



RAPPORT FINANCIER

AU 30 JUIN 2015



SOMMAIRE DU RAPPORT FINANCIER

- I. Comptes consolidés semestriels résumés au 30 juin 2015**

- II. Rapport de gestion Comptes consolidés semestriels résumés au 30 juin 2015**

- III. Rapports des Commissaires aux Comptes au 30 juin 2015**

ATTESTATION

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes résumés pour le premier semestre 2015 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 semestriel d'activité ci-joint présente un tableau fidèle des événements importants survenus pendant les six premiers mois de l'exercice 2015 de leur incidence sur les comptes, ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes pour les six mois restants de l'exercice .

Fait à Paris, le 24 septembre 2015

Le Président,



Jacques RAPOPORT

La Directrice générale adjointe
Finances et Achats,



Odile FAGOT



**COMPTES CONSOLIDÉS
SEMESTRIELS RÉSUMÉS
AU 30 JUIN 2015**

Groupe SNCF Réseau

**Comptes consolidés semestriels
résumés au**

30 juin 2015



SOMMAIRE

BILAN ACTIF	3
BILAN PASSIF	4
COMPTE DE RESULTAT	5
AUTRES ELEMENTS DU RESULTAT GLOBAL	6
ETAT DES FLUX DE TRESORERIE	7
ETAT DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDES	8
NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDES	9
NOTE 1 – BASE DE PREPARATION DE L’INFORMATION FINANCIERE	9
NOTE 2 - PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES	9
NOTE 3 – PERIMETRE DE CONSOLIDATION	10
NOTE 4 - EVENEMENTS ET TRANSACTIONS SIGNIFICATIFS	10
NOTE 5 - COMPARABILITE DES COMPTES	12
NOTE 6 - EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE	12
NOTE 7 - COMPLEMENTS D’INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN	13
7.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	13
7.2 IMMOBILISATIONS CORPORELLES	14
7.3 ACTIFS FINANCIERS	16
7.4 CLIENTS	16
7.5 IMPOTS DIFFERES	17
7.6 SUBVENTIONS A RECEVOIR	17
7.7 TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE	18
7.8 SUBVENTIONS	19
7.9 PROVISIONS	21
7.10 ENDETTEMENT FINANCIER NET	22
7.11 DETTES FINANCIERES	23
7.12 SITUATION COMPTABLE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES	24
7.13 AUTRES CREDITEURS	25
7.14 AUTRES PASSIFS FINANCIERS COURANTS	25
7.15 DROIT D’UTILISATION ACCORDE AU CONCESSIONNAIRE	26
7.16 AUTRES ELEMENTS D’INFORMATION	26
NOTE 8 - COMPLEMENTS D’INFORMATIONS RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT	28
8.1 VENTILATION DU CHIFFRE D’AFFAIRES DE L’EXERCICE PAR NATURE	28
8.2 SUBVENTIONS D’EXPLOITATION	28
8.3 COUT DE LA GESTION DELEGUEE	29
8.4 IMPOTS ET TAXES	30
8.5 AUTRES CHARGES OPERATIONNELLES	30
8.6 AUTRES CHARGES ET PRODUITS COURANTS	31
8.7 AUTRES CHARGES ET PRODUITS NON COURANTS	31
8.8 COUT DE L’ENDETTEMENT FINANCIER NET	32
8.9 IMPOTS SUR LES BENEFICES	33
NOTE 9 - PARTIES LIEES	34
NOTE 10 - ENGAGEMENTS HORS BILAN	36

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

Bilan Actif

(en millions d'euros)	Notes	30/06/2015	31/12/2014
Immobilisations incorporelles	7.1	185,0	98,4
Immeubles de placement		351,1	354,7
Immobilisations corporelles	7.2	63 830,4	61 383,7
Actifs financiers non courants	7.3	1 448,4	1 181,1
Instruments dérivés	7.12	1 754,5	1 176,6
Impôts différés	7.5	3 622,8	3 800,7
Actifs non courants		71 192,1	67 995,7
Clients	7.4	667,9	839,1
Autres débiteurs		1 063,3	891,9
Subventions à recevoir	7.6	2 399,2	2 359,8
Actifs financiers courants	7.3	940,4	466,5
Instruments dérivés	7.12	369,2	262,9
Trésorerie et équivalents de trésorerie	7.7	2 429,0	2 864,3
Actifs détenus en vue de la vente		2,5	0,6
Actifs courants		7 871,5	7 685,1
TOTAL ACTIF		79 063,6	75 680,8

Bilan Passif

(en millions d'euros)	Notes	30/06/2015	31/12/2014
Dotation en capital		9 764,6	9 764,6
Réserves et résultats accumulés		-11 475,8	-11 661,4
Capitaux propres-part du groupe		-1 711,2	-1 896,8
Intérêts minoritaires		0,0	0,0
Total des capitaux propres		-1 711,2	-1 896,8
Provisions non courantes	7.9	453,5	445,6
Subventions	7.8	25 342,5	24 221,6
Dettes financières non courantes	7.11	40 942,7	39 544,7
Instruments dérivés	7.12	1 497,4	2 000,6
Droit d'utilisation accordé au concessionnaire		2 168,5	1 946,5
Autres passifs non courants		88,3	91,1
Passifs non courants		70 492,8	68 250,1
Provisions courantes	7.9	16,0	24,5
Fournisseurs		550,6	321,8
Subventions	7.8	1 558,9	1 815,9
Autres créditeurs	7.13	760,6	901,6
Dettes financières courantes	7.11	5 041,5	4 089,6
Autres passifs financiers courants	7.14	2 292,7	1 943,8
Instruments dérivés	7.12	59,1	227,7
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente		2,5	2,5
Passifs courants		10 281,9	9 327,4
TOTAL PASSIF		79 063,6	75 680,8

Compte de résultat

(en millions d'euros)	Notes	30/06/2015 (6 mois)	30/06/2014 (6 mois)
Chiffre d'affaires	8.1	3 020,8	2 952,0
Subventions d'exploitation	8.2	58,1	77,9
Rémunération de la gestion déléguée	8.3	-1 572,3	-1 599,6
Autres charges de réseau		-82,6	-86,1
Impôts et taxes	8.4	-71,6	-68,9
Autres charges opérationnelles	8.5	-257,0	-233,7
Dotations nettes aux amortissements et provisions pour dépréciation des immobilisations		-836,9	-725,3
Dotations nettes aux provisions pour dépréciation des actifs courants		4,1	-4,4
Reprises de subventions d'investissement		296,5	271,1
Autres produits courants	8.6	58,1	18,9
Autres charges courantes	8.6	-5,4	-7,6
Résultat opérationnel courant		611,6	594,2
Produits non courants		0,0	0,0
Charges non courantes	8.7	-17,3	0,0
Résultat opérationnel		594,3	594,2
Coût de l'endettement financier brut	8.8	-600,7	-635,3
Résultat de trésorerie et équivalents de trésorerie		1,1	4,8
Coût de l'endettement financier net	8.8	-599,6	-630,6
Autres produits financiers		12,5	1,8
Autres charges financières		-11,6	-2,2
Résultat financier		-598,7	-631,0
Impôts sur les bénéfices	8.9	-68,6	-45,4
Q-P de résultat des mises en équivalence		0,0	0,5
Résultat net - Total		-72,9	-81,7
Intérêts minoritaires		0,0	0,0
Résultat net - Part du groupe		-72,9	-81,7

Autres éléments du résultat global

(en millions d'euros)	30/06/2015	30/06/2014
Résultat net	-72,9	-81,7
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	387,9	-423,6
Impôt sur les autres éléments de résultat global	-129,3	141,2
Total gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	258,6	-282,4
Résultat global	185,7	-364,1
dont part du groupe	185,7	-364,1
dont intérêts minoritaires	0,0	0,0

Etat des flux de trésorerie

(en millions d'euros)	Notes	30/06/2015 (6 mois)	30/06/2014 (6 mois)
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles			
Résultat net de l'exercice		-72,9	-81,7
Résultat des sociétés mise en équivalence		0,0	-0,5
Produits de dividendes		-0,3	0,0
Plus et moins value de cession		-24,0	-9,4
Dotation nette aux amortissements et provisions		851,0	723,8
Reprise de subventions		-297,3	-271,1
Autres produits et charges calculés		-46,3	2,8
Coût de l'endettement financier net	8.8	599,6	630,6
Charge d'impôt (y compris impôts différés)	8.9	68,6	45,4
Capacité d'autofinancement avant coût de l'endettement financier net et impôt		1 078,4	1 039,9
Impôt exigible		-19,9	-17,9
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité	7.16	-31,4	50,4
Trésorerie nette provenant des activités opérationnelles		1 027,1	1 072,3
Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement			
Décaissements sur acquisitions	7.16	-2 812,8	-2 518,9
Subventions sur immobilisations	7.16	859,2	322,5
Variations des autres actifs financiers non courants		0,0	0,0
Cessions ou réductions de l'actif immobilisé		47,6	49,7
Trésorerie nette provenant des activités d'investissement		-1 906,0	-2 146,7
Flux de trésorerie provenant des activités de financement			
Remboursement de dettes financières		-1 526,0	-4 028,2
Augmentation des dettes financières		2 584,5	5 421,5
Intérêts financiers nets versés		-623,4	-608,4
Variation des dépôts et cautionnements		501,4	-14,0
Variation des placements		-493,4	-1,4
Trésorerie nette provenant des opérations de financement		443,2	769,5
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		-435,8	-304,9
Trésorerie et équivalents de trésorerie nets à l'ouverture		2 851,3	3 250,8
Trésorerie et équivalents de trésorerie nets à la clôture		2 415,5	2 945,9
Variation de la trésorerie nette		-435,8	-304,9

Etat de variation des capitaux propres consolidés

(en millions d'euros)	Dotations en capital	Réserves et résultats accumulés	Ecart 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
(en millions d'euros)	Dotations en capital	Réserves et résultats accumulés	Ecart 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 2015	9 764,6	-10 673,5	-2,5	-985,2	-1 896,6	0,0	-1 896,6
Résultat global		-73,2	0,0	258,6	185,4	0,0	185,4
Autres variations			0,0		0,0	0,0	0,0
Capitaux propres au 30 juin 2015	9 764,6	-10 746,7	-2,5	-726,6	-1 711,2	0,0	-1 711,2

Notes aux états financiers consolidés

Les comptes consolidés du groupe ont été arrêtés par le conseil d'administration qui s'est tenu le 24 Septembre 2015 au siège social 92 avenue de France à Paris.

Note 1 – Base de préparation de l'information financière

Les états financiers consolidés résumés arrêtés au 30 juin 2015 ont été établis conformément à la norme IAS 34 relative à l'information financière intermédiaire. Ces états financiers résumés n'incluent pas toute l'information requise pour des états financiers annuels complets et doivent être lus conjointement avec les états financiers du groupe pour l'exercice clos le 31 décembre 2014.

Note 2 - Principes et méthodes comptables

Les principes et méthodes comptables adoptés dans les états financiers intermédiaires arrêtés au 30 juin 2015 sont identiques à ceux utilisés dans les états financiers annuels arrêtés au 31 décembre 2014.

Note 3 – Périmètre de consolidation

Le périmètre et les méthodes de consolidation sont sans changement par rapport au 31/12/2014.

Nom de l'entité	% d'intérêts	% de contrôle	Méthode de consolidation
SNCF Réseau	100	100	Société mère
CDG Express	33,33	33,33	Activités conjointes
SAS AIREFSOL Energies	33	33	Mise en équivalence

Note 4 - Evènements et transactions significatifs

Réforme du système 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 est entrée en vigueur le 1er janvier 2015. Elle 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 passée du système ferroviaire français et de l'EPIC Société Nationale des Chemins de fer Français en particulier en est profondément modifiée depuis le 1er janvier 2015, avec la mise en œuvre d'un groupe organisé en trois EPIC (Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial), intégré économiquement :

- L'ancien EPIC Société Nationale des Chemins de fer Français devenu SNCF Mobilités continue d'assurer toutes les activités de transport des anciennes branches SNCF Proximités, SNCF Voyages et SNCF Logistics ainsi que la gestion des gares de la branche Gares & Connexions.
- L'ancien Réseau ferré de France (RFF) devenu SNCF Réseau réunit toutes les fonctions de gestionnaire d'infrastructure en y regroupant SNCF Infra et la direction de la Circulation ferroviaire (DCF) anciennement dans la branche SNCF Infra. C'est lui qui doit 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, est 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, promulgués le 10 février 2015, définissent la date de mise en œuvre effective des nouvelles gouvernances et de transfert des actifs et passifs entre les trois EPIC. Cette date, identique à celle de la délivrance des nouveaux certificats de sécurité, correspond au 1^{er} juillet 2015.

De ce fait, au 1^{er} juillet 2015, et en application des conventions de transfert signées le 18 juin 2015, le groupe SNCF Réseau a reçu les actifs et les passifs de l'ancienne branche SNCF Infra qu'il estime contrôler à cette date. En contrepartie de ces transferts, SNCF Réseau a versé en date du 6 juillet 2015 un montant de 342 M€ à SNCF Mobilités. Ce montant est basé sur des montants provisoires arrêtés au 31 décembre 2014 qui seront régularisés d'ici à la fin de l'année et notamment après l'arrêt des comptes du groupe SNCF au 30 juin 2015.

Ces éléments transférés sont principalement constitués d'immobilisations corporelles pour un montant net de 697 M€, d'immobilisations incorporelles et financières pour un montant net total de 100 M€, d'éléments de BFR pour un montant net de 363 M€ et de passifs sociaux pour un montant net d'impôt différé actif de 817 M€. En termes de flux sur le compte de résultat, les principaux impacts de ces transferts en matière de présentation porteront sur le poste « rémunération de la gestion déléguée » qui sera remplacé par des charges de personnel et des achats externes.

De plus, à cette même date du 1^{er} juillet 2015, des actifs non courants sont transférés à la nouvelle SNCF. Ces actifs non courants sont ainsi reclassés sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière au 30/06/2015 en application de la norme IFRS 5. Ces actifs, pour une valeur nette totale de 1,4 M€, concernent les titres Airefsol Energies (cf ci-dessus Note 3- périmètre de consolidation) ainsi que des terrains et constructions.

Test de valeur des actifs de l'UGT Infrastructure

En application de la loi portant réforme ferroviaire, une trajectoire économique et financière de SNCF Réseau sur la période 2016-2025 est en cours d'élaboration et de discussion au sein du groupe public ferroviaire (GPF) et avec l'Etat.

Le GPF s'est mis en place juridiquement à compter du 1^{er} juillet 2015 après une mise en œuvre opérationnelle réalisée progressivement grâce aux équipes de préfigurateurs.

Au niveau du GPF, des éléments provisoires de trajectoire d'ensemble ont été présentés le 23 juillet 2015 au conseil de surveillance de SNCF, l'EPIC de tête du groupe SNCF.

Pour SNCF Réseau, cette trajectoire intègre des hypothèses structurantes au titre de :

- La redéfinition de la chronique des péages avec des perspectives révisées en termes de circulation vis-à-vis de SNCF Mobilités (macro-économique, concurrence intermodale et intra-modale),
- L'évolution de la trajectoire de renouvellement du réseau existant pour garantir la fiabilité et la sécurité, notamment sur les portions les plus circulées,
- Le niveau des concours de l'Etat.

Au niveau de SNCF Réseau, aucune trajectoire économique et financière n'a été présentée en conseil d'administration. A ce jour, les discussions avec l'Etat, préalables à la signature du contrat pluriannuel de performance prévu par la loi du 4 août 2014, se poursuivent mais n'ont pas encore abouti, laissant peser des incertitudes sur les hypothèses de la trajectoire et sur la valeur des actifs de l'UGT Infrastructure.

La révision de ces hypothèses est constitutive d'indices de perte de valeur et pourrait conduire à une perte de valeur extrêmement significative par rapport à la valeur des actifs.

Pour autant, dans la mesure où :

- ces hypothèses structurantes n'ont pas encore fait l'objet d'arbitrage ainsi que l'indique le courrier du commissaire du gouvernement du 18 septembre 2015,
- qu'elles peuvent donc évoluer,
- et que leur variation aurait des impacts très importants sur les résultats du test,

l'Entreprise a maintenu ses positions antérieures en termes de valeur recouvrable de ses actifs, y compris l'actif d'impôt différé, qui s'élève à 36 Mds€ au 30 juin 2015.

A titre d'information, la sensibilité de la valeur des actifs à ces hypothèses est la suivante :

- une variation de +/- 500 M€ par an des péages ou des concours de l'Etat se traduirait par une variation de l'ordre de +/- 10 Mds€,
- une variation de +/- 450 M€ par an de la régénération aurait un impact de l'ordre de +/- 9 Mds€. Cette valeur est fournie à titre indicatif, car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur actuelle nette des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages.

Déménagement du siège de SNCF Réseau

Dans le contexte de la réforme ci-dessus explicité, le groupe a pris la décision de déménager son siège social à Saint-Denis au premier trimestre 2016.

Note 5 - Comparabilité des comptes

Aucun évènement de nature à influencer sur la présentation ou la comparabilité des comptes n'est intervenu au cours du premier semestre 2015.

Note 6 – Autres évènements postérieurs à la clôture

Contrôle fiscal

L'établissement SNCF Réseau fait l'objet d'un contrôle fiscal depuis le 23/07/2015. Ce contrôle porte sur les exercices 2012, 2013 et 2014. A la date du conseil d'administration d'arrêté des comptes, aucune information quant aux conclusions de ce contrôle n'est encore disponible.

Note 7 - Compléments d'informations relatifs au bilan

7.1 Immobilisations incorporelles

Le montant total des investissements incorporels produits par le groupe au 30 juin 2015 s'élève à 185,0 M€ contre 98,4 M€ au 31/12/2014.

L'augmentation du poste s'explique :

- D'une part, par des acquisitions et de la production interne de logiciels pour 10,4 M€ au total
- D'autre part, par un reclassement d'encours d'immobilisations corporelle en encours d'immobilisations incorporelles pour 91,6 M€. Ces encours ont ensuite été mis en service avec d'autres composants « procédés industriels » pour un montant total de 92,4 M€.

(en millions d'euros)	Logiciels	Autres incorporels	Total
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
Arrêté au 30 juin 2015			
Valeur nette comptable à l'ouverture	81,4	17,0	98,4
Acquisitions	10,5	0,0	10,5
Productions			
Cessions	0,0	0,0	0,0
Différence de conversion			
Reclassement	0,2	91,6	91,8
Dotations aux amortissements	-10,1	-5,6	-15,6
Autres mouvements	0,0	0,0	0,0
Valeur nette comptable à la clôture	82,0	103,0	185,0
Arrêté au 30 juin 2015			
Coût	191,5	124,5	316,0
Amortissements cumulés	-109,5	-21,5	-131,0
Dépréciations cumulées			
Valeur nette comptable	82,0	103,0	185,0

7.2 Immobilisations corporelles

La valeur nette des immobilisations corporelles au 30 juin 2015 se décompose comme suit :

(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 2014					
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	-0,4137	0	0	-23,688	-24,1017
Valeur nette comptable	6 992,0	26 312,4	5 216,9	17 592,2	56 113,5
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
Reclassement pour mise en service 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
Arrêté au 30 juin 2015					
Valeur nette comptable à l'ouverture	7 598,1	28 759,1	6 720,6	18 305,9	61 383,7
Acquisitions	0,0	0,0	1,0		1,0
Productions				3 307,2	3 307,2
Cessions	-0,5	0,0	-0,3	-1,6	-2,4
Reclassement pour mise en service et transfert en actifs destinés à être cédés*	155,9	816,0	434,8	-1 500,5	-93,7
Virement de poste à poste			0,0		0,0
Dotations aux amortissements	-64,6	-478,9	-272,0	0,0	-815,6
Reprises sur amortissements	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dotations aux provisions pour dépréciation	0,0			-10,9	-10,9
Reprises sur provisions pour dépréciation		0,0	0,0	4,1	4,1
Autres mouvements	0,0	52,7	0,0	4,4	57,1
Valeur nette comptable à la clôture	7 688,9	29 148,8	6 884,1	20 108,6	63 830,4
au 30 juin 2015					
Coût	8 397,7	39 845,6	12 507,5	20 128,1	80 878,9
Amortissements cumulés	-708,3	-10 696,7	-5 623,3	0,0	-17 028,4
Virement de poste à poste	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dépréciations cumulées	-0,5	0,0	0,0	-19,5	-20,1
Valeur nette comptable	7 688,9	29 148,8	6 884,1	20 108,6	63 830,4

* Le montant des transferts en actifs destinés à être cédés s'élève à 1 M€ (cf Note 4 – réforme ferroviaire)

Production d'immobilisations au 1^{er} semestre 2015

Le montant total des investissements corporels produit au premier semestre 2015 s'élève à 3 307,2 M€.

Ce montant comprend :

- 3 304,1 M€ de production de SNCF Réseau, dont 126 M€ de frais financiers capitalisés, qui se décomposent en :
 - ❖ 3 303,9 M€ d'investissement d'infrastructure
 - dont 1 867,4 M€ de production réalisée par les mandataires au nom et pour le compte de SNCF Réseau y compris DCF (dont 1 727,4 M€ par SNCF Infra)
 - dont 208,3 M€ de production directe
 - dont 1 228 M€ de production au titre des PPP (partenariat public privé) et de la concession (GSMR 71,5 M€, BPL 308,4 M€, SEA 629,5 M€ et CNM 218,6 M€).
 - ❖ 0,2 M€ d'augmentation des avances au titre des réserves foncières
 - ❖ 0,2 M€ d'investissement via les mandataires patrimoine
- 2,9 M€ de production en cours par la filiale CDG Express Etudes

Autres mouvements

La variation présentée en « Autres mouvements » concerne principalement l'activation de dépenses de gros entretien (opérations dites OGE ou UOP) réalisées au titre du 4^{ième} trimestre 2014 pour 52,7 M€. Les réalisations de l'année 2015 seront activées au cours du second semestre 2015.

Mises en service

Le montant des immobilisations corporelles mises en service au premier semestre 2015 s'élève à 1 408,1 M€ et se décompose en :

- 112 M€ de projets en maîtrise d'ouvrage directe
- 1 190,8 M€ de projets en maîtrise d'ouvrage déléguée (dont 1 133,8 M€ déléguée à SNCF Infra)
- 105 M€ au titre du GSMR (94,3 M€ pour la part PPP et 10,7 M€ pour la part directe)
- 0,2 M€ au titre d'autres projets ou travaux (patrimoine, DCF...)

Valeur recouvrable des actifs à la date de clôture

UGT Infrastructure

Cf ci-dessus note 4 « Evènements et transactions significatifs » - paragraphe « Test de valeur des actifs de l'UGT Infrastructure ».

UGT Patrimoine

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

7.3 Actifs financiers

(en millions d'euros)	30/06/2015	31/12/2014
Actifs financiers non courants	1 448,4	1 181,1
Actifs financiers courants	940,4	466,5
Total	2 388,8	1 647,6

La variation des actifs financiers non courants sur le premier semestre 2015 s'explique principalement par la comptabilisation d'un montant complémentaire de subvention à recevoir de l'Etat au titre de 2 projets PPP en cours, soit +124,6 M€ pour le projet BPL et +143,6 M€ pour le projet CNM.

Ces créances sur l'Etat s'élèvent à un montant total de 1 442,6 M€ au 30/06/2015, représentatif de l'avancement des projets à cette date. Ces subventions seront reçues à compter de 2017. Elles permettront à SNCF Réseau de rembourser sa dette vis-à-vis d'Eiffage au titre du PPP BPL (à hauteur de 855,4 M€ au 30/06/2015) d'une part et vis-à-vis d'Oc'Via au titre du PPP CNM (à hauteur de 587,2 M€ au 30/06/2015), d'autre part. Ces dettes financières devront également être remboursées à compter de 2017 (cf § 7.10).

Les actifs financiers courants comprennent principalement les TCN (titres de créances négociables) de maturité supérieure à 3 mois à l'origine pour un montant de 908,4 M€ au 30/06/2015 à comparer aux 415 M€ présents dans les comptes au 31/12/2014.

7.4 Clients

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

(en millions d'euros)	30/06/2015	31/12/2014
Péages	622,7	787,2
Produits locatifs	26,7	18,4
Autres	35,8	55,5
Provisions	-17,2	-21,9
Valeur nette des clients et comptes rattachés	667,9	839,1

La diminution du poste péages s'explique par le règlement par l'Etat au 1er semestre 2015 de la redevance d'accès (RA) de décembre 2014. La RA de juin 2015 a été versée par l'Etat en juin 2015.

Le montant des créances échues depuis plus d'1 an s'élève à 14,5 M€ TTC au 30 juin 2015.

7.5 Impôts différés

(en millions d'euros)	Impôt différé Actif
Impôt différé au 31/12/2014	3 800,7
Impôt différé sur résultat 1er semestre 2015	-48,6
Impôt différé sur variation OCI 1er semestre 2015	-129,3
Impôt différé au 30/06/2015	3 622,8

La constatation en résultat d'une charge de 48,6 M€ provient, à hauteur de 33 M€, de l'activation des intérêts en période de production des projets. L'impôt différé constaté en réserves provient essentiellement des variations de valeur des dérivés comptabilisés directement en réserves recyclables.

La créance d'impôt différé en solde au 30/06/2015 comprend à hauteur de 3,36 Md€ une créance liée au déficit fiscal reportable de SNCF Réseau.

L'entreprise a maintenu sa position antérieure en termes de constatation et de valorisation de sa créance d'impôt différé qui intégrait un horizon de consommation de son déficit fiscal à un horizon estimé à 2035.

Compte tenu des éléments exposés en Note 4 – Test de valeur des actifs de l'UGT Infrastructure, les hypothèses sous-tendant la réalisation de ces actifs sont toujours en cours de discussion, l'estimation en résultant pourrait varier de manière très significative.

Il convient toutefois 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, il est également rappelé que SNCF Réseau est entré dans le périmètre d'intégration fiscale de SNCF à compter du 1er janvier 2015.

7.6 Subventions à recevoir

(en millions d'euros)	30/06/2015	31/12/2014
Subventions à encaisser	1 268,2	1 366,9
Subventions à appeler	1 178,3	1 030,9
Provisions pour dépréciation	-47,3	-38,1
Total	2 399,2	2 359,8

Le montant des créances échues depuis plus d'1 an s'élève à 0,5 Md€ au 30 juin 2015.

7.7 Trésorerie et équivalents de trésorerie

(en millions d'euros)	30/06/2015	31/12/2014	Variation
Banques(comptes en euros) et disponibilités	202,6	503,1	-300,5
Banques(comptes en devises) et disponibilités	0,0	0,0	0,0
Fonds en caisse et dépôts à vue	202,6	503,1	-300,5
Sicav monétaires	1 482,0	1 445,1	36,8
TCN et ICNE sur TCN	744,4	916,0	-171,7
Equivalents de trésorerie	2 226,3	2 361,2	-134,8
Trésorerie et équivalents de trésorerie au bilan	2 429,0	2 864,3	-435,3
Découverts bancaires en euros	7,6	6,8	0,8
Découverts bancaires en devises	0,9	0,7	0,2
Découverts bancaires remboursables à vue	8,5	7,5	1,0
Trésorerie nette et équivalents de trésorerie	2 420,4	2 856,8	-436,4

7.8 Subventions

Synthèse des subventions non courantes

(en millions d'euros)	30/06/2015			31/12/2014		
	Subventions mises en service	Subventions en cours	Total	Subventions mises en service	Subventions en cours	Total
Subventions sur immobilisations en cours		9 555,5	9 555,5		8 534,3	8 534,3
Subventions nettes mises en service	12 217,0		12 217,0	12 055,4		12 055,4
Subventions sur prêts à taux bonifié	14,7		14,7	15,1		15,1
Reprise subvention sur terrains mis en service	53,2		53,2	47,5		47,5
Subventions de renouvellement	3 502,2		3 502,2	3 569,3		3 569,3
Total	15 787,0	9 555,5	25 342,5	15 687,3	8 534,3	24 221,6

Subventions sur immobilisations mises en service

(en millions d'euros)	Montant net au 31.12.2014	Mises en service de subventions sur l'exercice	Virement de poste à poste	Quote part de subvention virée au résultat	Montant net au 30/06/2015
Terrains, bâtiments et aménagements	1 602,6	56,0	0,0	(37,2)	1 621,4
Terrassement, voies, ouvrages d'art et passages à niveau	7 711,4	143,8	0,0	(102,4)	7 752,7
Installations techniques, électrification, telecom	2 734,3	181,4	0,0	(95,6)	2 820,1
Immobilisations incorporelles	7,2	16,3	0,0	(0,7)	22,8
Total	12 055,5	397,4	0,0	-235,9	12 217,0

Subventions sur immobilisations en cours

(en millions d'euros)	Montant Brut au 31/12/2014	Augmentation	Mise en service	Virement de poste à poste	Reclassement	Montant Brut au 30/06/2015
	8 534,2	1 422,8	-397,4	0,0	(4,1)	9 555,5

Le montant des subventions méritées relatives aux immobilisations en cours est basé sur l'avancement des travaux. L'augmentation de la subvention méritée au premier semestre 2015 s'élève à 1 422,8 M€.

Subvention de renouvellement et mise aux normes

SNCF Réseau ne reçoit plus de subvention de renouvellement depuis la refonte des subventions d'Etat à compter du 01/01/2009.

SNCF Réseau a achevé au premier semestre 2013 la mise en service des actifs et des subventions associées reçues au cours des exercices précédents.

▪ *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

▪ *Subvention de renouvellement nette*

(en millions d'euros)	Montant brut	Cumul reprise 30/06/2015	Montant net au 30/06/2015
Subvention sur immobilisations mises en service	4 560,4	-1 058,2	3 502,2
Subvention sur immobilisations en cours	0,0		0,0
Total	4 560,4	-1 058,2	3 502,2

La reprise de subvention de renouvellement comptabilisée au premier semestre 2015 s'élève à 67,1 M€.

Subventions courantes

Les subventions présentées en passif courant correspondent aux subventions appelées d'avance par rapport à la subvention méritée.

Subventions appelées d'avance			
(en millions d'euros)	30/06/2015		31/12/2014
Subventions d'exploitation appelées d'avance	154,3		153,7
Subventions d'investissement appelées d'avance	1 404,6		1 662,2
Total	1 558,9		1 815,9

7.9 Provisions

Répartition courant / non courant

(en millions d'euros)	30/06/2015			31/12/2014		
	courant	non courant	Total	courant	non courant	Total
-Litiges	16,0	323,2	339,1	24,5	322,7	347,2
-Charges fiscales et sociales	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
-Dépollution et risques environnementaux	0,0	102,8	102,8	0,0	107,5	107,5
-Provisions pour restructuration		15,5	15,5			
-Provisions pour avantages du personnel	0,0	12,0	12,0	0,0	15,4	15,4
Provisions	16,0	453,5	469,5	24,5	445,5	470,1

Variation des provisions

(en millions d'euros)	31/12/2014	Dotations	Reprises		30/06/2015
			Consommées	Non utilisées	
Provisions pour risques et charges					
-Litiges	347,2	9,1	1,1	16,1	339,1
-Charges fiscales et sociales	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
-Dépollution et risques environnementaux	107,5	0,0	0,7	4,0	102,8
-Provisions pour restructuration	0,0	15,5			15,5
-Provisions pour avantages du personnel	15,4	0,0	3,4	0,0	12,0
-Titres en équivalence					0,0
Provision pour risques et charges	470,1	24,6	5,2	20,1	469,5

Les provisions pour risques et charges concernent principalement :

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

Malgré les mises à jour de provisions réalisées au 1^{er} semestre 2015, il convient de rappeler qu'il subsiste une incertitude quant à l'évaluation du montant de deux catégories de provisions en particulier :

- Litiges concernant les inondations en Arles de décembre 2003 : le tribunal administratif de Marseille a rejeté l'ensemble des requêtes présentées contre SNCF Réseau et SNCF considérant que ces inondations relevaient d'un « cas de force majeure les exonérant de responsabilités ». Un appel ayant été formé par les plaignants, la provision a été maintenue au 30 juin 2015 par mesure de prudence.
- Dépollution et risques environnementaux : les provisions comptabilisées à la date d'arrêt sont calculées sur la base de la connaissance à cette date des actifs à traiter ; ces provisions restent à actualiser au fur et à mesure de la poursuite par 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 des Gares 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.

La liste de ces installations est en cours de finalisation par SNCF Réseau, elle permettra d'estimer une éventuelle provision pour risque.

Une provision pour charges a été constituée qui porte sur le coût du déménagement du siège de SNCF Réseau.

7.10 Endettement financier net

L'endettement financier net tel que défini par le Groupe correspond aux emprunts et dettes financières diminués des TCN à maturité à l'origine de plus de 90 jours, de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, de la juste valeur des dérivés actifs et augmentés de la juste valeur des dérivés passifs.

(en millions d'euros)	Note	30/06/2015			31/12/2014		
		courant	non courant	total	courant	non courant	total
Dettes financières (2)	4.14	5 041,5	40 942,7	45 984,2	4 089,6	39 544,7	43 634,4
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4.9	-2 429,0		-2 429,0	-2 864,3		-2 864,3
TCN à maturité >90j à l'origine	4.4	-908,4		-908,4	-415,0		-415,0
Sous-total dette financière nette avant prise en compte des dérivés		1 704,2	40 942,7	42 646,9	810,3	39 544,7	40 355,1
Dérivés actif (1)	4.15.3	-369,2	-1 754,5	-2 123,6	-262,9	-1 176,6	-1 439,5
Dérivés passif (1)	4.15.3	59,1	1 497,4	1 556,6	227,7	2 000,6	2 228,3
Total dette financière nette		1 394,1	40 685,6	42 079,8	775,2	40 368,7	41 143,9

(1) principalement affectés à la dette

(2) y compris découverts bancaires

La ligne Dette financière comprend également les lignes d'emprunt BPL et CNM relatives aux PPP Bretagne Pays de Loire et Contournement Nîmes Montpellier. Elles représentent, pour un montant total de 1 442,5 M€ lié à l'avancement des projets, la dette de SNCF Réseau vis à vis de ses partenaires qui préfinancent une partie des projets. SNCF Réseau devra rembourser ces dettes à compter de 2017. Il est à noter que le remboursement de ces dettes sera financé par l'Etat sous forme de subventions d'investissement à compter de 2017 selon le même échéancier de paiement (cf note 7.3).

7.11 Dettes financières

Les dettes financières se décomposent de la manière suivante :

(en millions d'euros)	30/06/2015			31/12/2014		
	Courant	Non courant	Total	Courant	Non courant	Total
Dettes long terme SNCF Réseau	3 529,8	40 262,6	43 792,4	1 879,0	38 723,2	40 602,3
Dettes long terme SNCF	623,6	680,1	1 303,7	405,8	821,5	1 227,3
Dettes court terme	888,2	-	888,2	1 804,8	-	1 804,8
Dettes financière	5 041,5	40 942,7	45 984,2	4 089,6	39 544,7	43 634,4

Dettes nette financière nette :

(en millions d'euros)	30/06/2015	31/12/2014	Variation
Dettes financière nette en valeur de remboursement	38 427,32	37 431,25	996,07

Les ressources à long terme en date d'opération levées par SNCF Réseau au cours du 1er semestre 2015 ont représenté un montant total de 1,8 milliard € en valeur de remboursement, soit 8 opérations réalisées sur les marchés obligataires libellées en devise euro.

En parallèle, il n'y a pas eu de remboursement durant cette période.

Le montant total des nouvelles émissions comprend la valeur comptable de placements privés à hauteur de 50 millions d'euros, ainsi que d'émissions publiques dont le détail est donné dans le tableau ci-dessous :

(en millions d'euros)	30/06/2015				
Type emprunt	Montant nominal	devise	date d'échéance	taux	Solde Bilan
Emprunts obligataires :					
EMTN RFF 1,125% 25/05/2030 EUR	1 250,0	EUR	25/05/2030	1.125	1 251,0
EMTN RFF 5% 10-10-2033	100,0	EUR	10/10/2033	5	163,5
EMTN RFF 2,625% 29-12-2025	200,0	EUR	29/12/2025	2.625	240,0
EMTN RFF 3,30% 18-12-2042 EUR	150,0	EUR	18/12/2042	3.3	203,7
					1 858,2

Dettes Long Terme SNCF

Lors de la création de SNCF Réseau (ex-RFF) au 1er janvier 1997, une dette de 20,5 milliards € avait été transférée de SNCF Mobilité (ex-SNCF) au passif de SNCF Réseau. Le montant d'encours résiduel de cette dette au 30/06/2015 est de 1,3 milliards €.

7.12 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 inscrite au bilan se répartit de la façon suivante :

(En millions d'euros)	30/06/2015				31/12/2014			
	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	27,6	93,8	-	-	25,9	109,1	-	-
Change et taux d'intérêt	43,6	863,8	-	16,9	19,7	566,6	-	16,0
Couverture de Flux de trésorerie								
Taux d'intérêt	-	27,6	0,7	528,1	-	0,7	-	699,5
Change et taux d'intérêt	230,7	769,3	37,9	952,4	80,5	500,3	33,2	1 285,1
Total dérivés qualifiés de couverture	301,9	1 754,5	38,6	1 497,4	126,2	1 176,6	33,2	2 000,6
Dérivés et opérations à terme en devises non qualifiés de couverture								
Taux d'intérêt	0,0	-	19,7		4,1	-	23,9	-
Change et taux d'intérêt	49,9	-	0,7		111,3	-	-	-
Dérivés incorporés	17,3	-	0,0		21,4	-	170,6	-
Total dérivés et opérations à terme en devises non qualifiés de couvertures	67,2	-	20,4	-	136,7	-	194,5	-
Total dérivés	369,1	1 754,5	59,0	1 497,4	262,9	1 176,6	227,7	2 000,6

Les comptes au 31 décembre 2014 comprenaient une option consentie sur un emprunt pour lequel la décision d'exercer ou non l'option appartient à la contrepartie. Cette option était comptabilisée comme un dérivé autonome conformément à la norme IAS 39, pour une valeur au 31 décembre 2014 de -166,2 M€.

Cette option a été exercée à son échéance contractuelle soit le 23 juin 2015. Elle a pour conséquence de prolonger 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%. Le règlement/livraison de cette dette est intervenu en date du 13 juillet 2015 pour un montant de 459 M€ en échange du remboursement par SNCF Réseau de l'emprunt d'origine. A compter du 6 juillet 2015, la valeur de marché de l'option est réincorporée en résultat sur la durée de l'emprunt issu de la prolongation.

7.13 Autres créditeurs

(en millions d'euros)	30/06/2015	31/12/2014
Dettes fiscales et sociales	217,4	205,0
Produits constatés d'avance	240,3	242,8
Avance sur cessions d'immobilisations	2,6	4,3
Acomptes clients péages	154,5	324,6
Autres dettes	145,8	124,9
Total	760,6	901,6

La variation de ce poste s'explique principalement par la diminution du poste « Acomptes clients péages » liée à la consommation au cours du 1^{er} semestre 2015 de l'acompte annuel de 20% de la redevance de réservation comptabilisé au 31/12/2014.

7.14 Autres passifs financiers courants

(en millions d'euros)	30/06/2015	31/12/2014
Dettes sur immobilisations	1 695,5	1 833,4
Dépôt de garantie	597,2	95,6
Comptes courants	0,0	14,8
Total	2 292,7	1 943,8

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

La variation du montant des comptes courants s'explique par la cession des titres LTF intervenue en Février 2015 ainsi que par le solde du compte courant vis-à-vis de SNCF Infra.

7.15 Droit d'utilisation accordé au concessionnaire

Dans le cadre du contrat de concession SEA, un complément de 222 M€ de droit a été comptabilisé au premier semestre 2015. Ce passif représente la contrepartie de la quote-part de l'investissement financé par le concessionnaire.

Le montant figurant au passif du bilan pour un montant total de 2 168,5 M€ correspond au pourcentage d'avancement au 30/06/2015, soit 91,2%.

7.16 Autres éléments d'information

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

(en millions d'euros)					
	31/12/2014	Reclassements	Variation impact en flux de trésorerie	Variation de la juste valeur	30/06/2015
Autres créditeurs	576,9		-187,3		389,6
Autres débiteurs	-12,3		-195,6		-207,9
Clients	-799,4		181,1		-618,3
Créances fiscales et sociales	-174,2		15,2		-159,0
Dettes fiscales et sociales	202,3		7,5		209,8
Fournisseurs	321,1		196,1		517,2
Subventions exploit. actif	-144,5		-49,0		-193,5
Subventions exploit. passif	153,7		0,6		154,3
Besoin en fonds de roulement lié à l'activité	123,5	0,0	-31,4	0,0	92,0

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

(en millions d'euros)	30/06/2015	dont variation de BFR	30/06/2014	dont variation de BFR
Investissements	(2 657,9)		(2 612,3)	
Variation des dettes sur immobilisations	(154,9)	(154,9)	93,5	93,5
Décaissements sur acquisitions	(2 812,8)	(154,9)	(2 518,9)	93,5
Subventions : attributions de l'exercice	1 190,4		1 082,8	
Variation des créances sur subventions	(331,2)	(331,2)	(760,3)	(760,3)
Encaissements de subventions	859,2	(331,2)	322,5	(760,3)
Variation de BFR investissement	(1 953,7)	(486,1)	(2 196,4)	(666,9)

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

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

Le chiffre d'affaires se décompose ainsi :

(en millions d'euros)	30/06/2015	30/06/2014
Redevances d'infrastructure	2 784,9	2 714,0
Redevances complémentaires électricité	50,9	48,9
Prestations complémentaires	17,2	14,7
Produits relatifs aux embranchements particuliers	7,5	7,4
Sous-total recettes commerciales d'infrastructure	2 860,4	2 785,0
Transport d'électricité	82,6	86,5
Produits hors trafic en gestion directe et externalisée	42,9	42,4
Ventes fournitures	13,1	21,6
Autres produits des activités annexes	21,8	16,5
Total chiffre d'affaires	3 020,8	2 952,0

8.2 Subventions d'exploitation

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

(en millions d'euros)	30/06/2015	30/06/2014
Subvention d'Etat	38,7	59,3
Autres subventions d'exploitation	19,4	18,6
Total	58,1	77,9

Le poste « Subvention d'Etat » comprend, d'une part, la « compensation fret » telle que prévue par la loi de finances (76 M€) et proratisée pour le 1^{er} semestre 2015, et d'autre part, la subvention reçue au titre du CICE (crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi).

8.3 Coût de la gestion déléguée

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

(en millions d'euros)	30/06/2015	30/06/2014
Rémunération pour la gestion du réseau	-1 493,8	-1 516,2
Rémunération pour la gestion des quais	-34,7	-34,1
Sous-total rémunération de la gestion déléguée de l'infrastructure	-1 528,5	-1 550,3
Rémunération pour la gestion du patrimoine	-43,8	-49,3
Total rémunération de la gestion déléguée	-1 572,3	-1 599,6

Il est rappelé que SNCF Réseau délègue à la SNCF, jusqu'au 30/06/2015, les missions suivantes :

1. l'établissement du système d'organisation de l'ensemble des circulations ferroviaires sur le réseau, dit "graphique de circulation",
2. la gestion des systèmes de régulation et de sécurité et la gestion opérationnelle des circulations,
3. la surveillance, l'entretien régulier, les réparations, dépannages et autres mesures nécessaires au fonctionnement du réseau et de l'ensemble des installations techniques.

Le montant comptabilisé en charges au titre de la gestion du réseau au 30 juin 2015 est de 1 493,8 M€, après activation de 52,7 M€ de dépenses de gros entretien au titre du 4^{ème} trimestre 2014.

Le montant de 1 493,8 M€ du 1^{er} semestre 2015 se compose donc de :

- 1 056,3 M€ pour les missions d'entretien du réseau, montant se décomposant de :
 - 1 161,8 M€ pour le domaine maintenance y compris les OGE & protocole IDF
 - -17,2 M€ d'effet CICE rétrocedé par SNCF Mobilités pour le 1^{er} semestre 2015
 - -52,7 M€ d'activation de dépenses d'OGE au titre du 4^{ème} trimestre 2014
 - 4,8 M€ de charges diverses et d'études
 - -40,4 M€ de régularisations antérieures d'OGE & autres dépenses
- -39,7 M€ au titre d'un avoir établi par la branche SNCF Infra destiné à ramener à zéro son résultat en application d'une clause spécifique de la convention de transfert signée entre SNCF Mobilités et SNCF Réseau
- 457,8 M€ pour la couverture des charges liées aux missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national.
- 19,4 M€ concernant d'autres missions d'entretien dont 17,4 M€ pour le coût de la maintenance GSMR confié à SYNERAIL (comparé à 14,8 M€ au 30/06/2014).

8.4 Impôts et taxes

Les éléments constitutifs de la rubrique sont les suivants :

(en millions d'euros)	30/06/2015	30/06/2014
Impôts, taxes gestion directe	-33,4	-32,7
Impôts et taxes gestion mandatée	-38,2	-36,3
Total	-71,6	-68,9

Ce poste comprend les taxes assises sur les salaires pour un montant de 2,7 M€ au 1^{er} semestre 2015 contre 3,6 M€ au 1^{er} semestre 2014.

Le groupe ayant appliqué par anticipation dès 2014 la norme IFRIC 21, les deux périodes présentent des chiffres comparables.

8.5 Autres charges opérationnelles

Ces charges se répartissent ainsi :

(en millions d'euros)	30/06/2015	30/06/2014
Frais d'études nets de production immobilisée	-26,3	-26,7
Travaux et équipements ferroviaires nets de production immobilisée	-33,1	-29,3
Autres achats externes nets de production immobilisée	-134,3	-108,1
Charges de personnel nettes de production immobilisée	-63,4	-69,5
Total	-257,0	-233,7

8.5.1 Charges de personnel

(en millions d'euros)	30/06/2015	30/06/2014
Salaires	-42,0	-46,8
Charges sociales	-21,4	-22,8
Total	-63,4	-69,5

8.5.2 Effectifs

Au 30 juin 2015, l'effectif est de 1543,9 agents SNCF Réseau en Equivalent Temps Plein (ETP) y compris les contrats spéciaux et stagiaires (87 ETP). Pour mémoire, l'effectif s'élevait à 1639,2 agents en ETP au 30/06/2014 sur le même périmètre.

8.6 Autres charges et produits courants

(en millions d'euros)	30/06/2015	30/06/2014
Frais bancaires	-0,2	0,3
Autres charges	-5,2	-7,9
Autres charges courantes	-5,4	-7,6
Produits sur cessions d'immobilisations du patrimoine	27,7	13,6
Résultat sur cessions d'immobilisations autres	0,0	0,0
Autres produits	30,4	5,3
Autres produits courants	58,1	18,9

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

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

Les produits nets de cession dégagés par les cessions d'actifs s'élèvent à 27,7 M€ au premier semestre 2015 contre 13,6 M€ au premier semestre 2014.

8.7 Autres charges et produits non courants

(en millions d'euros)	30/06/2015	30/06/2014
Autres charges non courantes	-17,3	0,0
Autres produits non courants	0,0	0,0

Les autres charges non courantes comprennent les effets de la décision de déménagement du siège de SNCF Réseau.

8.8 Coût de l'endettement financier net

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

(en millions d'euros)	30/06/2015	30/06/2014
Charges sur passif au coût amorti	-698,5	-633,7
Variation de juste valeur des dettes couvertes en FVH	15,0	-85,1
Résultat des dérivés qualifiés de couverture	-10,2	109,4
Résultat des dérivés non qualifiés de couverture	-3,4	-22,6
Report/déport des dérivés de change	96,4	-3,3
Total coût de l'endettement financier brut	-600,7	-635,3
Résultat sur Actif évalué à la juste valeur	1,1	4,8
Coût de l'endettement financier net	-599,6	-630,6

Les impacts sur les dérivés sont hors change, cet élément étant parfaitement compensé avec les impacts de change constatés sur la dette.

Variation des réserves relatives aux couvertures de flux de trésorerie :

Le résultat différé en capitaux propres comprend l'impact de change constaté sur les couvertures de flux de trésorerie. Au 30 juin 2015, les réserves recyclables se décomposent de la façon suivante (en millions d'euros) :

Solde au 31/12/2013	-954,8
Recyclage en résultat 2014 (*)	-237,5
Variation en capitaux propres	-282,1
Solde au 31/12/2014	-1 474,4
Recyclage en résultat 2015 (*)	-526,4
Variation en capitaux propres	914,3
Solde au 30/06/2015	-1 086,5

(*) y compris impact des dérivés de change qualifiés de flux de trésorerie et immédiatement transférés en résultat à hauteur de - 329 millions d'euros en 2014 et -556,9 millions d'euros au 1^{er} semestre 2015.

8.9 Impôts sur les bénéfices

(en millions d'euros)	30/06/2015		30/06/2014
Impôt différé	-48,6		-27,4
Impôt exigible	-19,9		-17,9
Total	(68,6)		(45,4)

Rationalisation de la charge d'impôt

En M€	30/06/2015	30/06/2014
Résultat net de la période	-72,9	-81,7
QP de résultat des mises en équivalence		
Impôts sur les sociétés	-68,6	-45,8
<i>Impôt exigible</i>	19,9	18,4
<i>Impôt différé</i>	48,6	27,4
Résultat avant impôts	-4,3	-35,9
Taux de l'impôt	38,0%	38,0%
Charge d'impôt théorique	-1,6	-13,6
Différences permanentes	65,1	63,7
Reports déficitaires activés		
Ecart de taux	5,1	-4,2
Charge d'impôt comptabilisée	68,6	45,8
Taux effectif d'impôt	1590%	128%

(*) réintégration des charges financières

Note 9 - Parties liées

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.

Flux en résultat vis-à-vis de l'Etat :

(en millions d'euros)	30/06/2015	30/06/2014
Chiffre d'affaires Redevances d'accès RA	989,8	898,0
Subvention d'exploitation	38,0	58,6
Subvention de renouvellement	67,1	68,1
Charge d'IS exigible	19,9	17,9
Charge d'IS différé	-48,6	-27,4
Produit CICE	0,7	0,7

Soldes au bilan vis-à-vis de l'Etat :

(en millions d'euros)	30/06/2015	30/06/2014
Subvention de renouvellement	3 502,2	3 637,4
Subvention d'exploitation à recevoir	45,6	79,6
Etat créances de subvention (investissement et exploitation)	798,7	833,2
Acompte d'IS		20,1
Dettes d'IS	8,9	0,0
Impôts différés Actifs	3 628,0	3 785,8

Relations historiques avec la SNCF :

Les relations entre SNCF Réseau (ex 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 SNCF Réseau, la première définit les modalités d'achats groupés, 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 SNCF Réseau déléguée à la SNCF et la convention relative à la dette de SNCF Réseau vis-à-vis de la SNCF qui précise la consistance de la dette héritée et ses modalités de remboursement.

(en millions d'euros)	30/06/2015	30/06/2014
Produits : Péages	1 870,6	1 818,0
Charges : Conventions de gestion	1 546,4	1 577,0
Production d'immobilisations mandatée à la SNCF	1 046,1	809,0

Note 10 - Engagements hors bilan

Garanties financières

SNCF Réseau bénéficie d'une garantie à première demande auprès d'un organisme bancaire d'un montant de 2,9 M€ au titre des redevances annuelles dues pour utilisation d'installation terminale embranchée par son débiteur principal la SAS Ciments Calcia.

Garanties données

SNCF Réseau a émis en faveur de la Société Générale une garantie de démantèlement Airefsol d'un montant de 0,131 M€.

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 30 juin 2015 s'élève à 59,6 M€ contre 69,6 M€ au 31 décembre 2014. Les principaux montants concernent les sites de Paris Rive Gauche et Paris La Chapelle.

Engagements relatifs aux contrats de PPP et concession

- GSMR

1. 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 30/06/2015, SNCF Réseau bénéficie d'une garantie pour un montant de 43,2 M€.

2. Autres engagements :

Au 30/06/2015, les redevances d'investissement restant à comptabiliser par SNCF Réseau au titre du contrat GSMR s'élèvent à 111,6 M€ (valeur actualisée). Parallèlement, les financements restant à comptabiliser s'élèvent à 101,7 M€ (valeur actualisée).

- BPL

Le montant d'immobilisations en cours restant à comptabiliser s'élève à 654,2 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 30/06/2015.

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 447,5 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 30/06/2015.

- CNM

Le montant d'immobilisations en cours restant à comptabiliser s'élève à 721,7 M€ (valeur actualisée, inclus la gare) compte tenu du pourcentage d'avancement au 30/06/2015.

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 738,2 M€ (valeur actualisée inclus la gare) compte tenu du pourcentage d'avancement au 30/06/2015.

- SEA

- 1- Avancement du projet :

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

Le montant d'immobilisations en cours restant à comptabiliser s'élève à 554,3 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 30/06/2015.

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 257,4 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 30/06/2015.

- 2- SNCF Réseau garant :

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

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

- 3- SNCF Réseau contributeur public au financement :

Le montant restant à verser par SNCF Réseau au titre de sa contribution au financement s'élève à 159,9 M€ au 30/06/2015.

- 4- 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 407,2 M€ au 30/06/2015.

- 5- Autres engagements :

- 5-1 clauses de fin anticipée de contrat

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

5-2 Clause de déchéance

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

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

SNCF Réseau devrait 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.

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

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

6- Engagements liés à la période d'exploitation

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

Un an après la mise en exploitation des 3 lignes à grande vitesse, Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Hendaye, Poitiers-Limoges, le concessionnaire est tenu de reverser à 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 alors rien à reverser au concessionnaire.

6.2 Clause de retour à bonne fortune

A compter de la 5ème année de mise en exploitation, le concessionnaire est tenu de reverser à 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 CONSOLIDÉS

SEMESTRIELS RESUMES

AU 30 JUIN 15

SNCF Réseau

Rapport de gestion

**Comptes consolidés semestriels
résumés**

30 juin 2015



SOMMAIRE

1	SNCF Réseau en 2015	3
1.1	Événements majeurs de l'année	3
1.1.1	Réforme du système ferroviaire.....	3
1.1.2	Activité de l'entreprise	4
1.1.3	Dettes SNCF RESEAU.....	6
1.1.4	Comparabilité des comptes.....	6
1.1.5	Test de valeur des actifs de l'UGT Infrastructure	6
1.2	Chiffres clés	7
1.3	Événements postérieurs à la clôture.....	7
2	Résultats et situation financière	8
2.1	Résultats 2015	8
2.1.1	Un chiffre d'affaires en croissance	9
2.1.2	Augmentation de la marge opérationnelle	9
2.1.3	Résultat opérationnel.....	9
2.1.4	Résultat financier.....	9
2.1.5	Résultat net	10
2.2	Investissements.....	10
2.3	Endettement net et financement.....	11
2.4	Activité économique de l'entreprise	12
2.4.1	Activité commerciale.....	12
2.4.2	Exploitation du réseau (DCF).....	14
2.4.3	Maintenance du réseau.....	14
2.4.4	Développement du réseau	16
2.4.5	Activité foncière-immobilière.....	19
2.4.6	Coûts internes et effectifs	21
2.4.7	Financements publics et impôts.....	22
2.4.8	Gestion de la dette	23
3	Gouvernance et typologie des risques.....	23
3.1	Gouvernance	23
3.2	Facteurs de risques.....	30
3.3	Polices d'assurance	31

Rapport de gestion au 30 juin 2015

1 SNCF Réseau en 2015

1.1 Evénements majeurs de l'année

1.1.1 Réforme du système 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 est entrée en vigueur le 1er janvier 2015. Elle 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 passée du système ferroviaire français et de l'EPIC SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français) en particulier en est profondément modifiée depuis le 1er janvier 2015, avec la mise en œuvre d'un groupe organisé en trois EPIC (Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial), intégré économiquement :

- L'ancien EPIC SNCF devenu SNCF Mobilités continue d'assurer toutes les activités de transport des anciennes branches SNCF Proximités, SNCF Voyages et SNCF Logistics ainsi que la gestion des gares de la branche Gares & Connexions.
- L'ancien RFF (Réseau Ferré de France) devenu SNCF Réseau réunit toutes les fonctions de gestionnaire d'infrastructure en y regroupant SNCF Infra et la DCF (Direction de la Circulation Ferroviaire) anciennement dans la branche SNCF Infra. C'est lui qui doit 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, est chargé du contrôle et du pilotage stratégiques, de la cohérence économique, de l'intégration industrielle, de l'unité et de la cohésion sociale du groupe public ferroviaire.

Les décrets d'application, promulgués le 10 février 2015, définissent la date de mise en œuvre effective des nouvelles gouvernances et du transfert des actifs et passifs entre les trois EPIC. Cette date, identique à celle de la délivrance des nouveaux certificats de sécurité, correspond au 1er juillet 2015.

De ce fait, au 1er juillet 2015, le groupe SNCF Réseau va recevoir les actifs et les passifs de l'ancienne branche SNCF Infra qu'il estime contrôler à cette date.

De plus, à cette même date, des actifs non courants seront destinés à être transférés à la nouvelle SNCF. Ces actifs non courants sont reclassés sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés » de l'état de situation financière au 30/06/2015 en application de la norme IFRS 5. Ces actifs, pour une valeur nette totale de 1,4 M€ concernent les titres Airefsol ainsi que des terrains et constructions.

1.1.2 Activité de l'entreprise

1.1.2.1 Priorité à la maintenance

SNCF Réseau conçoit, modernise, contribue à l'entretien et commercialise l'accès au réseau ferré pour l'ensemble des entreprises ferroviaires de voyageurs et de marchandises. Son réseau comprend 30 000 kms de lignes, dont 2 000 à grande vitesse. 800 kms 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.

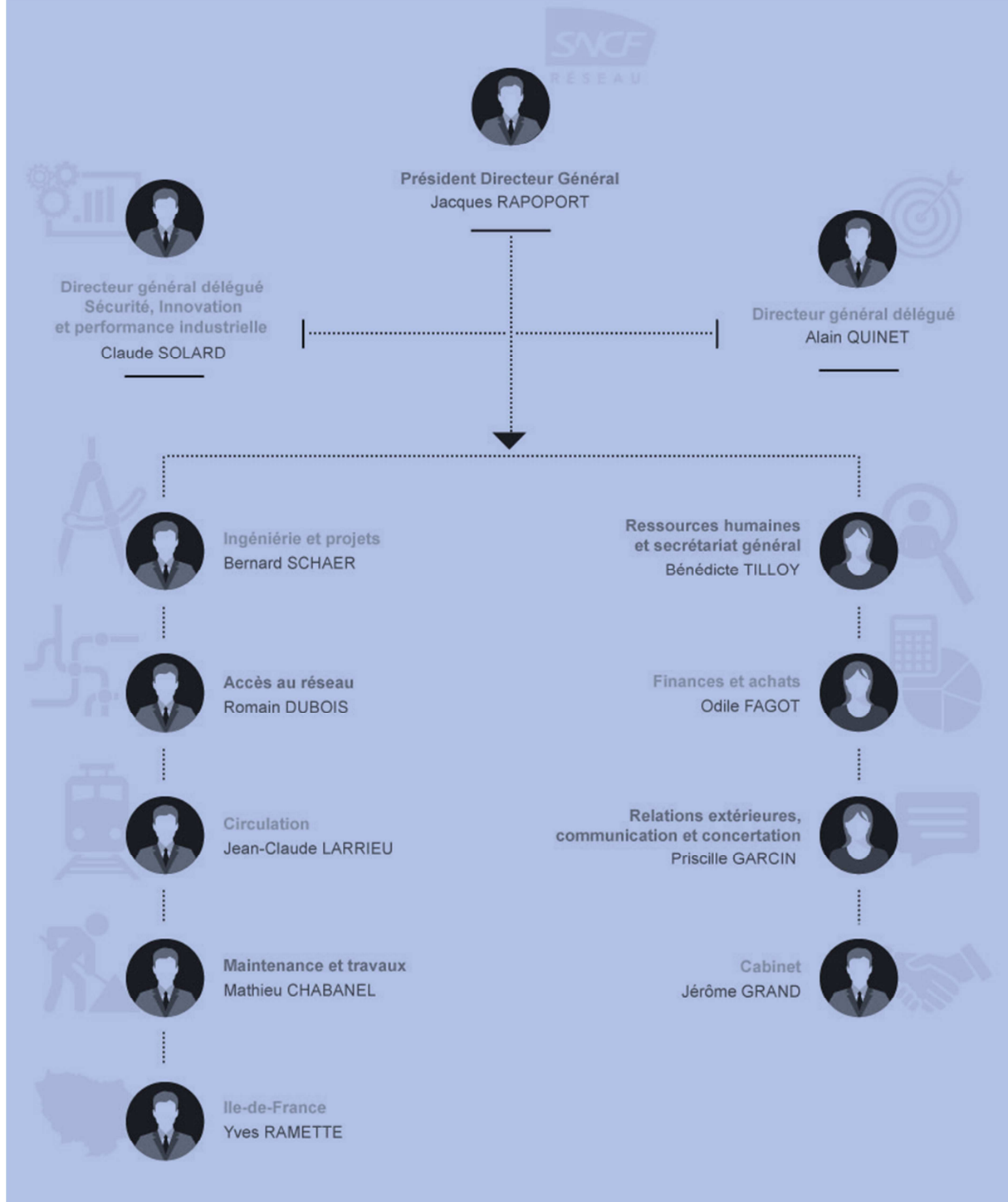
Deuxième investisseur public français, pour un chiffre d'affaires de 3 Mds € sur le 1^{er} semestre 2015, SNCF Réseau place la maintenance et la modernisation de l'infrastructure existante comme priorité stratégique. SNCF Réseau pilote à cet effet un grand plan de modernisation (plus de 2,5 Mds € et plus de 1 000 chantiers par an) avec une priorité donnée au renouvellement de voie sur le réseau accueillant les trains du quotidien (UIC 1 à 6) et notamment en zone de trafic dense. En 2015, se poursuit également le programme de modernisation et de sécurisation de sa maintenance nommé « VIGIRAIL » afin d'accélérer le déploiement des nouvelles technologies dans ses processus de surveillance du réseau.

1.1.2.2 Organisation en préfiguration

Le CA (Conseil d'Administration) a adopté le 17 décembre 2014 le budget 2015 sous deux formats : un format SNCF RESEAU avant intégration de la DCF et de l'Infra et un format SNCF RESEAU après intégration de la DCF et de l'Infra, chacun étant construit sur une base annuelle.

L'activité est désormais pilotée par les 4 métiers : Accès Réseau ; Circulation ; Maintenance & Travaux et Ingénierie & Projets ainsi que par la Direction Générale Ile-de-France avec en support les fonctions transverses portées par la Direction Générale, la Direction des Ressources Humaines / le Secrétariat Général, la Direction Finance Achats, la Direction des Relations Extérieures, Communication et Concertation ainsi que le Cabinet. Durant le 1^{er} semestre, les directeurs généraux ont été nommés comme préfigureurs de cette organisation par métier afin de préparer la mise en œuvre de la réforme le 1^{er} juillet 2015 (Cf organigramme ci-dessous). Par ailleurs, onze directions territoriales, directement rattachées à la Direction des Ressources Humaines / le Secrétariat Général, 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.

ORGANIGRAMME SNCF RÉSEAU



Dans le contexte de la réforme ci-dessus exprimée, le groupe a pris la décision de déménager son siège social à Saint-Denis à compter de janvier 2016 afin de regrouper les fonctions des sièges actuellement répartis sur plusieurs sites dans Paris.

1.1.3 Dette SNCF RESEAU

Depuis juillet 2015, la BCE (Banque Centrale Européenne) a élargi à de nouveaux émetteurs son « Public Sector Purchase Program ». SNCF RESEAU fait partie des nouveaux émetteurs dont la dette peut être rachetée par la BCE dans le cadre de ce programme

1.1.4 Comparabilité des comptes

Aucun évènement de nature à influencer sur la présentation ou la comparabilité des comptes n'est intervenu au cours du premier semestre 2015.

1.1.5 Test de valeur des actifs de l'UGT Infrastructure

En application de la loi portant réforme ferroviaire, une trajectoire économique et financière de SNCF Réseau sur la période 2016-2025 est en cours d'élaboration et de discussion au sein du groupe public ferroviaire (GPF) et avec l'Etat.

Le GPF s'est mis en place juridiquement à compter du 1^{er} juillet 2015 après une mise en œuvre opérationnelle réalisée progressivement grâce aux équipes de préfigurateurs.

Au niveau du GPF, des éléments provisoires de trajectoire d'ensemble ont été présentés le 23 juillet 2015 au conseil de surveillance de SNCF, l'EPIC de tête du groupe SNCF.

Pour SNCF Réseau, cette trajectoire intègre des hypothèses structurantes au titre de :

- La redéfinition de la chronique des péages avec des perspectives révisées en termes de circulation vis-à-vis de SNCF Mobilités (macro-économique, concurrence intermodale et intra-modale)
- L'évolution de la trajectoire de renouvellement du réseau existant pour garantir la fiabilité et la sécurité, notamment sur les portions les plus circulées;
- Le niveau des concours de l'Etat.

Au niveau de SNCF Réseau, aucune trajectoire économique et financière n'a été présentée en conseil d'administration. A ce jour, les discussions avec l'Etat, préalables à la signature du contrat pluriannuel de performance prévu par la loi du 4 août 2014, se poursuivent mais n'ont pas encore abouti, laissant peser des incertitudes sur les hypothèses de la trajectoire et sur la valeur des actifs de l'UGT Infrastructure.

La révision de ces hypothèses est constitutive d'indices de perte de valeur et pourrait conduire à une perte de valeur extrêmement significative par rapport à la valeur des actifs.

Pour autant, dans la mesure où :

- ces hypothèses structurantes n'ont pas encore fait l'objet d'arbitrage ainsi que l'indique le courrier du commissaire du Gouvernement du 18 septembre 2015 ;
- qu'elles peuvent donc évoluer ;
- et que leur variation aurait des impacts très importants sur les résultats du test ;

L'entreprise a maintenu ses positions antérieures en termes de valeur recouvrable de ses actifs, y compris l'actif d'impôt différé, qui s'élève à 36 Mds € au 30 juin 2015.

A titre d'information, la sensibilité de la valeur des actifs à ces hypothèses est la suivante:

- Une variation de +/- 500M€ par an des péages ou des concours de L'Etat se traduirait par une variation de l'ordre de +/- 10Mds€,
- Une variation de +/- 450 M€ par an de la régénération aurait un impact de l'ordre de +/- 9 Mds. Cette valeur est fournie à titre indicatif car au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur actuelle nette des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages.

1.2 Chiffres clés

En M€ (IFRS)	1 ^{er} semestre 2015	1 ^{er} semestre 2014	Variation	Variation (%)
Chiffre d'affaires	3 021	2 952	+69	+2 %
Marge opérationnelle	1 095	1 042	+53	+5 %
Résultat opérationnel courant	612	594	+17	+3 %
Résultat financier	-599	-631	+32	-5 %
Résultat net avant IS	-4	-36	+32	-89%
Résultat net après IS	-73	-82	+9	-11%
Capacité d'autofinancement opérationnelle	1 078	1 040	+39	+4%
Investissements nets ¹	1 488	1 557	-92	-6 %
Dette financière nette en fin de période (valeur de remboursement – hors ICNE)	38 427	35 361	+3 066	+9 %
Effectif moyen en ETP ²	1561	1 621	-60	-4 %

1.3 Événements postérieurs à la clôture

Contrôle fiscal

L'établissement SNCF Réseau fait l'objet d'un contrôle fiscal depuis le 23 juillet 2015. Ce contrôle porte sur les exercices 2012, 2013 et 2014. A la date du conseil d'administration d'arrêté des comptes, aucune information quant aux conclusions de ce contrôle n'est encore disponible.

¹ Investissements nets : Dépenses d'investissement et subventions d'investissement hors cession d'actifs immobilisés et variation de BFR Investissement

² ETP : Equivalents temps plein (après avoir pris en compte le temps partiel des contrats de travail) en déduisant les collaborateurs en contrat suspendus, les absences de plus de 90 jours, les mises à disposition sortantes et en ajoutant les mises à disposition entrantes.

2 Résultats et situation financière

2.1 Résultats 2015

Compte de résultat de gestion - IFRS - En M€	1er semestre 2015	1er semestre 2014	Variation	Variation en %
Produits commerciaux (redevances)	2 941	2 871	70	2%
Produits locatifs	45	43	2	4%
Autres produits	35	38	-3	-7%
CHIFFRE D'AFFAIRES	3 021	2 952	69	2%
Subventions d'exploitation	58	59	-1	-2%
Exploitation du réseau (DCF)	-458	-439	-19	4%
Charges commerciales	-17	-8	-9	110%
Convention d'entretien	-1 032	-1 081	49	-5%
Autres charges du réseau	-152	-139	-14	10%
Charges liées à l'infrastructure	-1 184	-1 220	35	-3%
Charges liées à la gestion du foncier immobilier	-55	-59	4	-7%
Charges liées aux dépenses sur projets non immobilisées	-31	-17	-14	82%
Informatique	-61	-53	-8	15%
Charges de fonctionnement y.c études et AMO	-44	-36	-8	22%
Charges de personnel *	-72	-80	8	-10%
Production immobilisée	7	8	-1	-14%
Coûts internes	-169	-161	-9	5%
Impôts et taxes	-69	-65	-4	5%
MARGE OPERATIONNELLE	1 095	1 042	53	5%
Dotations nettes de reprises	-527	-459	-68	15%
Plus value de cession	26	11	15	143%
RESULTAT OPERATIONNEL	594	594	0	0%
RESULTAT FINANCIER	-599	-631	32	-5%
RESULTAT NET TOTAL AVANT IMPOT	-4	-36	32	-88%
Impôts sur les bénéfices	-69	-45	-23	51%
<i>Dont impôts versés</i>	-20	-18	-2	11%
RESULTAT NET TOTAL	-73	-82	9	-11%

* Charges de personnel y compris taxes assises sur les salaires (2,7 M€ au 30/06/15 contre 3,6 M€ au 30/06/14)

Faits marquants du 1^{er} semestre 2015 :

- SNCF Infra a poursuivi au premier semestre 2015 d'importants travaux de modernisation du réseau tant en Ile-de-France (RER A, RER C sur lequel les investissements vont être très fortement augmentés dans les prochaines années) qu'en province (axe Belfort – Besançon, ligne Genève – Annemasse, travaux en gare de Rennes préalablement à la mise en service de la ligne nouvelle Bretagne-Pays-de-la-Loire).
- Dans le cadre du plan Vigirail, SNCF Infra a mis en œuvre à Paris-Est un chantier expérimental de remplacement d'appareils de voie s'appuyant sur l'acheminement vers la zone de pose d'appareils pré-montés, leur manutention s'effectuant par une grue Kirow sur le lieu du chantier. En cours de généralisation dans plusieurs pays d'Europe, ce nouveau type d'organisation présente de nombreux avantages, en termes de sécurité du travail, de productivité et de réduction de la durée des chantiers.

2.1.1 Un chiffre d'affaires en croissance

Les produits commerciaux évoluent favorablement +70M€ du fait de l'augmentation tarifaire sur les prestations minimales (hausse des barèmes de 1,9 % en moyenne) ainsi que d'un effet volume calculé par rapport à un premier semestre 2014 marqué par les grèves. Hors cet effet, la hausse ressort à 61 M€.

2.1.2 Augmentation de la marge opérationnelle

La MOP de 1 095 M€ s'inscrit en augmentation de 53 M€ par rapport à fin juin 2014, du fait du chiffre d'affaires en hausse de 70 M€ et d'une augmentation des charges de 17 M€.

Malgré une hausse des frais commerciaux pour le déploiement des différents dispositifs incitatifs et indemnitaires visant à favoriser la qualité du service (régularité, garantie de sillons etc.), ainsi que des coûts supplémentaires pour la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, les charges sont inférieures à la prévision du 1^{er} semestre du fait de la rétrocession du résultat semestriel de la branche INFRA pour 40 M€ et de reports d'opérations sur le 2^{ème} semestre.

2.1.3 Résultat opérationnel

Porté par l'amélioration de la MOP, le résultat opérationnel est stable à 594 M€ et très supérieur à la prévision budgétaire (+95 M€) :

- Les dotations nettes aux amortissements et provisions augmentent de 68 M€ du fait d'importantes mises en services (-82M€) et de reprises de provision devenues sans objet sur les réclamations clients (-14M€).
- Les plus-values nettes de cession d'actifs s'inscrivent en hausse à 26 M€ en 2015, contre 11 M€ en 2014 grâce à la réalisation d'opérations d'envergure sur le 1^{er} semestre 2015.

2.1.4 Résultat financier

Le résultat financier s'établit à -599 M€ fin juin 2015 contre -631 M€ au premier semestre 2014 soit une amélioration de 32M€.

Dans un contexte de taux toujours très favorable, le coût moyen de la dette continue de baisser à 3,73 % à fin juin 2015, contre respectivement 3,97 % et 3,90 % à fin juin et fin décembre 2014. Ce fort effet taux positif de plus de 46 M€ ne compense pas l'effet négatif de 58 M€ d'une hausse de la dette de 1 Md€ depuis le 31/12/2014 soit une charge d'intérêt nette de couverture qui progresse de 12M€.

L'activation des intérêts dans le coût des projets est en hausse au 1^{er} semestre 2015 de 15 M€ à +102 M€ contre +87 M€ au 30/06/2014.

Enfin la valorisation des instruments financiers s'établit à +0,5 M€ contre -28 M€ au 30/06/2014 soit une amélioration de 29 M€.

2.1.5 Résultat net

En dépit d'un résultat net avant impôt à l'équilibre à -4 M€ contre -36 M€ en 2014, l'application de la législation fiscale en vigueur conduit l'entreprise à constater une charge d'impôt de 69 M€, dont 20 M€ à verser à l'administration fiscale. Le résultat net ressort ainsi à -73 M€, contre -82 M€ en 2014.

2.2 Investissements

DEPENSES IMMOBILISABLES BRUTES (IFRS) EN M€	1er semestre 2015	1er semestre 2014	Variation	Variation (%)
Grands projets de développement	1 363	1 359	4	0%
Projets régionaux de développement	353	285	68	24%
Mise en conformité du réseau	135	86	49	57%
Renouvellement et performance	1 245	1 006	239	24%
Autres	58	56	2	4%
Frais financiers activés	126	113	13	12%
Divers	92	189	-97	-51%
TOTAL	3 372	3 094	278	9%
<i>Dont incorporels et divers</i>	14	12	2	17%
<i>Dont OGE sur exercice antérieur</i>	53	0	53	N/A
<i>TOTAL Investissements corporels</i>	3 305	3 082	223	7%

Les investissements 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 investissements bruts s'inscrivent en hausse à 3 372 M€ (dont 424 M€ en Île-de-France), contre 3 094 M€ (dont 285 M€ en Ile-de-France) à fin juin 2014. Cette hausse se traduit par une avance par rapport au budget notamment sur les projets liés à la mise en conformité du réseau et les projets en PPP. Les projets régionaux de développement augmentent de 68 M€, 2014 ayant été une année de transition entre le CPER 2007-2013 et le CPER 2015-2020.

Les investissements de rénovation du réseau existant progressent principalement sur le renouvellement et la performance des voies, mais également sur les opérations de mise en conformité compte tenu de la priorité accordée aux opérations de sécurité et d'une contractualisation plus rapide que prévue qui a conduit à lancer des travaux sur 26 gares.

Les subventions d'investissement méritées au titre de cette production s'élèvent à 1 423 M€ vis-à-vis des cofinanceurs publics, contre 1 319 M€ à fin juin 2014.

Une analyse plus détaillée est disponible au paragraphe 2.4 du présent rapport.

2.3 Endettement net et financement

Flux de trésorerie (M€)	1er semestre 2015	1er semestre 2014	Variation	Variation (%)
Capacité d'autofinancement opérationnelle	1 078	1 040	38	4%
IS exigible	-20	-18	-2	11%
Variation de BFR opérationnel	-31	50	-81	-162%
Dépenses d'investissement	-2 678	-2 640	-38	1%
Subventions d'investissement	1 190	1 083	107	10%
Cession ou réduction de l'actif immobilisé	48	50	-2	-4%
Variation de BFR investissement	-466	-640	174	-27%
Intérêts financiers nets versés	-623	-608	-15	2%
Variation des dépôts et cautionnements	501	-14	515	N/A
Variation de la dette nette de trésorerie et placement	-1 001	-1 697	697	-41%

La CAF (Capacité d'Autofinancement) opérationnelle est en augmentation par rapport au 1^{er} semestre 2014. Le BFR (Besoin en Fond de Roulement) continue d'augmenter, cette dégradation représente près de la moitié des subventions appelées au 1^{er} semestre. Le total des créances échues s'élève ainsi à 1 235 M€ à fin juin 2015.

La variation des dépôts et cautionnements correspond principalement à la variation des dépôts bancaires reçus par SNCF Réseau entre juin 2014 et 2015 (+550 M€) des banques pour couvrir la variation du portefeuille d'instruments financiers sur cette période.

L'augmentation de la dette nette en valeur de remboursement s'élève à 1 Md€ sur le 1er semestre 2015. Elle confirme l'accroissement tendanciel de la dette, dont une partie traduit le déficit structurel du réseau existant et l'autre le financement des investissements de développement.

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 du premier semestre 2015 ont représenté un montant total de 1,8 Md€ (en valeur de remboursement), soit 8 opérations réalisées sur les marchés obligataires libellées en euro et en livre sterling sur une maturité moyenne de 16 ans et à taux fixe moyen de 1,84 %. La structure de la dette conformément à l'allocation stratégique du passif validée en Conseil d'Administration se décompose en 90 % d'endettement à taux fixe, 6 % à taux variable et 4 % indexé à l'inflation.

La dette financière nette en valeur de remboursement hors ICNE (Intérêts Courus Non Echus) s'élève à 37 635 M€ à fin juin 2015, contre 36 784 M€ à fin 2014. En tenant compte de l'ensemble des instruments financiers et des effets périmètre PPP (Partenariats Public Privé) en application du référentiel IFRS, la dette financière nette s'élève à 42 080 M€ au 30 juin 2015 contre 41 144 M€ à fin 2014.

2.4 Activité économique de l'entreprise

2.4.1 Activité commerciale

L'ensemble des produits commerciaux à fin juin 2015 s'élève à 2 941 M€ soit une hausse de 70 M€ par rapport à la même période en 2014 et quasiment en phase avec la prévision budgétaire.

Cette augmentation est portée par les prestations minimales et la redevance quai, en hausse de 71 M€ (+2,5 %) par rapport à 2014. Elle résulte principalement d'un effet prix de 25 M€ (notamment hausse des barèmes de 1,9 % en moyenne), d'une régularisation sur exercice antérieur de 4M€ et d'un effet volume de 42 M€. Il faut rappeler que cet effet volume favorable a été calculé par rapport à un premier semestre 2014 marqué par des mouvements sociaux, l'incident de Vitry et qu'il intègre aussi un complément de facturation en 2015 sur les grèves de juin 2014.

En millions d'Euros (M€)	1er semestre 2015	1er semestre 2014	Variation	Variation en %
Redevance d'Accès (RA)	990	975	14	2%
Redevance de réservation (RR)	1 039	1 018	21	2%
Redevance de circulation (RC)	706	671	35	5%
<i>Dont compensation fret sur RR/RC</i>	- 123	- 118	-6	5%
Redevance quai (RQ)	50	50	0	1%
Total prestations minimales et redevance quai (net comp. Fret)	2 785	2 714	70	3%

Les autres produits intègrent :

- La RCE (Redevance Complémentaire d'Electricité) pour 51 M€, en hausse de 2 M€ ou 2,5% par rapport à 2014 compte tenu de la hausse tarifaire ;
- Les redevances de transport et fourniture d'électricité pour 83 M€, en retrait de 2 M€ ou 5 % par rapport à 2014 compte tenu de l'évolution tarifaire favorable des prix de l'électricité (évolution répercutée dans les tarifs appliqués aux clients) ;
- Les redevances de PC (Prestations Complémentaires) sont désormais stabilisées à 15 M€ comme au 30 juin 2014. Cela fait suite à l'amélioration du suivi des installations de service entre 2013 et 2014 qui avait engendré une augmentation de 3% des PC.

Les redevances de prestations minimales sont perçues pour 97,3 % au titre de l'activité Voyageurs qui représente 83,5 % des circulations, pour 2,4 % au titre de l'activité Fret qui représente 15,3 % des circulations et pour 0,3 % pour des activités Infra et divers qui représentent 1,2 % des circulations.

Les redevances de prestations minimales 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 33 % par les Entreprises Ferroviaires Alternatives qui représentent 36 % des circulations de fret.

Les évolutions des activités sont reprises dans le tableau ci-dessous qui présente l'évolution des circulations en Trkm (train-kilomètre).

En millions de trkm	1er semestre 2015	1er semestre 2014	Variation	Variation en %
Activité Voyageurs	208,3	202,0	6,3	3,1%
Trains aptes à la grande vitesse	68,2	67,0	1,2	1,8%
SNCF	63,6	62,5	1,1	1,8%
EFA	4,6	4,5	0,1	2,2%
Trains grande ligne (TGL)	18,5	18,5	0,0	0,0%
SNCF	18,2	18,3	-0,1	-0,5%
EFA	0,3	0,2	0,1	NS
Trains régionaux de voyageurs	121,6	116,5	5,1	4,4%
Activité Fret	37,4	36,6	0,8	2,2%
SNCF	24,0	23,4	0,6	2,0%
Entreprises Ferroviaires Alternatives (EFA, y.c candidats autorisés)	13,4	13,1	0,3	2,3%
Divers / Infra	3,0	3,0	0,0	1,0%
Total	248,7	241,6	7,1	2,9%

- L'activité des Trains Aptes à la Grande Vitesse (TAGV) en 2015 est supérieure à 2014 (augmentation de 1,8% des Trkm). THALYS est devenue entreprise ferroviaire à part entière depuis le 1^{er} avril 2015. Au global, les trafics de cette activité assurée par SNCF, THALYS et EUROSTAR sont en retrait avec le budget.
- L'activité des Trains Grandes Lignes (TGL) affiche une très légère hausse portée par la bonne tenue de THELLO et l'amélioration du ratio de circulation par rapport à une année 2014 marquée par les mouvements sociaux. Les volumes de trafic de cette activité sont toutefois en léger recul par rapport aux prévisions budgétaires compte tenu d'une adaptation à la baisse du plan de transport de l'activité tout début 2015.
- L'augmentation de l'activité des trains régionaux de voyageurs s'explique par l'impact des mouvements sociaux de juin 2014 ainsi que par l'accident du poste de Vitry sur Seine : les Trkm sont en augmentation de 4%. Cette activité est en légère avance par rapport aux prévisions budgétaires.
- L'activité Fret est en légère hausse par rapport à 2014 avec des entreprises ferroviaires alternatives qui représentent désormais 36% de l'activité et enregistrent une amélioration de leur ratio de circulation. Les trafics de l'activité Fret sont en légère avance par rapport aux prévisions budgétaires.

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 SAP (Système d'Amélioration de la Performance), dispositif incitatif qui sanctionne le gestionnaire d'infrastructure et/ou les entreprises ferroviaires responsables d'irrégularités se traduisant par des retards de circulation (les pénalités sont calculées sur la base du nombre de minutes perdues au 100 km) ;
- 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 AQS (Accords Qualité Sillons) dans lesquels le gestionnaire d'infrastructure s'engage à répondre aux sillons à l'étude dans un délai défini sur une liste de sillons déterminés.

- L'Incitation Réciproque, mécanisme d'incitation systématique, forfaitaire et réciproque sanctionnant les entreprises ferroviaires et/ou le gestionnaire d'infrastructure pour toute modification et suppression de sillons jours fermes sur la base des sillons jours répondus fermes à l'horaire de service.

Compte tenu de cette politique commerciale, de la professionnalisation des services réclamations des clients (suivi accru des demandes d'indemnisation qui sont mieux documentées) et du solde de dossiers de réclamations portant sur des services annuels précédents, les charges d'indemnisation passent de 8 M€ en juin 2014 (23 M€ à fin 2014) à 16,3 M€ en juin 2015 mais restent en dessous de la prévision budgétaire.

2.4.2 Exploitation du réseau (DCF)

La DCF assure principalement deux missions pour le compte de SNCF RESEAU : le tracé de sillons et l'exploitation du réseau. Conformément aux dispositions légales en vigueur, SNCF RESEAU 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 nettes de la DCF s'établissent pour la période à fin juin 2015 à 458 M€, en hausse de 19 M€ par rapport à la période 2014 (439 M€). Cette augmentation s'explique majoritairement par la hausse de 16 M€ des charges de personnel, et par une augmentation des achats pour 5 M€. Les produits sont en léger retrait pour moins de 2 M€.

Sur la période cumulée à fin juin, les charges opérationnelles nettes de la DCF sont en ligne avec la prévision budgétaire initiale de 459 M€.

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 1 032 M€ à fin juin 2015 composé de 1 017 M€ pour les missions d'entretien et de 15 M€ de charges liées aux sinistres et actes de malveillance, en retrait par rapport à fin juin 2014 (1 081 M€) et à la prévision budgétaire (1 080 M€). Le taux d'avancement de la production de 49,8% est légèrement en avance par rapport à celui du 30 juin 2014 de 49,1% mais il est en retard par rapport à la production prévue de 54,4%. Il n'y a cependant pas d'alerte, à ce stade, sur la réalisation du programme annuel. Le coût d'entretien du réseau intègre de plus la rétrocession à SNCF RESEAU du résultat de la branche INFRA du 1^{er} semestre 2015.

Le coût de la convention de services en gare (CSG) avec Gares & Connexions s'élève à 35 M€ au 30 juin 2015, en augmentation de 1 M€ par rapport au coût constaté fin juin 2014, 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.) mais reste dans l'épure de la prévision budgétaire initiale.

La charge de transport et fourniture d'électricité s'établit à 83 M€ contre 86 M€ à fin juin 2014 et 89 M€ au budget, en raison de la continuité de la baisse du TURPE (Tarif d'Utilisation des Réseaux Publics d'Electricité).

La redevance de maintenance GSMR s'établit à fin juin 2015 à 17 M€ en progression de 13 % par rapport à 2014 (+2 M€), en lien avec la mise en service de nouveaux brins sur le réseau GSMR. Ce montant reste cependant sensiblement inférieur à la prévision budgétaire initiale de 18 M€ suite au glissement du programme sur le 2^{ème} semestre 2015 et sur 2016.

2.4.3.2 Investissements de renouvellement et performance

Ces investissements visent à maintenir, voire accroître, la performance du réseau existant, à fonctionnalités inchangées. L'effort de rénovation et de modernisation du réseau (engagé à partir de 2008 pour lutter contre le vieillissement des infrastructures) se poursuit à un rythme soutenu. En 2015, il continue de se décliner tout particulièrement sur la rénovation des voies et appareils de voie du réseau principal (plan Vigirail), la rénovation des installations de signalisation ou leur rationalisation à travers la création de Commande Centralisée du Réseau (CCR) pour regrouper plusieurs petits postes d'aiguillage, ainsi que la rénovation des installations Télécom, notamment en mettant en œuvre des liaisons GSM-R entre le sol et le bord.

La grande majorité de ces opérations porte sur la partie structurante du réseau existant, conformément aux recommandations de l'audit Rivier 2. Par ailleurs, un effort particulier est concentré sur le périmètre de l'Île de France avec un volume d'activité « renouvellement et performance » en forte hausse.

La production du 1^{er} semestre 2015 s'établit à 1 245 M€, soit une progression de +24 % (+239 M€) par rapport aux 1006 M€ produits à fin juin 2014. Cette hausse porte principalement sur les programmes suivants :

- sur le domaine Voie, une hausse globale importante (193 M€ soit +36%). 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).
- sur le domaine signalisation, une hausse de 17 M€ liée à la montée en puissance des opérations CCR, malgré les tensions sur certaines ressources rares (agents signalisation, essayeurs, ...).
- sur le domaine Télécom, une hausse globale significative (+15 M€ soit +8%), liée au GSMR sous MOA (Maîtrise d'ouvrage) SNCF RESEAU et au plan fibres.
- sur le domaine Ouvrages d'Art / Ouvrages en Terre, une hausse significative (+7 M€ soit +11%), notamment du fait d'une production anormalement faible en 2014.

- enfin, le contexte particulier de la mise en œuvre de la réforme ferroviaire au 1^{er} juillet 2015 se traduit par une accélération des comptabilisations à fin juin 2015, mais qui devrait se régulariser sur la suite de l'exercice.

- la stabilité de la part des Opérations de Gros Entretien immobilisées (-5 M€)

2.4.3.3 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 au 30 juin 2015 s'établit à 135 M€, en forte progression par rapport à l'exercice 2014 (+49 M€) et représentant d'ores et déjà les 2/3 de la production initialement prévue au budget, traduisant ainsi la priorité consacrée par l'entreprise à ces opérations (sécurité, mise en accessibilité) notamment en Ile de France, conformément au planning directeur convenu avec le STIF.

Pour ce qui concerne la sécurité, l'effort porte notamment sur les traversées de voies piétons, dans les tunnels et les passages à niveau (205 passages à niveaux en 2015 contre 191 en 2014 et 68 en 2013) et dans une moindre mesure sur le programme de sûreté qui bénéficie des travaux de simplification des processus.

2.4.4 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 PPP), 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) progressent de 72 M€ par rapport au premier semestre 2014, pour s'établir à 1 716 M€. Cette évolution provient essentiellement des grands projets en PPP (+40 M€), des grands projets en travaux (-39M€) et des projets régionaux (+68 M€).

Le réalisé à fin juin est en avance par rapport à la prévision budgétaire en lien principalement avec la bonne production des projets en PPP principalement le projet SEA avec un réalisé à 75% de la prévision annuelle 2015.

2.4.4.1 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 2015, les dépenses immobilisables des grands projets avant travaux s'établissent à 16 M€, stable par rapport à 2014 (14 M€). En y incorporant les études antérieures à l'avant-projet, les dépenses totales réalisées sur ces projets s'établissent à 25 M€ en 2015, soit une légère baisse de -3 M€ par rapport à 2014.

DEPENSES TOTALES (en M€)	1er semestre 2015	1er semestre 2014	Variation	Variation (%)
Grands projets nationaux avant travaux	25	28	-3	-11%
<i>Grands Projets Sud-Ouest (GPSO)</i>	9	3	6	200%
<i>Liaison Roissy Picardie</i>	1	2	-1	-50%
<i>Paris-Lyon augmentation de capacité LN1</i>	0	4	-4	-100%
<i>Noeud Ferroviaire Lyonnais</i>	2	2	0	NS
<i>Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur</i>	5	3	2	67%
<i>Liaison Nouvelle Paris Normandie</i>	1	0	1	NS
<i>Autres grands projets nationaux avant travaux (priorité 2 et 3)</i>	7	14	-7	-50%

Par rapport à 2014, les dépenses des projets en priorité 1 progressent de 4 M€, alors que celles des projets en priorité 2 & 3 sont en recul de -7 M€ en cohérence avec les orientations définies dans le rapport Mobilité 21.

2.4.4.2 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 des Grands Projets en Travaux s'établissent à 133 M€ à fin juin 2015. L'essentiel de la production concerne les travaux de la LGV Est phase 2 à hauteur de 89 M€ (y compris dépenses non immobilisées) qui se déroulent conformément au planning des travaux prévu initialement. Le coût final prévisionnel du projet est confirmé à 2 190 M€ pour une mise en service prévue en avril 2016.

Les investissements du projet EOLE s'établissent à 33 M€ (y compris dépenses non immobilisées) à fin juin 2015. Le niveau de dépense reste légèrement en deçà des prévisions initiales du fait du décalage de certains marchés sur le second semestre (acquisitions foncières, etc...) mais aussi en raison des analyses en cours sur le financement de l'intégralité du projet, au-delà du CPER 2015-2020.

2.4.4.3 Grands projets en PPP

A fin juin 2015, la production réalisée sur les projets en PPP s'établit à 1 214 M€. La production sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau est de 107 M€, celle sous maîtrise d'ouvrage du concessionnaire/partenaire est de 1 107 M€

Pour le projet SEA : La production de la période s'établit à 649 M€, dont 591 M€ sous maîtrise d'ouvrage du concessionnaire et 57 M€ sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau. L'avancement global du projet est de 91 % à fin juin 2015. La mise en service de la ligne est prévue courant été 2017.

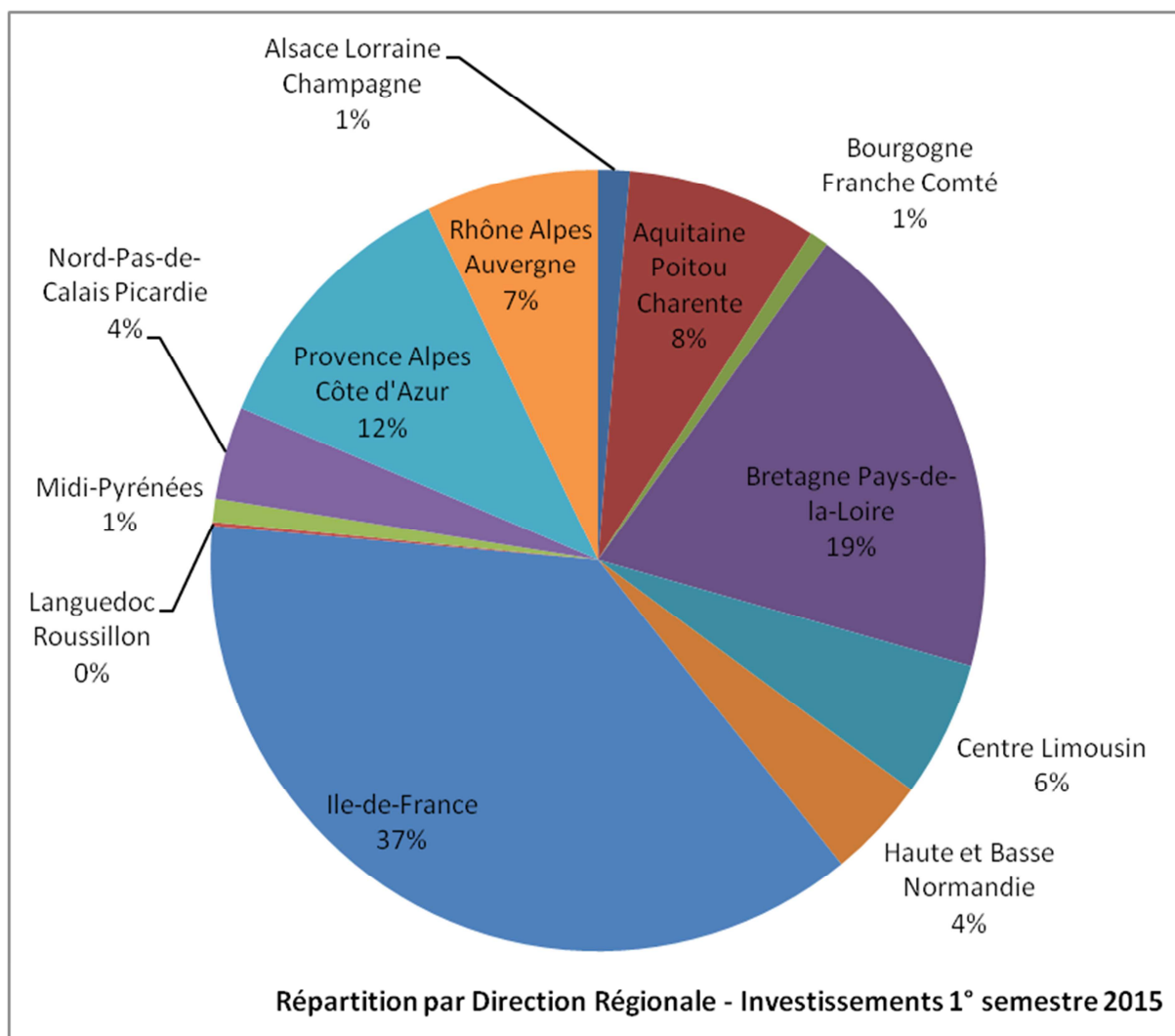
Pour le projet LGV BPL : La production de la période s'élève à 330 M€, dont 297 M€ sous maîtrise d'ouvrage du partenaire et 33 M€ sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau. L'avancement global sur le projet sous maîtrise d'ouvrage du partenaire est de 73 %. La mise à disposition de la ligne par le partenaire est prévue courant 2^{ème} trimestre 2017.

Pour le projet CNM : La production de la période s'établit à 236 M€, dont 219 M€ sous maîtrise d'ouvrage du partenaire (Ligne LGV et Gare de Montpellier) et 17 M€ sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau (jonctions, modernisation Montpellier Perpignan et gare de Manduel). L'avancement global sur le projet sous maîtrise d'ouvrage du partenaire est de 60 % pour la ligne et de 11 % pour la gare de Montpellier. La mise en service de la ligne est prévue pour fin 2017, la construction de la gare devrait s'achever à la même échéance.

2.4.4.4 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 2015, les dépenses immobilisables s'établissent à 353 M€ contre 285 M€ en 2014, l'année 2014 avait été marquée par la fin des travaux sur de nombreux projets des CPER 2007-2013, avant le lancement du programme de CPER 2015-2020.

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



Au 1^{er} semestre 2015, les principaux investissements ont concerné les projets Tangentielle Nord Epinay-Le Bourget, à hauteur de 73M€, l'augmentation de capacité de la ligne La Pauline Hyères pour 21 M€, la gare Rosaparks pour 17 M€, le pôle d'échange multimodal gare de Rennes pour 8 M€, Sorgues Carpentras pour 20 M€.

2.4.5 Activité foncière-immobilière

En millions d'Euros (M€)	1er Semestre 2015	1er Semestre 2014	Variation	Variation (%)
Produits locatifs	45	43	2	5%
Gestion externalisée pour le patrimoine (SNCF CPS/CFI, Aremis)	-37	-43	6	-14%
Rémunération des autres mandataires	-7	-7	0	0%
Autres charges de patrimoine	-11	-10	-1	10%
Charges liées à la gestion du foncier immobilier	-55	-60	5	-8%
Cessions brutes d'actifs immobiliers	28	14	14	100%

2.4.5.1 Produits locatifs

Les produits locatifs s'élèvent à 45 M€, à comparer avec un réalisé à fin juin 2014 à 43 M€ et une prévision budgétaire de 42 M€. A noter qu'un produit non prévu de 1,5 M€ au titre de 2014 a été comptabilisé sur le 1^{er} semestre 2015.

2.4.5.2 Charges liées à la gestion du foncier immobilier

Rémunération des prestations pour la gestion du patrimoine

Le montant réalisé au 30 juin 2015 s'élève à 37 M€, à comparer avec un réalisé à fin juin 2014 de 43 M€ et une prévision budgétaire de 46 M€

La CPS (Convention de Prestation de Services) avec la SNCF s'est élevée à 29 M€. Elle 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 CFI (Convention de Financement) d'un montant de 8 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.

A partir de 2015, les charges locatives sont directement prises en charge par les établissements de l'INFRA et de la DCF. Ce détournage impacte la CPS et la CFI à hauteur de -7,5 M€ pour le 1^{er} semestre 2015 et explique l'économie apparente sur ces conventions de gestion par rapport à la prévision budgétaire.

Rémunération des autres mandataires pour la gestion du patrimoine, pour la valorisation locative et les cessions

La rémunération des autres prestataires s'élève à 7 M€ à fin juin 2015, stable par rapport à juin 2014 et conforme aux prévisions.

Autres charges de patrimoine

Le réalisé au 30 juin 2015 s'élève à 11 M€, en hausse de 2 M€ par rapport à fin juin 2014 mais en conformité avec le budget (-1 M€).

2.4.5.3 Cessions brutes d'actifs immobiliers

Les produits de cession s'élèvent à 28 M€ au 30 juin 2015 contre 14 M€ à fin juin 2014, pour une prévision à fin juin de 30 M€. L'écart entre le réalisé et la prévision au 30 juin 2015 s'explique essentiellement par le décalage de 2 cessions sur le 2nd semestre 2015 pour un montant de 3,6 M€ et par des cessions prévues en 2014 mais signées au 1^{er} semestre 2015 pour un montant de 1,5 M€.

Les investissements sur le périmètre foncier et immobilier s'élèvent à 25 M€ à fin juin 2015, en hausse par rapport aux 10 M€ du 1^{er} semestre 2014 notamment sur le périmètre des investissements pour la cession avec les projets ZAC PRG (8,5M€) et Batignolles (5,2M€)

2.4.6 Coûts internes et effectifs

Les coûts internes sont constitués des charges de personnel y compris les taxes assises sur les salaires, 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 164 M€ nets des refacturations contre 158 M€ nets des refacturations en 2014 soit une hausse de 4% en lien avec la mise en œuvre de la réforme ferroviaire.

Au 1^{er} semestre 2015, l'effectif moyen de SNCF RESEAU s'élève à 1 561 ETP³ contre 1 621 ETP au 1^{er} semestre 2014 soit une baisse de 60 ETP (-4%) dont 38 couverts par des contrats d'intérim soit une diminution des effectifs de l'entité juridique SNCF RESEAU d'environ 23 ETP (-1,4%). Dans le cadre de la mise en place des organisations en préfiguration, un certain nombre de postes rendus vacants par départ en mutation, ont été transférés à la branche INFRA pour des raisons de simplicité administrative quand le remplaçant était un agent SNCF Infra. Cette diminution de 23 ETP ne correspond donc pas à une diminution de la charge de travail ni de la capacité de production de SNCF RESEAU.

Les charges de personnel⁴ nettes de refacturations s'élèvent à 67 M€ au 30 juin 2015 contre 71 M€ à fin juin 2014 soit -7%, en retrait par rapport à la prévision initiale. Cette baisse résulte de l'effet volume de -4%, d'un effet taux de -2.44% et d'un effet sur l'intéressement de -0.4%. L'effet taux de cotisations sociales résulte de la mise en place du régime « auto-assureur » depuis le 1^{er} janvier 2015 sur la perte d'emploi.

L'augmentation des dépenses informatiques à 71 M€ (dont 61 M€ de charges et 10 M€ d'investissements) correspond en 1^{er} rang à la mise en œuvre des systèmes de gestion pour la création de SNCF Réseau.

³ ETP : Equivalents temps plein (après avoir pris en compte le temps partiel des contrats de travail) en déduisant les collaborateurs en contrat suspendus, les absences de plus de 90 jours, les mises à disposition sortantes et en ajoutant les mises à disposition entrantes.

⁴ Charges de personnel hors intérimaires et effet de la variation IDR (Indemnité Départ à la Retraite) de -3,4M€ au 1^{er} semestre 2015 et +2,2M€ au 1^{er} semestre 2014.

2.4.7 Financements publics et impôts

2.4.7.1 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 911 M€, contre 898 M€ en 2014
- une subvention d'exploitation – compensation fret – destinée à assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret, en complément des redevances versées par les entreprises de fret. Cette subvention est comptabilisée au 30 juin 2015 pour un montant de 38 M€ à comparer aux 38 M€ inscrits au budget initial.

Avec un total de 949 M€, ces concours publics s'inscrivent en baisse de 8 M€, soit -0,8 % par rapport au 30 juin 2014.

2.4.7.2 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 2015 s'élèvent à 783 M€, dont 163 M€ appelés auprès de l'AFITF.

Les créances échues de subvention sont en forte diminution à 1 235 M€, contre 1 347 M€ à fin 2014, soit une diminution de 112 M€ dont 90 M€ sur l'Etat et l'AFITF.

2.4.7.3 Fiscalité

Impôts et taxes

A fin juin 2015, SNCF Réseau a comptabilisé une charge de 69 M€ d'impôts et taxes (hors taxes assimilées aux charges de personnel), soit une augmentation de 4 M€ par rapport à fin juin 2014 et à la prévision budgétaire qui s'explique notamment par l'augmentation des taxes sur le foncier.

IS (Impôt sur les sociétés)

En application de la législation fiscale, la limitation à 75% de la déductibilité des charges financières conduit SNCF Réseau à verser 20 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 à fin juin 2015 s'élève à 29 M€ contre 31 M€ à fin juin 2014, générés sur les périmètres historiques de la façon suivante :

- 17 M€ rétrocédés via la convention d'entretien SNCF Infra
- 11 M€ rétrocédés par la DCF
- 1 M€ par SNCF RESEAU

2.4.8 Gestion de la dette

Le résultat financier s'établit à -599 M€ au premier semestre 2015 contre -631 M€ pour la même période en 2014 soit une variation positive de 32 M€ et en économie par rapport au budget de 61 M€.

Cette amélioration du résultat financier est principalement due à la baisse du coût l'endettement financier net en amélioration de 30 M€ par rapport au premier semestre 2014, dans un contexte de taux historiquement bas.

A noter par ailleurs l'augmentation de 17 % des frais financiers intercalaires immobilisés au premier semestre 2015 à 102 M€, contre 87 M€ sur la même période en 2014 (norme IAS 23).

3 Gouvernance et typologie des risques

3.1 Gouvernance

La description de la gouvernance présentée ici concerne l'EPIC (établissement public national à caractère industriel et commercial) SNCF Réseau (ex-Réseau Ferré de France (ou 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 loi no. 2014-872 du 4 août 2014, relative à la réforme ferroviaire en France, (**la Loi portant réforme ferroviaire**) a été publiée le 5 août 2014 au Journal Officiel et est entrée en vigueur le 1er janvier 2015. Sa prise d'effet complète est soumise à l'entrée en vigueur de ses décrets d'application statutaires. Ces décrets ont été publiés le 11 février 2015 au Journal Officiel et sont entrés en vigueur le 1^{er} juillet 2015, date à laquelle ont été accordés les titres de sécurité nécessaires aux établissements pour effectuer leurs missions ferroviaires. Le changement de nom de Réseau Ferré de France en « SNCF Réseau » est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2015.

La loi portant réforme ferroviaire modifie l'organisation du système ferroviaire français et crée un groupe public ferroviaire réuni comprenant un nouvel établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), dénommé SNCF, qui assure la coordination et la gestion du réseau ferroviaire en France. Le groupe comprend également deux autres établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC), « filles » : l'un étant l'établissement ex-Réseau Ferré de France, renommé SNCF Réseau (le détenteur et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire), l'autre étant l'établissement ex SNCF, renommé SNCF Mobilités (l'exploitant ferroviaire).

La gouvernance de SNCF Réseau 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, SNCF Réseau 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

SNCF Réseau 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 SNCF Réseau 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 SNCF Réseau 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 SNCF Réseau.

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 SNCF Réseau et veille à leur mise en œuvre.

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

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

- 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.

- 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 SNCF Réseau.

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

➤ Le 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 délégué du directoire de la SNCF par décret du 15 juillet 2015. Ce décret emporte nomination au sein du conseil d'administration de SNCF Réseau en qualité de président du conseil.

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

Le président du conseil d'administration met en œuvre la politique définie par le conseil d'administration. 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 SNCF Réseau 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 SNCF Réseau 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 »,
- « Audit et risques »,
- « Foncier et immobilier »,

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.

➤ Evolutions de la gouvernance au 1er juillet 2015

Le 1er juillet 2015 s'est tenue la 1ère séance du Conseil de surveillance de SNCF. Elle officialise la naissance du nouveau Groupe Public Ferroviaire : intégré, rassemblé et solidaire.

Le Conseil de surveillance a proposé à l'unanimité au Gouvernement les nominations suivantes :

- président du Conseil de surveillance : **Frédéric SAINT-GEOURS**
- président du Directoire et président de SNCF Mobilités : **Guillaume PEPY**
- président délégué du Directoire et président de SNCF Réseau : **Jacques RAPOPORT**

➤ Le conseil d'administration (CA)

Il est désormais composé de 24 membres contre 18 auparavant. Par décret en date du 13 juillet 2015, sont nommés membres du conseil d'administration de SNCF Réseau:

- En qualité de représentants de l'Etat: Sur proposition du ministre chargé des transports: Mme Sylvie HUBAC; Sur proposition de la ministre chargée du développement durable: Mme Corinne ETAIX; Sur proposition du ministre chargé de l'économie: M. Bruno VINCENT; Sur proposition du ministre chargé du budget: M. Denis CHARISSOUX.
- En qualité de personnalités choisies par l'Etat en raison de leur compétence: M. Claude GEWERC, en qualité de représentant des autorités organisatrices régionales des transports ferroviaires; M. Pierre SERNE, en qualité de représentant du Syndicat des transports d'Ile-de-France; Mme Pascale VIE, en qualité de représentante des usagers du transport ferroviaire de personnes ou de marchandises; Mme Anne LASSMAN-TRAPPIER, en qualité de représentante des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement.
- En qualité de personnalités choisies par la SNCF pour la représenter: M. Jean-Marc AMBROSINI, salarié de la SNCF; Mme Sophie BOISSARD, salariée de SNCF; Mme Joëlle BRAVAIS, salariée de SNCF; Mme Patricia LACOSTE; Mme Elisabeth LULIN; M. Dominique MAILLARD; M. Stéphane VOLANT, salarié de SNCF.

Le secrétaire du Comité d'Entreprise qui siégeait au Conseil d'Administration avec une voix consultative est désormais remplacé le secrétaire de la commission consultative constituée auprès de SNCF RESEAU.

Les membres du conseil ne peuvent désormais effectuer que 2 mandats successifs contre 3 avant le 1^{er} juillet 2015.

Le premier Conseil d'administration de SNCF Réseau avec ses nouveaux membres s'est tenu le mercredi 22 juillet 2015.

- Commission des marchés et des achats (COMA)

Cette commission est désormais renommée Commission des Marchés (COMA). La modification des seuils de saisine de la COMA doit faire l'objet d'un prochain arrêté ministériel.

- Comité d'audit

Le comité d'Audit devient désormais le comité d'Audit des comptes et des risques.

- Comité des engagements

Il est désormais composé de 7 administrateurs au lieu de 5

- Comité de la stratégie

Suite au CA du 22/07/2015, ce comité devient le Comité industriel et économique ayant pour objectif de renforcer les capacités de l'entreprise et de son conseil d'administration en matière de réflexion et de décision portant sur les grands enjeux notamment économiques et sur la politique industrielle de SNCF RESEAU.

- Le président du conseil d'administration

Jacques RAPOPORT, a été nommé président délégué du directoire de la SNCF par décret du 15 juillet 2015. Ce décret emporte nomination au sein du conseil d'administration de SNCF Réseau en qualité de président du conseil.

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

L'activité est désormais pilotée par les 4 métiers : Accès Réseau ; Circulation ; Maintenance & Travaux et Ingénierie & Projets ainsi que par la Direction Générale Ile-de-France avec en support les fonctions transverses portées par la Direction Générale, la Direction des Ressources Humaines / le Secrétariat Général, la Direction Finance Achats, la Direction des Relations Extérieures, Communication et Concertation ainsi que le Cabinet. Durant le 1^{er} semestre, les directeurs généraux ont été nommés comme préfigureurs de cette organisation par métier afin de préparer la mise en œuvre de la réforme le 1^{er} juillet 2015.

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.

Les deux directeurs généraux délégués ont pour mission de seconder le président dans le pilotage opérationnel de l'entreprise. Il assure la suppléance du président dans sa fonction exécutive.

Un Comité exécutif (COMEX) 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 ainsi que du directeur de cabinet.

Onze directions territoriales, directement rattachées à la Direction des Ressources Humaines / le Secrétariat Général, 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.

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 : SNCF Réseau est exposé au risque de taux d'intérêt compte-tenu du montant significatif de sa dette nette qu'il doit refinancer sur les marchés financiers.
- Risque de liquidité : le risque de liquidité est assuré en permanence par une gestion proactive de ses besoins de liquidité, un accès diversifié à des sources de financement qu'elles soient long terme (programme EMTN de 45 milliards d'euros) ou court terme (Billet de trésorerie de 3 milliards d'euros et Euro Commercial Paper de 5 milliards d'euros). De plus, SNCF Réseau bénéficie d'une ligne de crédit de 1,25 milliard d'euros qui n'a jamais fait l'objet de tirage.
- Risque de contrepartie : SNCF Réseau est exposé au risque de contrepartie à la fois dans la gestion quotidienne de sa trésorerie et dans la gestion de sa dette à moyen et long terme.
- Risque de change : SNCF Réseau négocie des financements en devises étrangères. Ces financements sont 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, SNCF Réseau se voit régulièrement confronté à de nouveaux risques juridiques liés à l'évolution du cadre réglementaire auquel il est assujéti, notamment pour ce qui relève de ses activités de gestionnaire d'infrastructure ou de maître d'ouvrage, mais aussi du fait

des contrats de partenariats liant SNCF Réseau à ses différents partenaires (sécurité juridique des nouveaux contrats de concessions ou de partenariats public-privé).

- **Risques économiques** : la stratégie macro-économique 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

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 DES COMMISSAIRES

AUX COMPTES

AU 30 JUIN 2015

SNCF Réseau (anciennement Réseau Ferré de France)

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

(Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2015)

Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle

(Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2015)

SNCF Réseau (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, du Redressement Productif et du Numérique en date du 18 avril 2014 et en application de l'article L. 451-1-2 III du Code monétaire et financier, nous avons procédé à :

- l'examen limité des comptes consolidés semestriels résumés de la SNCF Réseau, relatifs à la période du 1^{er} janvier au 30 juin 2015, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

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

I - Conclusion sur les comptes

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

En lien avec les travaux menés sur la définition de la nouvelle trajectoire financière du groupe public ferroviaire, une trajectoire financière de SNCF Réseau sur la période 2016-2025 est en cours d'élaboration et de discussion au sein du groupe public ferroviaire (GPF) et avec l'Etat (notes 4 et 7.5 de l'annexe aux comptes consolidés semestriels résumés). Elle intègre des hypothèses structurantes au titre de la redéfinition de la chronique des péages, du renouvellement du réseau existant, et du niveau des concours de l'Etat.

La Direction a considéré que ces nouvelles hypothèses sont constitutives d'indices de perte de valeur de certains actifs dont les conséquences sont précisées dans les notes 4 (événements et transactions significatifs) et 7.5 (impôts différés) de l'annexe aux comptes consolidés semestriels résumés.

Ces notes indiquent que certaines hypothèses structurantes de ce plan sont toujours en cours de discussion entre SNCF Réseau et l'Etat dans la perspective de l'élaboration du Contrat cadre stratégique du groupe public ferroviaire et du Contrat de Performance de SNCF Réseau prévus par la loi du 4 août 2014. Dans ce contexte, dans l'attente de l'arbitrage de l'Etat et compte tenu d'une sensibilité

particulièrement significative du test de perte de valeur à ces hypothèses, aucune perte de valeur n'a été comptabilisée au 30 juin 2015 pour les actifs de l'unité génératrice de trésorerie Infrastructure (note 4) ainsi que pour les actifs d'impôts différés (note 7.5). A l'issue de l'arbitrage de l'Etat sur ces hypothèses structurantes, la valeur recouvrable de ces actifs pourrait ainsi différer de manière extrêmement significative de celle comptabilisée au 30 juin 2015. Compte tenu de cette situation, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier la valeur des actifs concernés figurant au bilan de l'entreprise pour 36 milliards d'euros (actifs corporels et incorporels nets de subventions et actifs d'impôts différés).

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

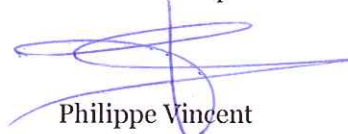
II - Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité commentant les comptes semestriels consolidés résumés sur lesquels a porté notre examen limité. A l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés dans la première partie de ce rapport, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes semestriels consolidés condensés résumés.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 25 septembre 2015

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit



Philippe Vincent

ERNST & YOUNG Audit



Christine Vitrac



Denis Thibon