiers (sans impact cash) portent le résultat financier à -1 299 M€, en dégradation de 102 M€ par rapport à 2013, l'essentiel des effets techniques IFRS étant concentrés sur une opération de financement spécifique souscrite en 1999.

2.1.4 Résultat net

En dépit d'un résultat net avant impôt devenu négatif à -146 M€ contre +12 M€ en 2013, l'évolution récente de la législation fiscale conduit l'entreprise à constater une charge d'impôt de 67 M€, dont 22 M€ à verser à l'administration fiscale. Le résultat net ressort ainsi à -213 M€, contre -60 M€ en 2013.

2.2 Investissements

DEPENSES IMMOBILISABLES BRUTES (IFRS) EN M€	2014	2013	Variation	Variation (%)
Grands projets de développement	3049	3932	-883	-22%
Projets régionaux de développement	772	1002	-230	-23%
Mise en conformité du réseau	255	161	94	58%
Renouvellement et performance	2631	2549	83	3%
Autres	170	175	-5	3%
Divers	0	22	-22	-100%
TOTAL	6877	7840	-953	-12%

Les dépenses d'investissement s'inscrivent dans la continuité des orientations décidées ces dernières années. La priorité est donnée à la rénovation du réseau structurant existant (renouvellement, sécurité, mise en accessibilité), ainsi qu'à l'achèvement des projets de développement déjà engagés (opérations inscrites dans les Contrats de Projets 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). Par ailleurs les études liées aux futurs grands projets ont été hiérarchisées sur la base des priorités établies par la commission Mobilité 21.

Les dépenses d'investissement brutes s'inscrivent en baisse à 6 877 M€ (dont 1 026M€ en Île-de-France), contre 7 840 M€ (dont 869M€ en Ile-de-France) en 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) progressent, compte tenu de la priorité accordée aux opérations de mise en conformité : sécurité, avec la sécurisation de 111 passages à niveau, et le quasi-doublement des investissements de mise en accessibilité.

Les subventions d'investissement méritées au titre de cette production s'élèvent à 3 048 M€ vis-à-vis des cofinanceurs publics, contre 3 513 M€ en 2013, en lien avec la diminution de la production sur les grands projets de développement.

2.3 Endettement net et financement

Flux de trésorerie (M€)	2014	2013	Variation	Variation (%)
Capacité d'autofinancement opérationnelle	2 076	1 928	148	8%
IS exigible	-22	-12	-10	83%
Variation de BFR opérationnel	64	246	-182	-74%
Dépenses d'investissement	-5 820	-5 860	40	-1%
Subventions d'investissement	2 565	2 513	52	2%
Cession ou réduction de l'actif immobilisé	130	108	22	21%
Variation de BFR investissement	-848	136	-984	-724%
Intérêts et collatéraux de garantie	-1 425	-1 686	262	-16%
Variation de la dette nette de trésorerie et placement	-3 279	-2 627	-652	25%

Corrélativement à la croissance de la MOP, la CAF opérationnelle augmente de 8 % en 2014, mais cet accroissement de ressources est partiellement consommé par la hausse du taux d'imposition.

Les dépenses d'investissements et les subventions associées restent à peu près stables, tandis que les contraintes financières pesant sur les cofinanceurs des projets dégradent de près d'un milliard d'euros le BFR investissement. Le total des créances échues s'élève ainsi à 1 347 M€ à fin 2014, contre 914 M€ à fin 2013.

L'augmentation de la dette nette en valeur de remboursement s'élève à 3,1 Md€ sur l'année 2014. Elle confirme l'accroissement tendanciel de la dette, 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, SNCF Réseau assure donc son financement auprès des marchés financiers à travers l'émission d'obligations. Les ressources à long terme levées par SNCF Réseau au cours de l'année 2014 ont représenté un montant total de 4,5 Md€ (en valeur de remboursement), soit 35 opérations réalisées sur les marchés obligataires libellées en devises euro et en dollar américain sur une maturité moyenne de 17 ans et à taux fixe moyen de 2,21 % ; elles ont permis de rembourser 2,3 Md€ d'arrivées à échéance en 2014. La structure de la dette conformément à l'allocation stratégique du passif validée en Conseil d'Administration se décompose en 87 % d'endettement à taux fixe, 9 % à taux variable et 4 % indexé à l'inflation.

La dette financière nette en valeur de remboursement hors ICNE s'élève à 36 784 M€ à fin 2014, contre 33 725 M€ à fin 2013. En tenant compte de l'ensemble des instruments financiers et des effets périmètre (PPP) en application du référentiel IFRS, la dette financière nette s'élève à 41 144 M€ au 31 décembre 2014.

2.4 Activité économique de l'entreprise

2.4.1 Activité commerciale

L'ensemble des produits commerciaux s'élève à 5 754 M€ soit une hausse de 213 M€ par rapport à 2013. Cette augmentation est principalement portée par les prestations minimales, en hausse de 126 M€ (+2,4 %) par rapport à 2013 et par la redevance Quais dont l'entrée en vigueur lors de l'horaire de service 2014 a généré 100 M€ de produits contre 5 M€ en 2013. La capacité à payer des clients a été préservée par une augmentation moindre des prestations minimales, de façon à leur permettre d'acquitter cette nouvelle redevance.

Cette croissance des produits commerciaux est impulsée par l'indexation à 4,8 % du barème de redevance (effet prix = +288 M€), mais toujours pénalisée par la contraction des circulations (effet volume = -76 M€, dont -28 M€ au titre du mouvement social du mois de juin).

En millions d'Euros (M€)	2014	2013	Variation	Variation en %
Redevance d'Accès (RA)	1 957	1 941	16	0
Redevance de réservation (RR)	2 024	1 864	160	0
Redevance de circulation (RC)	1 366	1 414	- 48	0
Redevance quai (RQ)	100	5	96	NS
Produits sur exercices antérieurs	2	2	- 0	0
Total prestations minimales et redevance quai (net comp. Fret)	5 449	5 225	224	0

Les autres produits intègrent :

- Les redevances complémentaires électricité (RCE) pour 99 M€, en hausse de 2,2 M€ ou 2,3 % par rapport à 2013 compte tenu de la hausse tarifaire ;

- Les redevances de transport et fourniture d'électricité pour 161 M€, en retrait de 9 M€ ou 6,3 % par rapport à 2013 compte tenu de l'évolution tarifaire favorable des prix de l'électricité (évolution répercutée dans les tarifs appliqués aux clients) ;
- Les redevances de prestations complémentaires pour 30 M€ contre 33 M€ en 2013. Cette évolution est imputable à la disparition de la prestation de sûreté Calais Frethun ainsi qu'à une diminution de l'usage des voies de service.

Les redevances de prestations minimales et électricité sont perçues pour 97 % au titre de l'activité voyageurs qui représente 84 % des circulations pour 2,7 % au titre de l'activité fret qui représente 15 % des circulations et pour 0,3 % pour des activités infra et divers qui représente 1 % des circulations. Les redevances de l'activité voyageurs se répartissent entre les trains aptes à la grande vitesse (36 %), les trains grandes lignes (12 %) et les trains régionaux de voyageurs (52 %). Les redevances de l'activité fret sont désormais versées, pour 34 % par les entreprises ferroviaires alternatives qui représentent 36 % des circulations de fret.

Hors impact de la redevance quai, l'augmentation des prestations minimales par rapport à 2013 est essentiellement portée par les augmentations tarifaires ; elle atteint 2,5 %. Malgré le mouvement social de 12 jours du mois de juin qui s'est traduit par un manque à gagner de 28 M€ de redevances budgétées, les produits sont en ligne avec le budget.

Cette évolution se retrouve au niveau des trains-km repris dans le tableau ci-dessous, avec un détail par activité.

En millions de train-km	2014	2013	Variation	Variation en %
Trains aptes à la grande vitesse	136	140	-4	-3%
SNCF	131	135	-4	-3%
EUROSTAR	5	5	0	2%
Trains grande ligne (TGL)	38	40	-2	-6%
SNCF	37	40	-2	-5%
THELLO	0	1	0	-55%
Trains régionaux de voyageurs	237	239	-1	-1%
Activité Voyageurs	411	418	-7	-2%
Activité Fret	73	74	0	-1%
SNCF	47	49	-2	-4%
Entreprises Ferroviaires Alternatives(EFA, y.c candidats autorisés)	26	24	2	7%
Autres	6	6	0	-4%
Divers (AEF, matériel, navettes...)	1	1	0	-3%
Infra	5	5	0	-4%
Total	490	498	-8	-2%

Par activité, les principales sources de variations sont les suivantes.

- Le retrait de l'activité des trains aptes à la grande vitesse (TAGV) est imputable à l'opérateur historique notamment sur les axes Nord, Sud-Est, malgré l'augmentation du trafic d'Eurostar (+1,6 % 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 diminution de l'activité des trains régionaux de voyageurs s'explique par les mouvements sociaux de juin et l'accident du poste de Vitry sur Seine. L'impact négatif de ces deux événements a été limité par des évolutions de trafic. Ainsi l'activité Transilien affiche-t-elle

un retrait limité à 0,6 % compte tenu de la mise en place des schémas directeurs B+ et D. Quant à l'activité TER, son retrait est limité à -0.1% notamment grâce à la mise en service commercial d'investissements de développement (réouverture du sillon Alpin Sud, ouverture du tram train Nantes-Chateaubriand).

- L'activité Fret affiche un recul moindre par rapport aux années antérieures : -0,5 % correspondant à une baisse de 0,4 M de trains-km. Les entreprises ferroviaires alternatives connaissent un développement qui compense partiellement la baisse de l'opérateur historique FRET SNCF.

Charges de commercialisation / indemnisation

SNCF Réseau développe une politique commerciale renforçant ses engagements sur la qualité de service vis-à-vis des entreprises ferroviaires. Cette politique s'appuie notamment sur :

- Le Système d'Amélioration de la Performance (SAP), dispositif incitatif qui sanctionne le gestionnaire d'infrastructure et/ou les entreprises ferroviaires responsable d'irrégularités se traduisant par des retards de circulation (les pénalités sont calées sur le nombre de minutes perdues au 100 km) ;
- Les accords-cadres dans lesquels le gestionnaire d'infrastructure s'engage à attribuer une capacité commerciale définie en amont, à un client qui s'engage à la commander, avec un système de pénalités calé sur la redevance de réservation en cas de défaut;
- Les accords qualité sillons dans lesquels le gestionnaire d'infrastructure s'engage à lever la précarité dans un délai défini sur une liste de sillons déterminés.

Compte tenu de cette politique commerciale, de la professionnalisation des services réclamations des clients (suivi accru des demandes d'indemnisation mieux documentées) et du solde de dossiers de réclamations portant sur des services annuels précédents, les charges d'indemnisation passent de 19 M€ en 2013 à 23 M€ en 2014 (accroissement des provisions pour risques et charges).

Cette charge de commercialisation de 23 M€ se décompose en :

- Des indemnisations commerciales pour 10 M€ dont 7 M€ sur les dispositifs contractuels et SAP, 3 M€ de versements d'indemnité dans le cadre des réclamations ;
- Des nouvelles réclamations clients pour 13 M€.

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'établissent pour 2014 à 865 M€, au même niveau que pour l'exercice 2013 (-1 M€). Cette stabilité globale s'explique d'une part par la hausse du taux du CICE (versement supérieur de 7,9 M€ à celui de 2013) qui compense des effets exogènes (diminution du chiffre d'affaires sur les prestations d'escale de 3 M€ et hausse de impôts et taxes de 2 M€), et la

hausse de 2,5 M€ des charges de personnel (l'effet volume favorable de 8M€ induit par la baisse des effectifs ne suffit pas à couvrir l'augmentation du coût moyen agent).

Sur l'exercice, la DCF réalise une économie globale de 21 M€ par rapport à sa prévision budgétaire de 886 M€. Cette performance est principalement portée par des charges de personnel moindres de 10,5 M€ : à la baisse du coût moyen agent de 2,5 M€ s'ajoutent divers effets favorables (effet grève, etc.).

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 Infra 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 s'élève à 2 173 M€ à fin décembre 2014 composé par 2 149 M€ pour les missions d'entretien et 24,2 M€ de charges liées aux sinistres et actes de malveillance, quasiment stable par rapport à 2013 (2 175 M€). Cette stabilité s'explique par une augmentation du montant des missions d'entretien (+13 M€) compensée par des régularisations sur les sinistres des années antérieures (-15 M€). Le coût de la convention 2014 y compris sinistres est en retrait par rapport au budget (-25 M€) et s'explique par les régularisations sur les sinistres et sur les missions d'entretien.

Le coût de la convention de services en gare (CSG) avec Gares & Connexions s'élève à 68 M€ au 31 décembre 2014, en augmentation de 5 M€ par rapport au coût constaté en 2013, du fait de l'augmentation du programme de gros travaux et des dépenses induites par la mise en accessibilité des gares (maintenance des accès mécanisés, etc.).

La charge de transport et fourniture d'électricité s'établit à fin 2014 à 160 M€, contre 169 M€ à fin 2013, en raison de la baisse du TURPE (Tarif d'Utilisation des Réseaux Publics d'Electricité) entrée en vigueur mi-2013 et de son effet en année pleine ce qui explique également le retrait par rapport au budget (-6 M€).

La redevance de maintenance GSMR s'établit pour 2014 à 26,5 M€ en progression de 14 % par rapport à 2013 (+3,4 M€), du fait de l'avancement du déploiement du projet. Ce montant reste cependant sensiblement inférieur à la prévision budgétaire initiale de 31,3 M€, en raison des retards du partenaire sur le projet.

2.4.3.2 Investissements de renouvellement et performance

Ces investissements visent à maintenir, voire accroître, la performance du réseau existant, à fonctionnalités inchangées. 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 de l'exercice 2014 s'établit à 2 631 M€, soit une progression de 3 % (+83 M€) par rapport à 2013. Cette légère croissance s'explique principalement par les éléments suivants :

- la montée en puissance du programme Signalisation (+20 M€), malgré les difficultés de déploiement de la Commande Centralisée du Réseau (CCR). Les programmes de travaux sur postes d'aiguillage, en particulier, ont permis d'augmenter la production de plus de 50% (1 935 unités d'œuvre traitées en 2014 contre 1 224 en 2013)
- une augmentation sensible de la production Telecom, portée par les investissements GSMR (+97 M€)
- la diminution de la part des Opérations de Gros Entretien immobilisées, en baisse de 24 M€ malgré une production globale stable
- une baisse globale de 15 M€ des travaux de régénération de voies. Conformément aux orientations décidées par l'entreprise, ces investissements se concentrent sur la partie la plus circulée du réseau (groupes UIC 1 à 6) ainsi que sur les Appareils de voie (programme Vigirail). La production physique continue à progresser : ainsi, 973 km de voie ont été renouvelés en 2014, contre 849 en 2013 ; de même, 363 appareils de voie ont été renouvelés, contre 319 en 2013.

Le réalisé 2014 est globalement conforme aux prévisions budgétaires (+6 M€), malgré les retards pris sur la signalisation et le GSMR en PPP :

- la production CCR souffre en particulier d'un manque de ressources et des retards sur les projets PARM (Paris – Aulnay – Mitry - Roissy) et Gare de Lyon
- les chantiers GSMR enregistrent un taux d'avancement variable selon les phases, avec un avancement moyen de 78 %.

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 2014 s'établit à 255 M€, en forte progression par rapport à l'exercice 2013 (+94 M€), traduisant ainsi la priorité consacrée par l'entreprise à ces opérations (sécurité, mise en accessibilité).

L'effort porte en priorité sur les investissements de sécurité, en hausse de 44 % (+31 M€) notamment sur les passages à niveau et dans les tunnels ; ainsi, les travaux en 2014 ont porté sur 111 passages à niveau, contre 68 en 2013 ; dans une moindre mesure, le programme de sûreté, qui bénéficie des travaux de simplification des processus, est également en progression (+6 M€).

Les programmes d'accessibilité connaissent également une forte progression (+90 %, soit +57 M€). Le SDA Île de France, en particulier, avec un effort de contractualisation qui a conduit à lancer des travaux sur 21 gares, triple sa production sur l'exercice.

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 1 113 M€ par rapport à 2013, pour s'établir à 3 821 M€ (dont 151 M€ au titre des frais financiers activés). Cette évolution est principalement due au projet SEA (-1 089 M€) dont l'essentiel de la production a été réalisée en 2013.

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.

En 2014, les dépenses immobilisables des grands projets avant travaux s'établissent à 42 M€, en progression de 15 M€ par rapport à 2013. En y incorporant les études antérieures à l'avant-projet, les dépenses totales réalisées sur ces projets s'établissent à 64 M€ en 2014, soit une légère hausse de +9 M€ par rapport à 2013.

DEPENSES TOTALES (en M€)	2014	2013	Variation	Variation (%)
Grands projets nationaux avant travaux	64	55	9	17%
<i>Grands Projets Sud-Ouest (GPSO)</i>	25	10	14	140%
<i>Liaison Roissy Picardie</i>	2	3	(1)	-27%
<i>Paris-Lyon augmentation de capacité LN1</i>	4	4	0	2%
<i>Noeud Ferroviaire Lyonnais</i>	5	2	3	153%
<i>Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur</i>	6	10	(4)	-38%
<i>Liaison Nouvelle Paris Normandie</i>	1	1	(1)	-53%
<i>Autres grands projets nationaux avant travaux (priorité 2 et 3)</i>	21	25	(3)	-13%

Par rapport à 2013, les dépenses des projets en priorité 1 progressent de 12 M€, alors que celles des projets en priorité 2 & 3 sont en recul de -3 M€, en cohérence avec les orientations définies dans le rapport Mobilité 21.

2.4.5.2 Grands projets en travaux

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

Les dépenses immobilisables des Grands Projets en Travaux s'établissent à 418 M€ en 2014, contre 464 M€ en 2013. L'essentiel de la production concerne les travaux de la LGV Est phase 2 à hauteur de 331 M€ qui se déroulent conformément au planning des travaux prévu initialement (achèvement des travaux de génie civil). Le coût final prévisionnel du projet est confirmé à 2 190M€ pour une mise en service prévue en avril 2016.

Les investissements du projet EOLE montent en puissance, de 49M€ en 2013 à 72M€ en 2014. En y incorporant les études non immobilisables, les dépenses s'établissent à 74M€. Cette progression, bien qu'importante, reste en-deçà des ambitions du budget initial, suite à des difficultés dans la mise en place des financements.

2.4.5.3 Grands projets en PPP

En 2014, la production réalisée sur les projets en PPP s'établit à 2 458 M€, contre 3 350 M€ en 2013, soit une variation -892 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 été réalisés en 2013.

Pour le projet SEA : La production de la période s'établit à 1 147M€, dont 996M€ sous maîtrise d'ouvrage du concessionnaire et 151M€ sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau (jonctions et Bouchon ferroviaire de Bordeaux phase 2). L'avancement global du projet est de 82%, pour une mise en service prévue pour 2017.

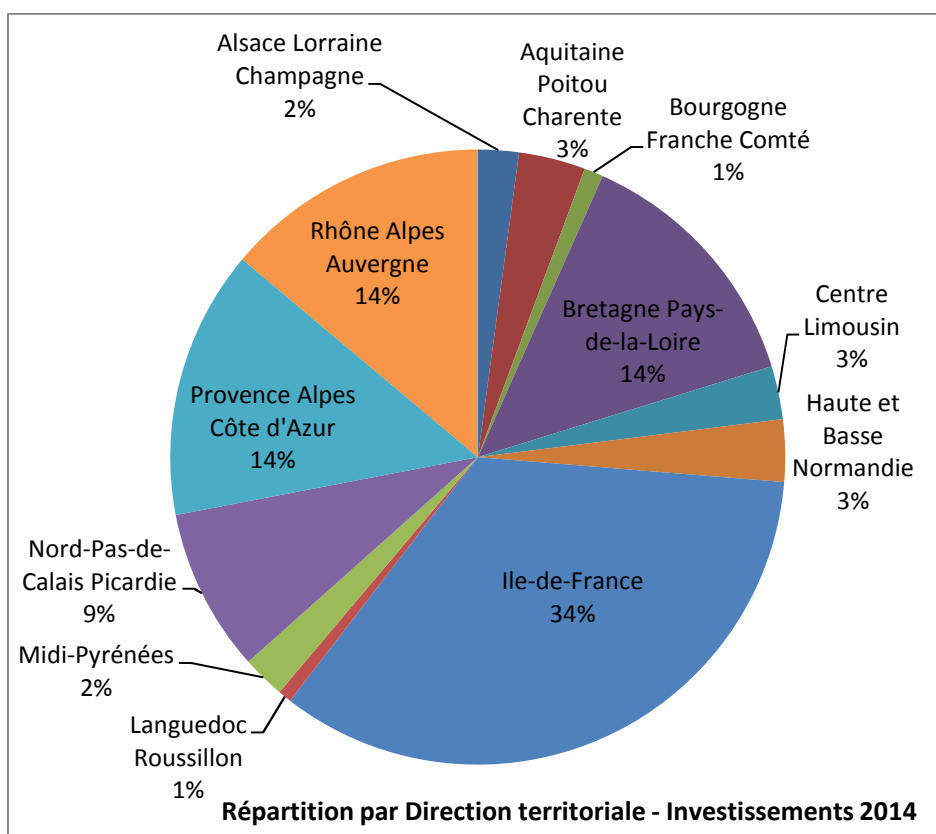
Pour le projet LGV BPL : La production de la période s'élève à 791M€, dont 705M€ sous maîtrise d'ouvrage du partenaire et 86M€ sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau. L'avancement global sur le projet sous maîtrise d'ouvrage du partenaire est de 68 %, pour une mise en service prévue pour 2017.

Pour le projet CNM : La production de la période s'établit à 520M€, dont 457M€ sous maîtrise d'ouvrage du partenaire et 63M€ sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau (jonctions et modernisation Montpellier Perpignan). L'avancement global sur le projet sous maîtrise d'ouvrage du partenaire est de 44 %, pour une mise en service prévue pour 2017.

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. En 2014, les dépenses immobilisables s'établissent à 752M€ contre 987M€ en 2013, marquant la fin des travaux sur de nombreux projets des CPER 2007-2013, avant le lancement de la prochaine génération de contrats.

La production entre les directions territoriales est concentrée sur l'Île de France, suivie des Régions Bretagne-Pays-de-la-Loire, Rhône-Alpes Auvergne, ainsi que PACA :



En 2014, les principaux investissements ont concerné les projets Tangentielle Nord Epinay-Le Bourget, à hauteur de 136M€, la réalisation d'une 3^e voie entre Marseille et Aubagne pour 51M€, Calais Dunkerque à hauteur de 34M€, la Gare Evangile en IDF pour 32M€, ou encore la modernisation de Nantes Saint Gilles Pornic pour 24M€.

Par ailleurs, les frais financiers activés relatifs à ces projets se montent à 20M€.

2.4.6 Activité foncière-immobilière

En millions d'Euros (M€)	2014	2013	Variation	Variation (%)
Produits locatifs	87	87	0	0%
Gestion externalisée pour le patrimoine (SNCF CPS/CFI, Aremis)	-90	-88	-2	2%
Rémunération des autres mandataires	-14	-13	-1	7%
Autres charges de patrimoine	-22	-22	-0	2%
Charges liées à la gestion du foncier immobilier	-126	-122	-3	3%
Cessions brutes d'actifs immobiliers	113	157	-44	-28%

Activité locative :

Les produits locatifs se sont maintenus à 87 M€ en 2014 grâce à la régularisation contractuelle d'occupations avec rétroactivité sur exercices antérieurs et à la signature de nouvelles conventions en IDF.

Charges de patrimoine :

Rémunération des prestations pour la gestion du patrimoine

Le montant réalisé en 2014 s'élève à 90 M€, conformément aux prévisions, à comparer avec un réalisé à fin décembre 2013 à 88 M€. La hausse est principalement portée par la Convention de Prestation de Service avec la SNCF qui s'est élevée à 68,9 M€ et qui couvre les dépenses d'entretien et les gros travaux sur le patrimoine de SNCF Réseau abritant les installations techniques de l'infrastructure ainsi que la rémunération de la gestion de la fiscalité et les remboursements de sinistres.

La convention de financement d'un montant de 20 M€ couvre les remboursements des charges immobilières des biens de la SNCF abritant des installations de l'infrastructure ou occupés par des services SNCF exerçant des missions de gestion de l'infrastructure ; elle intègre désormais une facturation des fluides au réel.

Rémunération des autres mandataires pour la valorisation locative et les cessions

La rémunération des autres prestataires s'élève à 14 M€ en 2014, en hausse de 1 M€ conformément aux prévisions d'augmentation des charges mandatées.

Autres charges de patrimoine

Le réalisé 2014 s'élève à 22 M€, stable par rapport à 2013.

Activité cessions de patrimoine

Les produits de cession s'élèvent à 113 M€ en 2014, contre 157 M€ en 2013, pour une prévision initiale à 130 M€. La diminution des produits de cession s'explique en partie par le poids de la cession Batignolles qui avait conjoncturellement favorisé l'activité en 2013 (120 M€) et par le décalage d'opérations structurantes au-delà de 2014 telles que Les Gobelins et Bordeaux Saint-Jean.

Les investissements sur le périmètre foncier et immobilier comprennent principalement les investissements pour la cession et s'élevèrent à 30 M€ à fin 2014, en recul par rapport aux 35 M€ de 2013, en lien avec la cession Batignolles.

2.4.7 Coûts internes et effectifs

Les coûts internes sont constitués des charges de personnel, des dépenses liées au système d'information et des autres dépenses de fonctionnement (locaux, études, sous-traitance, etc...) et font partiellement l'objet de refacturations ; ils s'élevèrent à 409 M€ nets de refacturations contre 363 M€ en 2013 soit une hausse de 12% en conformité avec le budget adopté, en lien avec la préparation de la réforme ferroviaire. Une partie de ces coûts est immobilisée à hauteur de 71 M€ (Investissements SI, Investissements de fonctionnement et coûts de maîtrise d'ouvrage sur projet) ; une autre partie fait par ailleurs l'objet de refacturations.

Les charges de personnel nettes de refacturation s'élevèrent à 144 M€ au 31 décembre 2014 contre 140 M€ à fin 2013, conformément au budget initial. 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 7,7 M€, contre 2,7 M€ en 2013.

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 (+27,5 % de mises à disposition entrantes à RFF en 2014). Au 31/12/2014, l'effectif s'élève à 1 536 ETP¹ contre 1 526 ETP au 31 décembre 2013 soit un accroissement limité à 10 ETP conformément au budget. En moyenne annuelle, les effectifs s'établissent à 1 533 ETP en 2014, contre 1 506 ETP en 2013. Parmi les 1 536 ETP d'effectif en point de sortie au 31 décembre 2014, on dénombre 111 collaborateurs mis à disposition (109 agents par la SNCF, 1 agent par le SCET et 2 agents de la RATP) et 52 fonctionnaires détachés ; par ailleurs, 85 collaborateurs de RFF sont détachés dont 79 à la SNCF.

L'augmentation des dépenses informatiques à 153 M€ (dont 112 M€ de charges et 41 M€ d'investissements) 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.

¹ Equivalents temps plein 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

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 SNCF Réseau (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 1 800 M€, contre 1 730 M€ en 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 31 décembre 2014 pour un montant de 109 M€ à comparer aux 122 M€ inscrits au budget initial.

Avec un total de 1 908 M€, ces concours publics s'inscrivent en hausse de 67 M€, soit 3,6 % par rapport à 2013.

2.4.8.2 Concours publics relatifs aux investissements sur le réseau

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

Les subventions appelées par SNCF Réseau en 2014 s'élèvent à 2 223 M€, dont 526 M€ appelés auprès de l'AFITF.

Dans un contexte économique difficile, les créances échues de subventions sont en forte augmentation à 1 347 M€, contre 914 M€ à fin 2013, soit une augmentation de 47 %.

2.4.8.3 Fiscalité

Impôts et taxes

En 2014, SNCF Réseau a comptabilisé une charge de 82 M€ d'impôts et taxes (hors taxes assimilées aux charges de personnel), soit une baisse de 2 M€ par rapport à 2013 qui s'explique par la reprise d'un excédent de provision sur la liquidation de la CVAE 2013 réalisée en mai 2014 ainsi qu'aux dégrèvements obtenus sur les impôts locaux mandatés à la SNCF.

Impôt sur les sociétés

Les durcissements de la législation fiscale, en matière de limitation de la déductibilité des charges financières, abaissée de 85% à 75% en 2014, conduisent SNCF Réseau à verser 22 M€ au titre de l'IS à l'administration fiscale, malgré un résultat avant impôt déficitaire.

CICE (Crédit d'Impôts Compétitivité Emploi)

Le montant du CICE de SNCF Réseau pour l'année 2014 s'élève à 78 M€ contre 54 M€ en 2013, générés sur les périmètres historiques de la façon suivante :

- 35 M€ rétrocédés via la convention d'entretien SNCF Infra
- 23 M€ rétrocédés par la DCF
- 19 M€ rétrocédés sur les projets d'investissements
- 1 M€ par RFF

2.4.9 Gestion de la dette

Le résultat financier s'établit à -1 299 M€ contre -1 197 M€ sur la même période en 2013 soit une variation de -102 M€. Cette diminution du résultat financier traduit les effets suivants :

- Une hausse de 40 M€ du coût de l'endettement financier net avant retraitements IFRS, soit +4 %, qui résulte d'un effet taux favorable de -76 M€ (coût moyen de la dette à 3,90 % sur 2014 contre 4,11 % attendu et 4,13 % en 2013), plus que compensé par un effet volume de +115 M€ lié à la croissance de la dette, en hausse moyenne de 9 %.
- L'augmentation de 32 % des frais financiers intercalaires immobilisés² à 193 M€, contre 147 M€ en 2013 (norme IAS 23).
- La valorisation en juste valeur des instruments financiers à -105 M€, contre +4 M€ à fin 2013, dont 89 M€ sur une seule opération souscrite en 1999, d'échéance 2029 et dans laquelle l'investisseur a l'option de la rembourser en juillet 2015 ou de la prolonger sur des conditions prédéfinies (norme IAS 39).

3 Gouvernance et typologie des risques

3.1 Gouvernance

La description de la gouvernance présentée ici concerne – à fin d'année 2014 – la gouvernance de l'EPIC (établissement public national à caractère industriel et commercial) Réseau ferré de France (RFF) créé par la loi n°97-135 du 13 février 1997 modifiée (version consolidée au 1er janvier 2013), dont le décret n°97-444 du 5 mai 1997 modifié (version consolidée au 11 novembre 2012) précise les missions et statuts.

La gouvernance de RFF prend en compte les dispositions du code des transports, notamment celles figurant à la partie législative (deuxième partie relative au transport ferroviaire ou guidé, et plus particulièrement les articles L. 2111-9 à 25).

² A l'heure actuelle, SNCF Réseau 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.

De par son statut d'établissement public, RFF est soumis au contrôle économique, financier et technique de l'Etat. Dans ce cadre, il applique les règles de gouvernance régissant les relations de l'Agence des Participations de l'Etat (APE) et des entreprises à participation de l'Etat.

➤ Le conseil d'administration

- Composition et attributions

RFF est administré par un conseil d'administration composé de dix-huit membres, répartis comme suit : sept représentants de l'Etat, cinq personnalités choisies en raison de leur compétence, six représentants élus par les salariés de l'entreprise.

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

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

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

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

Siège enfin au conseil d'administration, avec voix consultative, le secrétaire du Comité d'entreprise.

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

En matière d'administrateur « indépendant » au sein d'un établissement public à caractère industriel et commercial, l'entreprise a retenu la notion figurant à la charte de l'APE, à savoir « qu'un administrateur est dit indépendant lorsqu'il n'entretient aucune relation de quelque nature que ce soit avec l'entreprise, son groupe ou sa direction, qui puisse compromettre sa liberté de jugement ».

Le conseil d'administration se prononce sur l'ensemble des décisions relatives aux orientations stratégiques, économiques, financières et technologiques de RFF et veille à leur mise en œuvre.

Il s'appuie très largement, pour sa prise de décisions, sur les travaux des différents comités spécialisés.

Il peut déléguer à son président une partie de ses pouvoirs, sous réserve de rendre compte au conseil d'administration de sa gestion.

- Règlement intérieur

Le règlement intérieur du conseil d'administration intègre les dispositions résultant des lois et décrets applicables à l'entreprise, notamment celles stipulées au code des transports.

Sa dernière version est datée du 25 octobre 2013.

- Commission des marchés et des achats, et comités spécialisés

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

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

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

- ❖ Commission des marchés et des achats (COMA)

Présidée par un Conseiller maître à la Cour des comptes, représentant le président du conseil d'administration, elle est composée en sus de celui-ci de huit autres membres, quatre administrateurs et quatre fonctionnaires désignés respectivement par les ministres chargés de l'économie, du budget, de la concurrence et des transports.

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

Cette commission émet notamment un avis préalable à l'attribution de tout marché d'un montant supérieur à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports, qui diffère selon qu'il s'agit de marchés de travaux, de fourniture ou de service.

La modification des seuils de saisine de la COMA doit faire l'objet d'un arrêté ministériel ; l'arrêté du 21 décembre 2010 a ainsi fixé de nouveaux seuils de consultation, les seuils antérieurs remontant à l'arrêté du 5 décembre 1997.

- ❖ Comité d'audit

Le conseil d'administration s'est doté dès 2004, conformément aux règles de gouvernance fixées par le ministère de l'économie, des finances et de l'emploi, d'un comité d'audit, afin d'améliorer les capacités de l'entreprise et de son conseil d'administration en matière de principes et normes comptables, d'information et de communication financière, de contrôle interne et de gestion des risques.

Composé de cinq administrateurs, il est présidé par un administrateur personnalité indépendante.

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

Assiste de droit aux séances du comité d'audit, le directeur de l'audit et des risques ou son représentant.

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

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

❖ Comité des engagements

Le conseil d'administration a décidé en 2007 la création d'un comité des engagements, pour renforcer les capacités de l'entreprise et de son conseil d'administration en matière de projets de développement, de programmes d'investissement et de patrimoine immobilier.

Composé de cinq administrateurs et présidé par un administrateur personnalité indépendante, le comité des engagements assiste le conseil d'administration dont il prépare les discussions sur les sujets relatifs aux investissements ou comportant un engagement financier de l'entreprise : les programmes d'investissement et projets de développement (politique de développement et aspects financiers), les projets relatifs à son patrimoine immobilier.

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

❖ Comité de la stratégie

Le conseil d'administration a décidé en 2007 la création d'un comité de la stratégie, pour renforcer les capacités de l'entreprise et de son conseil d'administration en matière de réflexion et de décision stratégiques.

Composé de six administrateurs (dont notamment, les présidents du conseil d'administration ou son représentant, du comité d'audit et du comité des engagements), le comité de la stratégie assiste le conseil d'administration dont il prépare les discussions sur tous sujets présentant un caractère stratégique particulier.

Il veille à l'application de la politique stratégique de RFF.

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

➤ Le président du conseil d'administration

- Nomination et attributions

Le président du conseil d'administration est nommé par décret en conseil des ministres, parmi les membres du conseil et sur proposition de celui-ci.

Jacques RAPOPORT, a été nommé président de RFF par décret du 19 décembre 2012.

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

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

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

- Système de délégations

Conformément aux dispositions du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié, le président du conseil d'administration peut déléguer une partie de ses compétences dans des conditions fixées par le conseil d'administration.

- Rémunération des dirigeants

S'agissant d'un établissement public, la rémunération du président est fixée par décision ministérielle.

Un comité consultatif, composé du président du comité d'audit, de celui du comité des engagements et du chef de la Mission de contrôle économique et financier des transports, assiste le président de RFF sur la question des objectifs des membres du COMEX et leur évaluation annuelle.

➤ La Direction Générale et l'organisation générale de l'entreprise

L'organisation générale de l'entreprise s'articule autour des Directeurs généraux adjoints :

- « Commercialisation et Planification »,
- « Opérations »,
- « Grands Projets »,
- « Finances et Achats »,
- « Secrétaire Général »,
- « Ile-de-France ».

Un directeur général adjoint chargé de l'audit et des risques a été nommé en octobre 2014.

Mi-décembre, une directrice générale adjointe foncier et immobilier à laquelle la direction du foncier et de l'immobilier est rattachée, a été nommée.

Le président-directeur général assume la responsabilité de la direction générale de l'entreprise. Il anime et coordonne le travail collectif des directions du siège et des directions régionales.

Le directeur général délégué a pour mission de seconder le président dans le pilotage opérationnel de l'entreprise. Il assure la suppléance du président dans sa fonction exécutive.

Directement rattachée au président et au directeur général délégué, la direction du cabinet appuie le président dans l'exercice de son mandat et la direction générale dans sa responsabilité de pilotage de l'entreprise ; elle veille par ailleurs au bon fonctionnement des instances de gouvernance.

Douze directions régionales, directement rattachées au président, assurent sur leur territoire respectif la mise en œuvre des orientations stratégiques et les responsabilités opérationnelles de l'entreprise sous le pilotage des directeurs généraux adjoints.

Un Comité (de direction générale) est notamment constitué du président, du directeur général délégué, des directeurs généraux adjoints et des directeurs directement rattachés au président et au directeur général délégué. Le directeur de cabinet assure la rédaction du relevé de conclusions.

Ce Comité définit la position de l'entreprise sur les thèmes d'actualité et organise la contribution des activités de l'entreprise à l'atteinte des objectifs qui lui sont fixés, notamment dans le cadre du contrat de performance. Il pilote la mise en œuvre opérationnelle de la stratégie de l'entreprise, et assure le suivi global de la performance et son bon fonctionnement managérial.

3.2 Facteurs de risques

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

• Risques à fort impact financier :

Les risques de marché (risques de taux d'intérêt, de liquidité, de contrepartie et de change)

- Risque de taux d'intérêt : le gestionnaire de réseau est exposé au risque de taux d'intérêt compte-tenu du montant significatif de sa dette nette qu'il doit refinancer sur les marchés financiers.
- Risque de liquidité : le risque de liquidité est assuré en permanence par une gestion proactive de ses besoins de liquidité, un accès diversifié à des sources de financement qu'elles soient long terme (programme EMTN de 40 milliards d'euros) ou court terme (Billet de trésorerie de 3 milliards d'euros et Euro Commercial Paper de 5 milliards d'euros). De plus, le gestionnaire de réseau bénéficie d'une ligne de crédit de 1,25 milliard d'euros qui n'a jamais fait l'objet de tirage.
- Risque de contrepartie : le gestionnaire de réseau est exposé au risque de contrepartie à la fois dans la gestion quotidienne de sa trésorerie et dans la gestion de sa dette à moyen et long terme.
- Risque de change : le gestionnaire de réseau négocie des financements en devises étrangères. Ces financements sont presque systématiquement convertis en euros.

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

- **Risques à fort impact dans les domaines opérationnels** : les risques opérationnels sont principalement liés à l'utilisation du réseau ferré et aux opérations d'investissement.
- **Risques à fort impact juridique** : outre les risques juridiques relatifs à la mise en cause de l'entreprise en tant que propriétaire et exploitant, mais également comme maître d'ouvrage, le gestionnaire de réseau se voit régulièrement confronté à de nouveaux risques juridiques liés à l'évolution du cadre réglementaire auquel il est assujéti, notamment pour ce qui relève de ses activités de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire (respect de l'égalité de traitement des opérateurs ferroviaires, transparence de son fonctionnement, possibilité de recourir à des prestataires gestionnaires d'infrastructure autres que la SNCF) ou de maître d'ouvrage, mais aussi du fait des contrats de partenariats liant le gestionnaire de réseau à ses différents partenaires (sécurité juridique des nouveaux contrats de concessions ou de partenariats public-privé).
- **Risques économiques** : la stratégie macro-économique du gestionnaire de réseau est dictée par la croissance du trafic et ses effets sur la perception des commissions d'accès, ainsi que par le contrôle effectif des coûts de maintenance et d'extension du réseau.
- **Risques à fort impact sur la notoriété** : Ces risques découlent principalement des incidents et accidents de nature ferroviaire, et sont de nature à détériorer l'image de l'entreprise auprès des investisseurs comme des partenaires. D'autres risques, liés aux activités du gestionnaire de réseau (y compris en dehors du domaine ferroviaire proprement dit), sont par ailleurs identifiés comme pouvant fortement dégrader la notoriété de l'entreprise ; ils sont également traités dans cette catégorie (risques d'atteinte à l'environnement par exemple).

3.3 Polices d'assurance

En 2014, SNCF Réseau dispose de programmes « corporate » d'assurance pour couvrir ses risques majeurs d'exploitation en termes de : « responsabilité civile » liée à l'ensemble de ses activités (dont celles de propriétaire, de maître d'ouvrage,...) ; « responsabilité civile employeur (faute inexcusable) » pour les seuls préposés de SNCF Réseau ; « responsabilité civile de ses dirigeants » ainsi que d'un programme « dommages aux biens, frais additionnels et pertes de redevances consécutives », base « tous risques sauf », y compris catastrophes naturelles (régime CATNAT) et Actes de Terrorismes (GAREAT). De plus, un volet assurance construction, permet de couvrir certains ouvrages en cours de construction, de renouvellement ou de travaux en fonction des enjeux appréciés au cas par cas.



**RAPPORTS DES COMMISSAIRES
AUX COMPTES
AU 31 DECEMBRE 2014**

SNCF RESEAU (Anciennement Réseau Ferré de France)

**Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes annuels**

(Exercice clos le 31 décembre 2014)

PricewaterhouseCoopers Audit
63, rue de Villiers
92208 Neuilly Sur Seine Cedex

Mazars
61, rue Régnault
92075 Paris La Défense Cedex

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

(Exercice clos le 31 décembre 2014)

SNCF RESEAU (Anciennement Réseau Ferré de France)

92, avenue de France
75648 Paris Cedex 13

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2014, sur :

- le contrôle des comptes annuels de SNCF Réseau (anciennement Réseau Ferré de France) , tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- les vérifications et informations spécifiques prévues par la loi.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le Conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

I - Opinion sur les comptes annuels

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes annuels. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Nous certifions que les comptes annuels de l'exercice sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de l'Etablissement à la fin de cet exercice.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 7.1.3. « Valeur actuelle de l'actif à la date de clôture » de l'annexe aux comptes annuels relative au test de perte de valeur de l'unité génératrice de trésorerie Infrastructure.

II - Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L.823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- La note 7.1.3 « Valeur actuelle de l'actif à la date de clôture » relative au test de perte de valeur de l'unité génératrice de trésorerie Infrastructure présente les conditions de réalisation de ce test, ses modalités de mise en œuvre, les principales hypothèses retenues et leur sensibilité, ainsi que le résultat du test.

Ce test repose sur des estimations et hypothèses qui ont par nature un caractère incertain et dont la réalisation est susceptible de différer, parfois de manière significative, des données prévisionnelles utilisées. La note 1 « Présentation de l'Etablissement public SNCF Réseau » de l'annexe aux comptes annuels précise que l'organisation actuelle de l'Epic Réseau Ferré de France est profondément modifiée à compter du 1^{er} janvier 2015, date d'entrée en vigueur de la loi portant réforme du système ferroviaire. Comme indiqué dans la note 7.1.3 de l'annexe, les prévisions de cash flows retenues pour ces estimations n'ont pu être mises à jour des perspectives induites par cette réforme. Nos travaux ont consisté à examiner les données prévisionnelles et les hypothèses retenues sur la base des informations disponibles à ce jour ainsi que leur cohérence d'ensemble dans le contexte mentionné ci-avant. Nous avons également vérifié qu'une information appropriée était donnée dans les notes de l'annexe.

- La note 7.1.16 « Tableau des provisions pour risques et charges » expose la nature des provisions constituées par l'Etablissement. Nous avons procédé à l'appréciation du caractère raisonnable de ces provisions établies sur la base des éléments disponibles à ce jour et nous avons vérifié que l'annexe fournissait une information appropriée.
- La note 2 « Evènements significatifs » expose les travaux qui ont été réalisés pour rattraper les retards de mise en service comptable des projets délégués à la SNCF. Nos travaux ont consisté à revoir la méthodologie mise en œuvre, les contrôles effectués par l'Etablissement et à examiner le traitement comptable retenu.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

III - Vérifications spécifiques

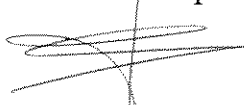
Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

Nous n'avons pas d'observations à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion et dans les documents adressés aux membres du Conseil d'administration sur la situation financière et les comptes annuels.

Fait à Neuilly-sur-Seine et à Courbevoie, le 19 février 2015

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit



Philippe Vincent

Mazars



Lionel Gotlib

SNCF RESEAU (Anciennement Réseau Ferré de France)

**RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS**

(Exercice clos le 31 décembre 2014)

PricewaterhouseCoopers Audit
63, rue de Villiers
92208 Neuilly Sur Seine Cedex

Mazars
61, rue Régnault
92075 Paris La Défense Cedex

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

(Exercice clos le 31 décembre 2014)

SNCF RESEAU (Anciennement Réseau Ferré de France)

92, avenue de France
75648 Paris Cedex 13

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2014, sur :

- le contrôle des comptes consolidés de SNCF Réseau (anciennement Réseau Ferré de France), tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- la vérification spécifique prévue par la loi.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

I - Opinion sur les comptes consolidés

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes consolidés. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Nous certifions que les comptes consolidés de l'exercice sont, au regard du référentiel IFRS, tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur :

- La note 4.3.3. « Valeur actuelle de l'actif à la date de clôture » des notes aux états financiers consolidés relative au test de perte de valeur de l'unité génératrice de trésorerie Infrastructure ;
- La note 4.5 « Impôts différés » des notes aux états financiers consolidés qui décrit les modalités d'évaluation des actifs d'impôts différés ;
- La note 2.1 « Changement de méthode » des notes aux états financiers consolidés qui présente l'incidence de la première application de l'interprétation IFRIC 21.

II - Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L.823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- La note 4.3.3 « Valeur actuelle de l'actif à la date de clôture » relative au test de perte de valeur de l'unité génératrice de trésorerie Infrastructure présente les conditions de réalisation de ce test, ses modalités de mise en œuvre, les principales hypothèses retenues et leur sensibilité, ainsi que le résultat du test.
- Les notes 3.14 et 4.5 « Impôts différés » décrivent la méthode de reconnaissance des actifs d'impôts différés, leurs modalités de mise en œuvre et leur période de recouvrement.

Ces deux éléments reposent sur des estimations et hypothèses qui ont par nature un caractère incertain et dont la réalisation est susceptible de différer, parfois de manière significative, des données prévisionnelles utilisées. La note 2.2 « Evènements et transactions significatifs » des notes états financiers consolidés précise que l'organisation actuelle de l'Epic Réseau Ferré de France est profondément modifiée à compter du 1^{er} janvier 2015, date d'entrée en vigueur de la loi portant réforme du système ferroviaire. Comme indiqué dans les notes 4.3.3 et 4.15, les hypothèses et prévisions retenues pour ces estimations n'ont pu être mises à jour des perspectives induites par cette réforme. Nos travaux ont consisté à apprécier les données prévisionnelles et les hypothèses retenues sur la base des informations disponibles à ce jour ainsi que leur cohérence d'ensemble dans le contexte mentionné ci-avant. Nous avons également vérifié qu'une information appropriée était donnée dans les notes aux états financiers consolidés.

- Les notes 3.19 et 4.12 « Provisions » exposent la nature des provisions constituées par le Groupe SNCF Réseau. Nous avons procédé à l'appréciation du caractère raisonnable de ces provisions établies sur la base des éléments disponibles à ce jour et nous avons vérifié que ces notes fournissaient une information appropriée.
- La note 2.2 « Evènements et transactions significatifs » décrit les travaux qui ont été réalisés pour rattraper les retards de mise en service comptable des projets délégués à la SNCF. Nos travaux ont consisté à revoir la méthodologie mise en œuvre, les contrôles effectués par l'Etablissement et à examiner le traitement comptable retenu.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

III - Vérification spécifique

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, à la vérification spécifique prévue par la loi des informations données dans le rapport sur la gestion du groupe.

Nous n'avons pas d'observations à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Fait à Neuilly-sur-Seine et à Courbevoie, le 19 février 2015

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit



Philippe Vincent

Mazars



Lionel Gotlib

Rapport des commissaires aux comptes, établi en application de l'article L. 225-235 du code de commerce, sur le rapport du Président du conseil d'administration

(Exercice clos le 31 décembre 2014)

SNCF RESEAU (Anciennement Réseau Ferré de France)
92, avenue de France
75648 Paris Cedex 13

En notre qualité de commissaires aux comptes de Réseau Ferré de France et en application des dispositions de l'article L. 225-235 du code de commerce, nous vous présentons notre rapport sur le rapport établi par le Président de votre Etablissement, conformément aux dispositions de l'article L. 225-37 du code de commerce au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2014.

Il appartient au Président d'établir et de soumettre à l'approbation du conseil d'administration un rapport rendant compte des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place au sein de la société et donnant les autres informations requises par l'article L. 225-37 du code de commerce relatives notamment au dispositif en matière de gouvernement d'entreprise.

Il nous appartient :

- de vous communiquer les observations qu'appellent de notre part les informations contenues dans le rapport du Président, concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, et
- d'attester que le rapport comporte les autres informations requises par l'article L. 225-37 du code de commerce, étant précisé qu'il ne nous appartient pas de vérifier la sincérité de ces autres informations.

Nous avons effectué nos travaux conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France.

Informations concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière

Les normes d'exercice professionnel requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à apprécier la sincérité des informations concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière contenues dans le rapport du Président. Ces diligences consistent notamment à :

- prendre connaissance des procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière sous-tendant les informations présentées dans le rapport du Président ainsi que de la documentation existante ;
- prendre connaissance des travaux ayant permis d'élaborer ces informations et de la documentation existante ;
- déterminer si les déficiences majeures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière que nous aurions relevées dans le cadre de notre mission font l'objet d'une information appropriée dans le rapport du Président.

Sur la base de ces travaux, nous n'avons pas d'observation à formuler sur les informations concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques de la société relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière contenues dans le rapport du Président du conseil d'administration, établi en application des dispositions de l'article L. 225-37 du code de commerce.

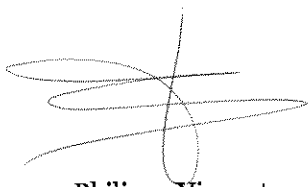
Autres informations

Nous attestons que le rapport du Président du conseil d'administration comporte les autres informations requises à l'article L. 225-37 du code de commerce.

Fait à Neuilly-sur-Seine et à Courbevoie, le 19 février 2015

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit



Philippe Vincent

Mazars



Lionel Gotlib