



RAPPORT FINANCIER AU 31 DÉCEMBRE 2015



SOMMAIRE DU RAPPORT FINANCIER

- I. Rapport de gestion comptes consolidés au 31 décembre 2015
- II. Comptes consolidés au 31 décembre 2015
- III. Comptes annuels au 31 décembre 2015
- IV. Rapports des Commissaires aux Comptes au 31 décembre 2015

ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes pour l'exercice clos au 31 décembre 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 de gestion ci-joint présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de l'entreprise de de la société et' de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes auxquels elles sont confrontées.

La Plaine Saint-Denis, le 9 mars 2016

Le Président,



Jacques RAPOPORT

La Directrice générale adjointe
Finances et Achats,



Odile FAGOT



RAPPORT DE GESTION COMPTES CONSOLIDÉS AU 31 DÉCEMBRE 2015

31 décembre 2015

RAPPORT DE GESTION COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS SNCF RESEAU

IFRS – en millions d'euros
15-17 rue Jean-Philippe Rameau – 93212 La Plaine Saint-Denis Cedex



SOMMAIRE

EDITORIAL DE JACQUES RAPOPORT	9
1 SNCF Réseau en 2015	12
1.1 PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ.....	12
1.2 FAITS MARQUANTS.....	12
1.2.1 RÉFORME DU SYSTÈME FERROVIAIRE : L'ANNÉE DE LA MISE EN ŒUVRE DE NOS ORGANISATIONS	12
1.2.2 ETAT DU RÉSEAU : UN DÉFI À RELEVER AU QUOTIDIEN, LE CHOIX DE LA TRANSPARENCE	14
1.2.3 PRIORITÉ À LA MAINTENANCE : UNE EXIGENCE ET UNE MOBILISATION RENOUVELÉES.....	15
1.2.4 ACTIVITÉ COMMERCIALE : STAGNATION DES TRAFICS.....	15
1.2.5 PRIORITÉ À L'ILE DE FRANCE	16
1.2.6 LA POLITIQUE RSE DE SNCF RÉSEAU.....	17
1.2.7 TEST DE VALEUR DES ACTIFS DE L'UGT INFRASTRUCTURE	18
1.3 CHIFFRES CLÉS FINANCIERS ET EXTRA-FINANCIERS.....	22
1.4 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE.....	22
2 Résultats et situation financière du Groupe	23
2.1 COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2015	23
2.1.1 COMPARABILITÉ DES COMPTES	23
2.1.2 LE CHIFFRE D'AFFAIRES	24
2.1.3 LA MARGE OPÉRATIONNELLE ET LE RÉSULTAT OPÉRATIONNEL COURANT	24
2.1.4 RÉSULTAT FINANCIER.....	25
2.1.5 RÉSULTAT NET AVANT IMPÔTS.....	26
2.2 ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ENTREPRISE.....	26
2.2.1 ACTIVITÉ COMMERCIALE : AMÉLIORER L'ACCÈS AU RÉSEAU.....	26
2.2.2 EXPLOITATION DU RÉSEAU : LES ENJEUX DE SÉCURITÉ ET RÉGULARITÉ	27
2.2.3 MAINTENANCE DU RÉSEAU : SÉCURITÉ ET INNOVATION	28
2.2.4 ACTIVITÉ FONCIÈRE-IMMOBILIÈRE	28
2.3 INVESTISSEMENTS	31

2.3.1	INVESTISSEMENTS DE RENOUVELLEMENT ET PERFORMANCE +88M€ / +3%	32
2.3.2	MISES EN CONFORMITÉ DU RÉSEAU -3M€ / -1%	33
2.3.3	DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU	34
2.4	ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT	36
2.4.1	GESTION DES FINANCEMENTS ET DES PLACEMENTS	36
2.4.2	GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ	37
2.5	RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ETAT	38
2.5.1	CONCOURS PUBLICS RELATIFS AUX INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU	38
2.5.2	RESPONSABILITÉ FISCALE	39
2.5.3	REQUALIFICATION D'UNE PARTIE DE LA DETTE DE SNCF RESEAU	39
2.6	VOLET SOCIAL	39
2.6.1	EFFECTIFS	39
2.6.2	FORMATION	40
2.6.3	RELATIONS SOCIALES	40
2.6.4	RÉMUNÉRATION & INTERESSEMENT	40
2.7	ENJEUX ET PERSPECTIVES	41
3	Gouvernance et typologie des risques	42
3.1	GOVERNANCE	42
3.1.1	LE CONSEIL D'ADMINISTRATION	42
3.1.2	LA COMMISSION DES MARCHÉS ET DES ACHATS, ET LES COMITÉS SPÉCIALISÉS	44
3.1.3	LE PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	46
3.1.4	RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS	47
3.1.5	LA DIRECTION GÉNÉRALE ET L'ORGANISATION GÉNÉRALE DE L'ENTREPRISE	47
3.2	FACTEURS DE RISQUES	49
3.2.1	RISQUES FINANCIERS/DE MARCHÉ	49
3.2.2	RISQUES OPÉRATIONNELS	50
3.3	POLICES D'ASSURANCE	50
4	Responsabilité sociétale de l'Entreprise	52
4.1	GOVERNANCE ET PILOTAGE	52
4.2	DIALOGUE AVEC LES PARTIES PRENANTES	52
4.3	LA POLITIQUE RSE DE SNCF RÉSEAU	54

4.3.1	ENJEU N°1 : ASSURER UN HAUT NIVEAU DE SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU, CONTRIBUTANT À LA SÉCURITÉ DU SYSTÈME FERROVIAIRE.....	55
4.3.1.1	Assurer notre production en toute sécurité.....	55
4.3.1.2	Offrir un réseau sûr aux entreprises ferroviaires.....	56
4.3.1.3	Protéger les tiers des circulations ferroviaires.....	56
4.3.1.4	Sécuriser nos infrastructures face au changement climatique.....	57
4.3.2	ENJEU N°2 : RÉDUIRE NOTRE EMPREINTE ÉCOLOGIQUE ET CONSOLIDER NOS ATOUTS ENVIRONNEMENTAUX.....	58
4.3.2.1	Optimiser les ressources et valoriser les matières dans le cadre de la démarche d'économie circulaire.	58
4.3.2.2	Minimiser l'empreinte des activités sur l'eau, l'air et les sols, et maîtriser les rejets	59
4.3.2.3	Faire de chaque collaborateur un acteur contributeur d'une excellence environnementale	60
4.3.2.4	Respecter les équilibres des écosystèmes naturels en tant que bien commun .	61
4.3.2.5	Réduire nos émissions de gaz à effet de serre et améliorer notre efficacité énergétique.....	62
4.3.3	ENJEU N°3 : AMÉLIORER LA PERFORMANCE SOCIALE.....	63
4.3.3.1	Développer le capital humain grâce à une politique de l'emploi pérenne	63
4.3.3.2	Favoriser l'accès des femmes à tous les emplois et lutter contre les discriminations.....	65
4.3.3.3	Garantir le bien-être au travail de chacun	67
4.3.3.4	Aménagement du temps de travail	68
4.3.4	ENJEU N°4 : RENFORCER NOTRE IMPLICATION TERRITORIALE.....	70
4.3.4.1	Inscrire le dialogue territorial au cœur de nos pratiques.....	71
4.3.4.2	Contribuer activement au développement économique et social des territoires, à travers l'achat solidaire et les PME.....	72
4.3.4.3	Prévenir et réduire le bruit ferroviaire.....	72
4.4	MÉTHODOLOGIE DU REPORTING EXTRA FINANCIER	73

EDITORIAL DE JACQUES RAPOPORT

Il est difficile d'évoquer 2015 sans penser d'abord aux victimes de l'accident de la rame d'essai survenu à Eckwersheim. Pour elles et pour tous les collaborateurs de l'entreprise, notre devoir est de tout faire pour que les différentes causes de l'accident soient identifiées. Ce drame, qui n'aurait jamais dû arriver, montre qu'en matière de sécurité, rien n'est jamais acquis. C'est au contraire un combat qui doit être mené avec humilité chaque jour, en toutes circonstances et à tous niveaux.

Ce que nous venons de vivre ne doit cependant pas occulter le travail accompli en 2015 par toutes les équipes de l'entreprise.

En 2015, SNCF Réseau est devenu le Gestionnaire d'Infrastructure Unifié du Réseau Ferré National (RFN) au sein du Groupe public ferroviaire SNCF. Le premier budget de SNCF Réseau approuvé par le Conseil d'Administration du 17 décembre 2014 a fixé les priorités d'actions et les moyens nécessaires pour les réaliser :

- Priorité à la sécurité
- Priorité à la maintenance et à la régénération du réseau structurant
- Priorité à l'Ile de France
- Une politique industrielle plus performante basée sur des partenariats en croissance et sur l'innovation
- Un effort continu de performance économique
- L'encadrement opérationnel au cœur de notre organisation
- Une gestion des compétences professionnelles adaptée aux besoins industriels.

Ces objectifs industriels et financiers s'inscrivent dans le cadre plus large de la Responsabilité Sociétale de l'Entreprise (RSE) qui construit la modernisation responsable.

L'année 2015 est la première année de mise en œuvre de Réseau 2020, plan stratégique à 10 ans de SNCF Réseau qui prévoit d'accroître régulièrement le volume de régénération du réseau. Les investissements pour la sécurité, plus que jamais priorité absolue du Groupe, ont été renforcés, par exemple à travers le programme Excellence Sécurité PRISME. Ces actions seront poursuivies. VIGIRAIL prévoit ainsi le renouvellement de 450 aiguillages en 2016 (avant d'atteindre le cap de 500 en 2017) après 409 en 2015 et 363 en 2014. L'utilisation des nouvelles technologies (Outils nomade, train surveillance, wagon SIM) facilite la surveillance du réseau. La sécurité reposera toujours sur la qualité des organisations et les compétences des agents, mais aussi sur un outil industriel modernisé.

Les ambitions de l'année 2015 sont atteintes

Nous avons mené à bien l'intégralité du programme de modernisation du réseau prévu pour 2015, dont les objectifs étaient pourtant très ambitieux, avec 2 665 M€ consacrés à la régénération du réseau existant, en augmentation de 3% par rapport à 2014. Le nombre de km de voies renouvelées (GOPEQ) se maintient au niveau de 1000 en 2015 (comme en 2014). En outre, le programme d'entretien courant a été strictement respecté. Plusieurs réalisations ont permis d'améliorer la performance de la gestion des circulations, avec notamment les mises en service de la CCR Lorraine, du prototype de la V8 de

MISTRAL et de la télécommande de la plaine d'Alsace depuis le Poste d'Aiguillage Informatisé de Strasbourg, tandis que de nouvelles lignes ont été mises en service comme Sorgues-Carpentras, Nantes-Pornic et Nantes-Saint Gilles Croix de Vie ou le contournement fret de Lille.

Enfin, les grands projets de lignes nouvelles Bretagne Pays de Loire, Contournement de Nîmes / Montpellier et Sud Europe Atlantique (SEA) se poursuivent conformément aux plannings. La mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Est Européenne 2^{ème} phase interviendra le 3 juillet 2016.

En Ile de France, 925 M€ d'investissements ont été réalisés en 2015, dont plus de 500 M€ consacrés au renouvellement du réseau francilien. SNCF Réseau a ainsi traité 151 appareils de voie, après 146 en 2014, et renouvelé 123 km de voies, contre 112 l'année passée. Les travaux d'Eole au-delà d'Hausmann Saint Lazare ont commencé et le Gouvernement a confirmé son prolongement à l'Ouest. La nouvelle gare Rosa Parks a également été mise en service en décembre 2015 à Paris sur la ligne E. Cette intensification du plan de fiabilité en Île-de-France a ainsi permis de renforcer l'entretien des installations les plus sensibles pour la régularité des trains (rails, caténaires, végétation des abords, etc.).

Les projets de développement régionaux et de renouvellement ont connu un avancement des travaux très satisfaisant en 2015, dont des travaux en suite rapide réalisés à 100 % des objectifs.

Mais des difficultés persistent

L'irrégularité du fait de SNCF Réseau augmente de 5% par rapport à l'an dernier. L'analyse que nous en faisons est simple : les efforts de l'ensemble des personnels mobilisés jour et nuit pour intervenir et leur réactivité qui s'améliore sont insuffisants pour compenser l'augmentation des incidents, en particulier en signalisation, conséquences d'installations vieillissantes notamment en zones denses.

La situation économique morose, une concurrence intermodale nouvelle et la médiocre performance du Réseau pèsent sur le volume des trafics qui stagnent cette année (-0,5% en trains.km).

Tous les moyens sont mobilisés

Pour réussir l'année 2015 mais surtout pour préparer les années suivantes, nous avons entamé la mobilisation de tous les moyens du monde ferroviaire, avec notamment plus de 2 200 recrutements sur l'année. En outre, une forte dynamique managériale a été enclenchée avec deux objectifs fondamentaux : d'une part donner du temps à l'encadrement opérationnel pour ses missions d'encadrement, gage de sens, de cohésion et d'efficacité; d'autre part positionner les fonctions transverses en soutien et en conseil auprès des fonctions opérationnelles, en respectant le primat de la ligne de management.

En 2015, les partenariats industriels ont été renforcés pour assurer la production, mais aussi pour faire face au défi que représente l'augmentation du volume de travaux dans les années à venir. Cette politique de partenariats industriels, adossée à une vision de long terme de nos besoins, est un levier essentiel de réduction des coûts. Le contrat signé avec

Tata Steel pour la fourniture de rail pour les sept années à venir est à cet égard emblématique : baisse du coût de plus de 5% avec un accroissement de la production en France. Au total, la performance achat nous permet d'économiser 335 M€ sur l'ensemble de nos dépenses, qui ont été réinvestis dans l'amélioration du Réseau.

Enfin, l'innovation dans les méthodes industrielles vise à améliorer la sécurité, la qualité et la performance économique du mode ferroviaire, avec la digitalisation des process (gestion des circulations, gestion des capacités, gestion de la maintenance), la numérisation des référentiels, l'équipement des agents de terrain en outils numériques et le développement d'un internet des objets ferroviaires (capteurs de détection de mouvement, de température, etc.). SNCF Réseau finalise également un projet de surveillance par des drones équipés d'appareils de mesure. La productivité supplémentaire procurée par ces innovations, a ainsi permis la présence de près de 250 agents de plus sur le terrain par rapport à nos prévisions au budget. Ces ressources supplémentaires ont été redéployées sur l'entretien courant des installations, conformément à la priorité donnée à la maintenance.

La création du nouveau Groupe unifié s'accompagne d'un recalage technique de la valorisation de nos actifs.

La nouvelle trajectoire de SNCF Réseau prend en compte une trajectoire révisée notamment en termes de circulation des opérations ferroviaires (macro-économique, concurrence intermodale et intra-modale).

La valeur comptable des actifs de SNCF Réseau a été revue à la baisse, se traduisant par une dépréciation comptable de 9,6 Mds€.

Pour replacer cette dépréciation comptable dans son contexte, il faut tenir compte du fait que les normes IFRS ont vocation à retracer des perspectives de flux financiers dans une pure logique de profitabilité. Au cas particulier, SNCF Réseau, poursuit, comme tout gestionnaire de grande infrastructure publique, une finalité complémentaire majeure : créer de la valeur socio-économique globale sur des échelles de temps longues.

1 SNCF RÉSEAU EN 2015

1.1 PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ

A compter du 1^{er} juillet 2015, suite à la loi sur la réforme ferroviaire promulguée le 4 août 2014, SNCF Réseau regroupe en un seul établissement public les équipes de Réseau Ferré de France et celles de la branche Infrastructure de la SNCF (Infra et Direction de la Circulation Ferroviaire), au sein du groupe SNCF.

Au sein de SNCF, groupe public ferroviaire, l'un des premiers groupes mondiaux de mobilité et de logistique, SNCF Réseau gère, maintient, développe et commercialise les services offerts par le Réseau Ferré National. Il est le garant de la sécurité et de la performance de 30 000 km de lignes, dont 2000 de Lignes à Grande Vitesse. Il est le garant de l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients dans des conditions transparentes et non discriminatoires : 26 entreprises ferroviaires circulent sur le Réseau et 12 autres entreprises, appelées candidats (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

Il est l'interlocuteur des Autorités Organisatrices des transports et de l'Etat pour tous les projets de développement du Réseau Ferroviaire régionaux et nationaux qu'il porte et conduit.

Par ailleurs, ses filiales sont présentes sur les activités suivantes :

- SFERIS, société de prestation de travaux et d'accompagnement des chantiers en France, détenue à 100% par SNCF Réseau
- EURAILSCOUT BV, société d'inspection et analyses embarquées des voies ferrées, détenue à 50% par SNCF Réseau
- CDG Express Etudes, projet de liaison ferroviaire en France, entre la gare de l'Est à Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, est consolidée en application des règles applicables aux « Activités conjointes » (IFRS 11).

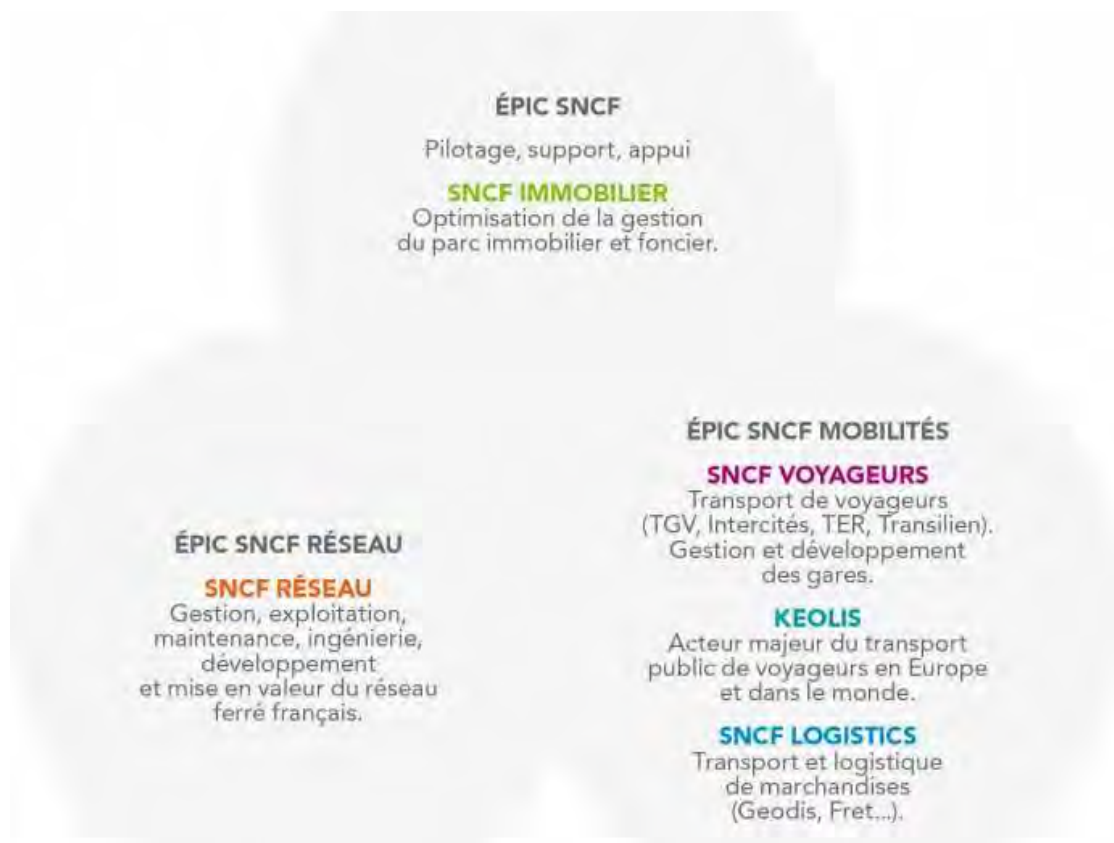
1.2 FAITS MARQUANTS

1.2.1 RÉFORME DU SYSTÈME FERROVIAIRE : L'ANNÉE DE LA MISE EN ŒUVRE DE NOS ORGANISATIONS

Présentée le 15 juillet 2015 à Saint-Denis par le président du conseil de surveillance de SNCF, Frédéric Saint-Geours, et les deux présidents de Mobilités et Réseau Guillaume Pépy et Jacques Rapoport, en présence du Premier Ministre, Manuel Valls, la nouvelle organisation du groupe SNCF intègre l'opérateur de transports et le gestionnaire des infrastructures et du réseau. Cette réforme *"donne naissance à une SNCF plus*

économique, plus efficace et plus simple”, a résumé au cours de son allocution le Premier Ministre.

Ainsi, trois établissements publics indissociables, SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités constituent le groupe public ferroviaire.



SNCF Réseau est organisé autour de 4 métiers :

- Accès au réseau : Gestion de l'accès au réseau dans le respect des fonctions essentielles ;
- Circulation : Gestion des circulations ferroviaires ;
- Maintenance et travaux : Maintenance du réseau, sécurité opérationnelle ;
- Ingénierie et projets : Prestations d'ingénierie, de maîtrise d'ouvrage déléguée, de maîtrise d'œuvre et de logistique chantier, en France et à l'étranger ;

Direction Générale Ile-de-France : sur le territoire de l'Ile de France elle regroupe la Circulation, Maintenance et Travaux, Ingénierie et Projet sous l'autorité d'un Directeur Général, afin de répondre aux spécificités de cette zone ferroviaire hyper dense.

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

Le pilotage financier du système ferroviaire est renforcé. Ainsi, SNCF Réseau contractualise avec l'État ses objectifs, les moyens et les résultats attendus. Ce contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans, détermine en particulier la trajectoire

financière de l'entreprise ainsi que les mesures correctives afférentes. La loi acte l'objectif de couverture du coût complet du réseau dans un délai de 10 ans à compter de l'entrée en vigueur du premier contrat entre SNCF Réseau et l'État. Au 31/12/2015, ce contrat est en cours de négociation avec l'Etat.

Dans la perspective de réduction de l'endettement du système, la maîtrise des coûts du réseau constitue un des principaux objectifs de SNCF Réseau, décliné selon quatre axes :

- La priorité sera donnée à la rénovation du réseau structurant existant. Elle sera financée par une diminution des dépenses consacrées aux projets de développement.
- Le regroupement au sein de SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructures de plein exercice, de RFF, SNCF Infra et de la DCF, permet de mettre en œuvre des programmes d'économies, qui reposent sur les trois principaux leviers suivants :
 - La performance achat avec la mise en commun des capacités de négociation et l'optimisation de l'ensemble des pratiques achats, à partir des besoins d'achats pluriannuels issus de la trajectoire qui permettent de négocier des contrats longs avec nos fournisseurs et d'obtenir de meilleurs prix
 - La performance liée à la production : gains de productivité des plans de performance, potentiellement liés à des investissements additionnels,
 - Les synergies : gains issus du rapprochement des structures au sein du GIU, de la gestion unifiée et simplifiée des programmes industriels, et de la suppression des interfaces contractuelles.

1.2.2 ETAT DU RÉSEAU : UN DÉFI À RELEVER AU QUOTIDIEN, LE CHOIX DE LA TRANSPARENCE

En termes de sécurité, le système ferroviaire français est parmi les meilleurs en Europe mais cette position est fragile car le réseau continue de vieillir, ce qui entraîne des mesures de limitations de vitesse, voire interruption des circulations sur certaines lignes. En 2015, quatre nouveaux rapports ont une nouvelle fois mis en évidence le vieillissement du réseau et la nécessité de mettre en œuvre des moyens supplémentaires pour inverser cette tendance :

- Le nouveau rapport de l'EPSF phase 2 sur la « campagne d'audits infrastructure »
- Le rapport Ligeron sur « l'analyse des facteurs humains et organisationnels mis en jeu dans 4 événements ferroviaires récents »
- Le rapport d'enquête technique du BEATT sur le déraillement du train Intercités en juillet 2013 à Brétigny-sur-Orge.
- Le rapport du Comité international d'experts sécurité « Pour une nouvelle étape dans le management de la sécurité de SNCF ».

SNCF Réseau a donc décidé la sévèrisation de ses règles de maintenance et réaffirmé la nécessité d'un haut niveau de sécurité, fil conducteur des politiques d'entretien et de régénération.

1.2.3 PRIORITÉ À LA MAINTENANCE : UNE EXIGENCE ET UNE MOBILISATION RENOUVELÉES

La maintenance du réseau recouvre les opérations de renouvellement des composants ou d'un ensemble, et les missions d'entretien courant réalisées au fil de l'eau, tout au long de l'année, en fonction des périodicités propres à chaque opération (surveillance, opérations d'entretien préventif et correctif). L'effort de renouvellement engagé à partir de 2008 est maintenu en 2015. Toutefois, tant que le processus de vieillissement n'aura pas été stoppé et inversé, les besoins de surveillance et de maintenance conditionnelle du réseau demeureront très élevés. Malgré le développement des dispositifs de surveillance technique, les investigations humaines restent nécessaires et exigent la mobilisation des équipes et de l'encadrement de SNCF Réseau.

En 2015, SNCF Réseau a renouvelé 1014 kms de voie et 409 appareils de voie. L'effort d'entretien courant a augmenté avec en particulier un renforcement des visites sur les installations de signalisation et des tournées de surveillance des appareils de voie. Cela a permis la correction des défauts des installations dans les meilleurs délais et conditions.

Le programme initial d'entretien courant est respecté en 2015. Certains événements climatiques (en particulier les inondations de l'automne en région Provence Alpes Côtes d'Azur) ont conduit à privilégier la remise en état des installations au détriment des opérations d'entretien préventif.

Pour soutenir le niveau d'activité élevé de l'année 2015 en travaux de régénération et en opérations d'entretien courant, SNCF Réseau s'appuie sur une démarche interne d'efficacité de la production appelée SPI (Système de Production Infra). Elle consiste à déployer les méthodes de lean management dans les établissements de production de l'entretien et des travaux du réseau. Elle met l'accent sur une meilleure planification, une meilleure utilisation des ressources de main d'œuvre et une rationalisation des niveaux de stocks, mais aussi sur le développement du réseau de sous-traitants.

La création de SNCF Réseau permet d'allonger la visibilité de la planification et de coordonner la politique d'axes avec la programmation à court terme des chantiers. Les outils de GMAO (Gestion de la Maintenance Assistée par Ordinateur) et le développement de la surveillance automatisée des installations permettront, grâce à une meilleure connaissance du patrimoine et du comportement des composants, d'améliorer le programme de maintenance.

1.2.4 ACTIVITÉ COMMERCIALE : STAGNATION DES TRAFICS

La situation économique difficile pèse sur l'activité de transport ferroviaire. Après une tenue correcte en début d'année, les trafics ont globalement enregistré une stagnation à partir du début de l'été et cette dernière s'est confirmée au fil des mois. Hors événements exceptionnel l'évolution des trafics est en baisse :

Seules les activités de voyageurs Transilien et Trains express régionaux (TER) ont vu leurs trafics progresser sur 2015 et ce dans des volumes faibles. Les entreprises ferroviaires alternatives (EFA) de fret ont vu leurs trafics également augmenter mais sans que cela ne compense totalement les pertes de trafic de FRET SNCF. Globalement, le trafic Fret marchandises a donc encore diminué en 2015.

Activités	Entreprises	Evolution trafic TKM	
2015/2014	Ferroviaires		
		TKM bruts	TKM retraités
Voyageurs		1,40%	-0,50%
	GL	-2,10%	-4,30%
	TAGV	0,50%	-1,30%
	TER	2,70%	0,60%
	Transilien	1,90%	0,10%
Fret		2,00%	-0,20%
	Fret Sncf	-0,80%	-2,80%
	Fret EFA	7,10%	4,60%
Autres		2,40%	0,40%
Total général		1,60%	-0,50%

Cette tendance à la stagnation des trafics risque de se poursuivre l'an prochain dans un contexte macroéconomique qui reste difficile et qui n'est pas très favorable au développement du mode ferroviaire du fait de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (ouverture des circulations de moyenne distance aux autocars) et de l'apparition du covoiturage notamment.

1.2.5 PRIORITÉ À L'ÎLE DE FRANCE

La zone dense d'Île-de-France est caractérisée par une concentration de trafics exceptionnelle : 40 % des circulations ferroviaires transportent 70 % des voyageurs sur seulement 10 % des lignes du Réseau Ferré National. Conformément à l'objectif de leadership en mass transit que s'est fixé le Groupe SNCF, SNCF Réseau a mis en place une organisation spécifique en Île-de-France afin d'assurer la priorité aux transports du quotidien.

En 2015, l'entreprise s'est attachée à poursuivre la remise à niveau du réseau francilien. L'accroissement du plan de fiabilité en Île-de-France a permis de renforcer l'entretien des installations les plus sensibles pour la régularité des trains (rails, caténaires, végétation des abords, etc.). En 2015, près de 500 M€ ont été consacrés au renouvellement du réseau francilien, dans la continuité de l'effort d'investissement en 2014. SNCF Réseau a ainsi traité 151 appareils de voie dans le cadre du programme Vigirail, après 146 en 2014, et renouvelé 123km de voies, contre 112 l'année passée. Les équipes d'Île-de-France ont

également poursuivi la modernisation de plusieurs postes de signalisation dont la mise en service courant 2017 contribuera à améliorer la régularité des trains.

L'année 2015 a été marquée par l'ouverture de la gare de Rosa Parks sur la ligne E du RER, au cœur d'un projet d'urbanisation majeur du XIX^e arrondissement de Paris. SNCF Réseau a poursuivi les travaux sur la Tangentielle Légère Nord entre Épinay-sur-Seine et le Bourget avec la pose des équipements ferroviaires et les aménagements des abords, en vue de la mise en service de la ligne début 2017.

Dans ce contexte de fort accroissement des travaux sur le réseau francilien, SNCF Réseau s'attache à préserver au mieux la régularité des trains, tout en maintenant un haut niveau de sécurité. Ainsi, la mise en service au printemps 2015 du Centre de Commandement Unique SNCF-RATP sur la ligne B du RER a permis d'améliorer encore la régularité sur la deuxième ligne la plus fréquentée d'Île-de-France. Par ailleurs, la signature du contrat entre le STIF et Transilien met désormais SNCF Réseau en co-responsabilité au sein du Groupe SNCF sur la qualité du service offert aux voyageurs.

1.2.6 LA POLITIQUE RSE DE SNCF RÉSEAU

La politique RSE de SNCF Réseau a été construite tout au long de l'année 2015, en collaboration avec l'ensemble des parties prenantes internes de l'entreprise et en cohésion avec la politique développement durable du Groupe public ferroviaire, afin d'accompagner le projet d'entreprise Réseau 2020 et le Grand Projet de modernisation du Réseau (GPMR) et avec pour objectif de donner une meilleure lisibilité des activités de l'entreprise à toutes nos parties prenantes. Ainsi SNCF Réseau construit les conditions d'une modernisation responsable du réseau ferroviaire français autour de 4 enjeux décrits dans la partie 4 de ce rapport.

L'ambition de la politique RSE de l'entreprise et la qualité de son action sont reconnues par les agences de notation extra financières. L'évaluation de la performance RSE de SNCF Réseau par ces agences permet à l'entreprise d'effectuer un réel travail de mise en visibilité de ses pratiques en matière de développement durable. Par ses efforts permanents d'amélioration de sa gestion du réseau ferré national, SNCF Réseau contribue à la réduction des nuisances environnementales des transports, et à la réalisation des engagements français de lutte contre le dérèglement climatique.

2015 : L'année du Climat et de la COP21 à Paris

Moins de 1% des émissions de CO₂ pour 10% des voyageurs et des marchandises transportées en France : le transport ferroviaire est un atout dans la lutte pour la réduction des gaz à effet de serre. En maintenant, modernisant et développant le réseau, en offrant des sillons fiables et de qualité aux entreprises ferroviaires, SNCF Réseau, au sein du Groupe Public Ferroviaire, contribue à la mobilité durable.

Par ailleurs, SNCF Réseau travaille à l'amélioration de sa performance carbone en optimisant les consommations de son parc immobilier, en diminuant l'empreinte carbone de ses engins de traction ferroviaires et véhicules de service et en développant une

démarche d'économie circulaire en particulier dans ses chantiers de renouvellement des voies (<http://www.sncf-reseau.fr/fr/cop-21-le-transport-ferroviaire-un-atout-majeur-pour-le-climat>).

SNCF Réseau a profité de l'année 2015, centrée sur les questions Climat, pour consolider et présenter ses actions en faveur du climat et ses réflexions en matière de résilience de l'infrastructure aux conséquences du changement climatique. Le GPF a publié sur la plateforme NAZCA de l'ONU, aux côtés de 39 grands groupes internationaux, ses ambitions de diminution de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 20% entre 2014 et 2025 (<http://climateaction.unfccc.int/company/sncf>).

Le système ferroviaire affiche une très bonne performance environnementale puisqu'il émet moins de 1% des émissions totales en France (tout secteur confondu) soit 30 fois moins que l'avion pour un même déplacement effectué en TGV. Au global, le transport de voyageurs et de marchandises par le système ferroviaire aura permis d'éviter l'émission de près de 10 millions de tonnes équivalent CO₂, soit les émissions de 1,1 millions de français par an.

<i>INDICATEUR</i>	<i>2015</i>
Tonnes de CO ₂ produites par le Groupe Public Ferroviaire SNCF (scope1+2) (k téqCO ₂)	1 056
Tonnes de CO ₂ évitées grâce au système ferroviaire (k téqCO ₂)	9 872

En savoir plus : voir le chapitre 4 de ce rapport Responsabilité sociétale de l'Entreprise et les grandes lignes de la politique RSE de Réseau (<http://www.zyzyne.com/zh5/188444#p=0>)

1.2.7 TEST DE VALEUR DES ACTIFS DE L'UGT INFRASTRUCTURE

Dépréciation des actifs de l'UGT Infrastructure

L'UGT Infrastructure comprend (i) les 30 000 km d'actifs des lignes en service qui constituent le Réseau ferré national ainsi que les encours de régénération à hauteur d'un montant net de subvention de 33,4 Md€ (ii) des lignes à grande vitesse en voie d'achèvement pour en valeur nette de subvention et de financement par le concessionnaire de 3,5 Md€ et (iii) d'autres projets en cours pour un montant net de subvention de 1,5 Md€, soit un total de 38,5 Md€. L'UGT, telle que constituée, comprend également les créances d'impôt différé pour un montant de 3,7 Md€ au 31/12/2015, soit un total de 42,2 Md€.

Au 30 juin 2015, des indices de perte de valeur étaient apparus, pour deux raisons principales. D'abord, la prise en compte des nouvelles prévisions de trafic de SNCF Mobilité avait conduit à retenir des hypothèses d'évolution de trafic ferroviaire plus faibles, en particulier du fait de l'accroissement de la concurrence intermodale. Ensuite, les différents rapports parus début 2015 avaient montré la nécessité d'accroître l'entretien courant et d'accentuer l'effort de régénération du Réseau ferré national.

Pour l'arrêté semestriel 2015, la définition de la trajectoire financière de SNCF Réseau était en cours d'élaboration et de discussion au sein du Groupe Public Ferroviaire (GPF) et

avec l'Etat. Les conditions n'étaient alors pas réunies pour procéder à une mise à jour de la valeur économique des actifs de l'UGT car l'Etat n'avait pas procédé aux arbitrages des hypothèses structurantes de la trajectoire financière sous-tendant ce test.

Au moment de la clôture des comptes 31 décembre 2015, 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 les travaux menés au cours du second semestre 2015 ont permis à la direction d'élaborer une trajectoire financière de SNCF Réseau prenant en compte les évolutions et hypothèses structurantes discutées avec l'Etat.

Les hypothèses structurantes et leur traduction chiffrée qui sous-tendent le test de dépréciation des actifs ont été arrêtées par le conseil d'administration du 9 mars 2016. SNCF Réseau considère que la trajectoire financière élaborée sur ces bases représente la meilleure estimation des perspectives d'activité pour les 15 ans à venir.

Ces différents éléments ont été pris en compte dans le test de perte de valeur au 31/12/2015, dans un contexte de difficultés d'appréciation des incidences de ces nouveaux enjeux.

Rappel des éléments méthodologiques

Afin de prendre en compte le caractère spécifique d'un réseau d'infrastructures ferroviaires monopolistique et de son financement, SNCF Réseau a procédé aux adaptations méthodologiques exposées ci-après :

- Pour les lignes en service et les encours de régénération (33,4 Md€ de valeur nette de subvention), la valeur d'utilité est calculée sur la base des projections de flux de trésorerie établies à partir des éléments du budget 2016 et de la trajectoire économique 2016-2030 précitée. L'année 2030 (année normative) représente l'année pour laquelle l'entreprise considère l'état d'un réseau régénéré eu égard aux objectifs de performance et de sécurité partagés avec les pouvoirs publics.
- Dans la projection des flux de trésorerie après IS, l'IS retenu est un IS décaissé et non un IS théorique au taux de 34,43 afin de prendre en compte l'utilisation des déficits reportables.
- La VNC de référence prise en comparaison de la valeur d'utilité pour déterminer l'éventuelle perte de valeur des actifs comprend, à la date de clôture, la VNC (valeur nette comptable) des actifs en service, diminuée des subventions d'investissement correspondantes, augmentée des encours (nets de subvention) des immobilisations de renouvellement, et augmentée des créances d'IDA et du BFR opérationnel.

Les flux relatifs aux 4 grandes LGV, actuellement en cours d'achèvement (3,5 Md€ net de subvention et de financement par le concessionnaire), et devant être mises en service en 2016 et 2017, à savoir LGV Est, LGV Bretagne Pays de la Loire, LGV Contournement de Nîmes et de Montpellier et LGV Sud Europe Atlantique ont été testés séparément.

S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus ont pris en compte la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061.

Le test est réalisé en utilisant un taux de projection des flux à l'infini de 1,7% et en actualisant les flux de trésorerie futurs à un taux de 5,5%.

La valeur des autres immobilisations en cours (1,5 Md€ au 31/12/2015) est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique (cf § 4.1.2).

Présentation des hypothèses clés

Les hypothèses clés du test de valeur sont le niveau des péages, tel qu'il ressort des prévisions de trafic, des concours publics et de la maintenance du réseau existant.

Pour la première fois, les prévisions de trafic du plan à 15 ans ont été faites dans le cadre du Groupe public ferroviaire. Elles sont cohérentes avec celles de SNCF Mobilités.

Malgré le changement de comportement de certains clients dans l'activité Voyageurs avec le développement de la concurrence intermodale, comme le transport par bus sur de longues distances, et le co-voiturage, SNCF Réseau prévoit une augmentation du trafic grâce à la qualité de service accrue dont bénéficient toutes les entreprises ferroviaires.

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

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

Les dotations versées par SNCF à SNCF Réseau en application de la loi de réforme ferroviaire ont également été prises en compte. Compte tenu des orientations communiquées par l'Etat, elles ont été qualifiées de subventions d'investissement finançant la régénération du réseau.

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

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

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

Les coûts d'entretien diminuent progressivement du fait des plans de productivité mis en œuvre et de l'état amélioré du Réseau au cours de la décennie.

L'effet conjugué d'un effort de maintenance sans précédent et d'une prévision de trafic en hausse, permet d'optimiser la trajectoire.

Résultats des tests de perte de valeur

La valeur recouvrable des actifs testés s'élève à 31,0 Md€ au 31 décembre 2015. La valeur terminale, calculée par la projection à l'infini des flux générés à compter de 2030, représente 95% de cette valeur recouvrable. Cette valeur étant inférieure à l'actif de référence testé, soit 40,6 Md€ (intégrant les impôts différés actifs de 3,7 Md€ au 31/12/2015 et les immobilisations en cours au titre des 4 grandes LGV en voie

d'achèvement de 3,5 Md€), SNCF Réseau a comptabilisé une perte de valeur de 9,6 Milliards d'Euros.

Cette dépréciation a été intégralement affectée aux actifs incorporels et corporels composant l'UGT dans la mesure où l'entreprise considère que ses actifs d'impôts différés, comptabilisés tels que présentés au paragraphe 7.3, sont intégralement recouvrables. Sur base des flux retenus pour déterminer la valeur recouvrable de l'UGT, le déficit sera intégralement consommé en 2060.

Les estimations et les hypothèses prises en compte pour apprécier la valeur recouvrable des actifs reposent sur des discussions et arbitrages avec l'Etat.

Cette valeur recouvrable dépend notamment de la mise en œuvre par l'Etat de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour la soutenir ainsi que de la capacité de l'entreprise à atteindre ses plans de productivité.

La réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront différer de manière sensible des estimations retenues.

Les impacts au compte de résultat sont les suivants :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014 retraité	Variation
Pertes de valeur - Immobilisations incorporelles	-45	-	-45
Pertes de valeur - Immobilisations corporelles	-9 555	-	-9 555
Pertes de valeur	-9 600	-	-9 600

Analyses de sensibilité

Sensibilité aux paramètres de valorisation :

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

Une variation de +/- 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de +0,7 Md€.

Sensibilité aux flux de trésorerie sur la période 2016-2030 (y compris effet IS) :

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

Une variation de +/- 100 M€ par an des péages ou des concours de l'Etat représente une variation de +/- 1,9 Md€ de la valeur recouvrable.

1.3 CHIFFRES CLÉS FINANCIERS ET EXTRA-FINANCIERS

en M€	Pro forma Année 2015	Pro forma Année 2014	Evolution	
			En M €	En %
Chiffre d'affaires	6 526	6 464	63	1%
Marge opérationnelle	2 028	2 216	-189	-9%
Résultat opérationnel courant	826	1 153	-327	-28%
Résultat financier	-1 225	-1 346	121	-9%
Résultat net avant impôts	-9 997	-193	-9 804	5080%
Investissements	6 224	6 873	-649	-9%
Dette financière nette en fin de période valeur de remboursement - hors ICNE *	39 310	36 750	2 560	7%
Effectifs moyens en ETP **	53 694	53 115	579	1%

	Pro forma Année 2015	Pro forma Année 2014	Ecart	En %
Total des recrutements (nb) ***	2 259	2 721	-462	-17%
Pourcentage de femmes dans l'effectif global (%)	12,0	11,7	+0,3	-
Nombre d'évènements sécurité remarquables (ESR) ****	149	150	-1	-1%
Nombre de personnes tuées sur le réseau (hors suicides et tentatives de suicides) (nb)	60	66	-6	-9%
Indice de fréquence des accidents du travail avec arrêt hors trajet	21,2	nd	-	-

* Intérêts courus non échus

** Effectifs temps plein

*** Ne comprend pas les recrutements des filiales

**** Indicateur clé de la sécurité

La mise en place de la réforme ferroviaire venant perturber la comparabilité des exercices, les données financières sont présentées sous la forme de données pro forma. Pour plus d'information voir le paragraphe « 2.1.1 comparabilité des comptes » ci-après.

Pour la même raison, l'« Indice de fréquence des accidents du travail avec arrêt hors trajet » de l'année 2014 ne peut pas être comparé à celui de 2015 en raison d'une différence de périmètres et c'est pourquoi il ne peut être indiqué.

1.4 EVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Démission du Président

En date du 18 février 2016, le Président du Conseil d'administration a présenté sa démission. Il continue d'exercer ses fonctions jusqu'à la nomination de son successeur.

2 RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE

2.1 COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2015

en M€	Pro forma Année 2015	Pro forma Année 2014	Evolution	
			En M €	En %
Redevance d'infrastructure	5 844	5 747	97	2%
Compensation tarifaire	31	109	-77	-71%
Autres produits	650	608	42	7%
CHIFFRE D'AFFAIRES	6 526	6 464	63	1%
Charges de personnel brutes	-3 402	-3 295	-107	3%
Production immobilisée - charges de personnel	1 030	1 018	12	1%
Achats et charges net de production immobilisée	-1 916	-1 770	-146	8%
Impôts et taxes	-210	-200	-10	5%
MARGE OPERATIONNELLE	2 028	2 216	-189	-9%
Dotation aux amortissements	-1 212	-1 108	-104	9%
Variation des provisions et dépréciation d'immo	-62	-46	-15	33%
Résultat de cessions d'actifs	72	91	-18	-20%
RESULTAT OPERATIONNEL COURANT	826	1 153	-327	-28%
Perte de valeurs	-9 600	0	-9 600	ND
RESULTAT OPERATIONNEL	-8 773	1 153	-9 926	ND
QP RESULTAT NET SOCIETES MEE	1	0	1	ND
RESULTAT FINANCIER	-1 225	-1 346	122	ND
RESULTAT AVANT IMPÔTS	-9 997	-193	-9 804	ND

2.1.1 COMPARABILITÉ DES COMPTES

La mise en œuvre de la réforme ferroviaire au 1er juillet 2015 a nécessité une présentation pro forma du compte de résultat pour assurer la comparabilité de l'activité économique de l'entreprise entre 2014 et 2015.

A cet effet, les comptes de résultat 2015 de SNCF Réseau et 2014 de SNCF Réseau « périmètre RFF » ont été retraités pour tenir compte de la nouvelle organisation, comme si la réforme avait été mise en œuvre dès le 1^{er} janvier 2014.

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

Le compte de résultat ci-dessous correspond aux données statutaires de SNCF Réseau pour 2015 et RFF pour 2014 non pro forma. Les écarts poste à poste traduisent l'impact de la réforme ; leur analyse ne traduit pas la performance de SNCF Réseau.

en M€	Année 2015	Année 2014 (reclassement*)	Evolution En M €
Chiffre d'affaires	6 264	6 026	239
Marge opérationnelle	2 095	2 104	-9
Résultat opérationnel courant	952	1 152	-199
Résultat financier	-1 225	-1 299	74
Résultat avant impôt	-9 916	-213	-9 702

(*) La présentation du compte de résultat ayant été modifiée en 2015, le compte de résultat de 2014 a été reclassé de façon à rendre sa présentation comparable à celle de 2015. Les modifications de présentation du compte de résultat sont essentiellement des regroupements de lignes

2.1.2 LE CHIFFRE D'AFFAIRES

La hausse du chiffre d'affaires de +63 M€ se compose de +97 M€ de redevance d'infrastructure, - 77 M€ de compensation tarifaire Fret et +42 M€ d'autres produits. Cette augmentation masque une stagnation des trafics.

La hausse des redevances d'infrastructure de +97 M€ s'analyse comme suit:

- Un effet prix de + 58 M€ dont +20 M€ sur la prise en compte des TGV ouvreurs, qui compense une augmentation des charges du même montant, +44 M€ d'augmentation tarifaire et - 6 M€ de diminution du tarif de la Redevance quai (sur décision de l'ARAFER).
- Des écarts sur exercice antérieur + 55 M€ : effet des grèves de juin 2014 et de l'incendie de Vitry qui ont minoré les volumes de 2014.
- Des trafics en baisse - 16 M€.

La compensation tarifaire est versée par l'Etat au titre de l'activité fret, et vise à assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret, en complément des redevances versées par les entreprises fret. Cette subvention s'élève à 31 M€ en 2015, en baisse de - 77 M€ par rapport à fin décembre 2014.

L'augmentation importante constatée sur les autres produits, de +42 M€ / +7% ne reflète pas une croissance d'activité. Elle est due principalement à un impact technique de la réforme ; des achats sont dorénavant réalisés par SNCF Réseau pour le compte de SNCF Mobilités, puis font l'objet d'une facturation.

2.1.3 LA MARGE OPÉRATIONNELLE ET LE RÉSULTAT OPÉRATIONNEL COURANT

La marge opérationnelle se dégrade de -189 M€ / -9 % du fait d'une augmentation des charges de - 252 M€.

Les charges de personnel nettes de production immobilisée sont en hausse de -95 M€ / +4% dont -8 M€ en intérim. L'augmentation des effectifs explique -27 M€ de cette évolution. Les charges de personnel par agent sont en croissance de +2.2% soit un impact de -75 M€ dont -13 M€ lié à la signature d'un accord d'intéressement.

Les autres charges nettes de production immobilisée augmentent de - 146 M€, mais une fois retraitées des charges refacturées de 50 M€, la croissance de -96M€ / + 5% s'explique comme suit : par l'intensification des opérations de maintenance, et une hausse des coûts informatiques consécutive à la mise en œuvre de la réforme.

La hausse des coûts de la maintenance (-70 M€) traduit la priorité donnée à la maintenance. Des actions importantes ont été conduites cette année pour continuer à améliorer la sécurité, telles que le plan de contrôle suite à l'incident de Carbonne (remplacement de 500 demi-aiguillages en 2015) ou suite à l'accident de Denguin lancé en 2014 visant contrôler près de 41 000 installations électriques de signalisation sur 3 ans (2014 – 2017), et aussi l'accélération de la digitalisation du suivi des opérations de maintenance avec le déploiement de smartphones et tablettes aux opérationnels (NOMADE). Le déploiement de l'European Rail Traffic Management System (ERTMS), projet GSM-R, conduit à accroître le périmètre des installations à maintenir (-6M€).

L'accroissement des charges commerciales (nouveaux dispositifs) pèse également pour - 27 M€, et les charges liées à la réforme pour - 16 M€.

Des économies diverses sont réalisées pour +23 M€ (économies d'achats, etc.).

La hausse des impôts et taxes (-10 M€) s'explique principalement par le forfait social lié à la mise en place de l'intéressement.

Le résultat opérationnel courant à fin décembre s'établit à +826 M€, en diminution de 327 M€ par rapport à 2014 dont une diminution de 189 M€ de marge opérationnelle et une diminution de 104 M€ liée à l'augmentation des dotations nettes aux amortissements liée au volume important des mises en services réalisées. Le solde s'explique par la variation des provisions de -15 M€ et par une baisse des résultats de cessions d'actifs de 18 M€.

2.1.4 RÉSULTAT FINANCIER

En M€	Pro forma 2015	Pro forma 2014	Ecart
Coût de l'endettement financier net	-1 418	-1 392	-26
Frais financiers activés	+227	+193	+35
Autres produits et charges financiers	-8	+2	-10
Coût financier des avantages accordés au personnel	-13	-37	+24
Résultat des opérations de couverture et de trading	-14	-112	+98
Résultat financier	-1 225	-1 346	121

Le résultat financier s'établit à -1 225 M€, et s'améliore de +121 M€ par rapport à 2014.

Le coût de l'endettement financier se détériore de -26 M€, sous l'effet de l'augmentation de la dette financière nette sur 2015 de +2,5 Md€, compensée en grande partie par la baisse des taux d'intérêt sur la période (3,72% en moyenne sur 2015 vs 3,91% sur 2014).

Les frais financiers activés augmentent de +35 M€, du fait de la hausse des immobilisations en cours liée aux forts investissements réalisés.

Les autres produits et charges financières sont en recul de -10 M€, essentiellement du fait des frais de titrisation de la créance CICE SNCF Infra de 2013 et 2014 refacturés par SNCF Mobilités (-5 M€).

Le coût financier des avantages accordés au personnel n'est que de -13 M€ compte tenu de la stabilité des taux d'actualisation.

Enfin, le résultat des opérations de couverture et de trading s'est amélioré de +98 M€ par rapport à 2014, où -92 M€ de pertes latentes avaient été constatées sur une opération structurée à échéance 07/2015.

2.1.5 RÉSULTAT NET AVANT IMPÔTS

Le résultat avant impôts 2015 s'établit à -9 997 M€, il intègre 9 600 M€ de perte de valeurs.

Hors cet effet, le résultat net avant impôts est en diminution de -204 M€ par rapport à 2014 en lien direct avec le retrait de la marge opérationnelle (-189 M€), la hausse des dotations aux amortissements (-104 M€) étant compensée par l'amélioration du résultat financier (+122 M€).

2.2 ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ENTREPRISE

2.2.1 ACTIVITÉ COMMERCIALE : AMÉLIORER L'ACCÈS AU RÉSEAU

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 :

- Un chiffre d'affaires de plus de 6 milliards d'euros qu'il faut en permanence dynamiser, qui se concrétise par la valorisation de plus d'1,4 million de Km de sillons réservés (SKM) et de plus d'1,3 million de Km circulés (TKM) chaque jour sur le territoire. Avec la mise en place du GIU, SNCF Réseau travaille de plus en plus en relation d'affaires avec ses partenaires Mobilités dans un souci de mise en qualité et de performance afin d'apporter les meilleurs services à ses clients ;

- Une activité « gares voyageurs » (quais et accès aux quais) qui représente 2 980 points d'arrêt du RFN ayant généré un chiffre d'affaires de 119 M€, dont 109,3 M€ de Redevance de Quai, le tout représentant un total de 38 765 091 départs-trains ;
- Le SAP (Système d'Amélioration de la Performance), dispositif incitatif qui sanctionne le gestionnaire d'infrastructure (GI) et/ou les entreprises ferroviaires (EF) 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) ;

INDICATEUR	2 015
Nombre de minutes perdues aux 100 km par les EF :	
- pour causes GI (min)	1,29
- pour causes EF (min)	2,05
Dépenses d'investissement visant à améliorer la régularité (M€)	26

- Les accords-cadres par lesquels le gestionnaire d'infrastructure s'engage à attribuer une capacité commerciale définie en amont, à un client qui s'engage à la commander, avec un système de pénalités calé sur la redevance de réservation en cas de défaut;
- Les AQS (Accords Qualité Sillons) dans lesquels le gestionnaire d'infrastructure s'engage à répondre aux sillons à l'étude dans un délai défini sur une liste de sillons déterminés ;
- L'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 et en particulier de la mise en place du dispositif d'incitation réciproque qui pèse pour près de 12 M€ dans les charges d'indemnisation de l'année 2015, ces dernières progressent de -16,5 M€ (y compris reprises de provisions sur exercice antérieur), tout en restant en dessous de la prévision budgétaire.

2.2.2 EXPLOITATION DU RÉSEAU : LES ENJEUX DE SÉCURITÉ ET RÉGULARITÉ

Les résultats de sécurité du métier Circulation sont suivis attentivement. Un mauvais premier trimestre 2015 a vu une hausse des dysfonctionnements et plusieurs incidents potentiellement graves. La mobilisation et l'accompagnement ont permis de revenir sur un niveau satisfaisant en fin d'année. Parallèlement, les résultats d'audit étaient en progrès.

La mise en service du Centre de Commandement Unifié (CCU) du RER B le 28/04/2015, rassemblant RATP, Transilien et Circulation, a contribué à une amélioration significative et durable des résultats de ponctualité de cette ligne.

L'ambitieux projet de modernisation de la Gestion Opérationnelle des Circulations, GOC 2.0, a été lancé, avec notamment un benchmark réalisé auprès de quatre GI voisins. Il doit permettre d'améliorer la régularité de toutes les activités, la gestion des grands incidents, l'information donnée aux clients procurant ainsi aux Entreprises Ferroviaires une meilleure gestion de leurs moyens lors des situations perturbées.

2.2.3 MAINTENANCE DU RÉSEAU : SÉCURITÉ ET INNOVATION

L'entretien du réseau a été réalisé à volume constant conformément aux prévisions (à l'exception de l'Île de France). Les intempéries d'octobre en région PACA ont affecté l'entretien courant et nécessité des actions curatives, qui ont remplacé d'autres actions préventives.

Parmi les plans d'actions préventives mises en œuvre, on peut citer:

- le plan Carbone de remplacement de 500 demi-aiguillages en 2015 (qui correspondent aux aiguillages « ancienne génération » qui présentaient un défaut de conception)
- le plan d'actions suite à l'accident de Denguin qui consiste à contrôler près de 41 000 installations électriques de signalisation sur 3 ans au lieu de 5 ans, entre 2014 et 2017, afin de vérifier leur isolation électrique.
- La mise en œuvre de la nouvelle norme des défauts de rails (SQUAT) pour le remplacement de rails : remplacement de 2 835 coupons de rail, après constatation d'incidents récurrents de dislocation d'éclissages provisoires.

Le développement des wagons SIM (enregistrement vidéo de la voie et la mesure automatique de paramètres de sécurité) et des wagons SURVEILLE (détection automatique des anomalies de la voie par analyse d'images) permet la substitution progressive des tournées.

Le déploiement des outils NOMADE (smartphones et tablettes) auprès des agents des Infrapôles vise à assurer la traçabilité numérique de la surveillance des infrastructures ferroviaires.

2.2.4 ACTIVITÉ FONCIÈRE-IMMOBILIÈRE

- *Mise en place de la convention de gestion et de valorisation immobilière*

Au 30 juin 2015 les équipes immobilières de SNCF Réseau, 90 agents équivalents temps plein ont été mis à disposition de SNCF IMMOBILIER rattaché à SNCF. Au terme d'une convention de gestion et de valorisation signée le 30 juillet 2015, SNCF Réseau confie à SNCF la gestion de son patrimoine immobilier, hors activités régulées, constitué de près de 14 000 ha de foncier, de 21 160 bâtiments pour 4,5 millions de m².

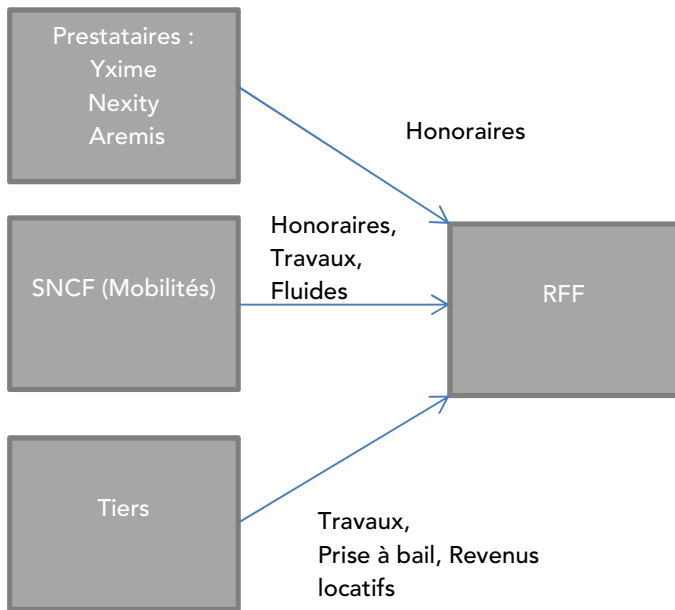
Les principales missions confiées à SNCF :

- Gestion et optimisation immobilière : maîtrise des risques propriétaire et autres procédures liées, gestion technique des bâtiments, gestion des occupations, tenue de l'inventaire, prise à bail ;
- Valorisation : stratégie de valorisation, cession, biens donnés en location (conventions d'occupations temporaires);
- Maitrise d'ouvrage mandatée des travaux ;
- Missions connexes aux missions principales.

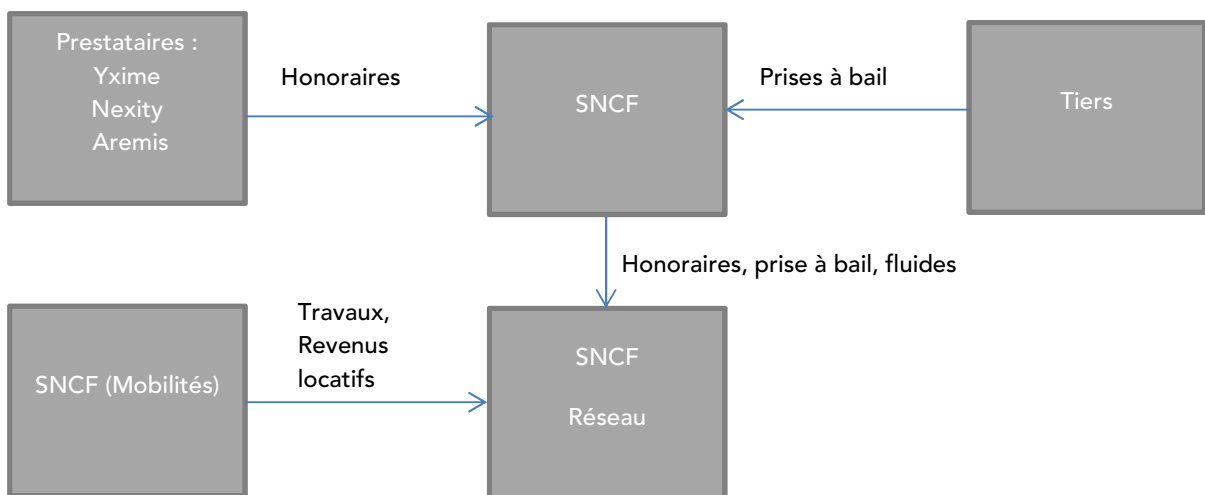
Cette convention se substitue à la convention de prestation de service avec SNCF et aux prestations avec Yxime, Nexity et Arémis qui sont reprises par SNCF.

Par ailleurs SNCF reprend en gestion l'ensemble des contrats de fluides (eau, gaz, électricité) auparavant sous la responsabilité de SNCF devenu SNCF Mobilités. De même SNCF Immobilier est devenu le gestionnaire de l'ensemble des baux externes.

Avant le 01/07/2015



Après le 01/07/2015



Le montant des honoraires facturés par SNCF au second semestre 2015 se monte à 20 M€, il n'a pas été établi de pro forma.

- *Biens donnés en location*

Pour l'ensemble de l'année 2015 les conventions d'occupation temporaire ont atteint 89 M€ comparables aux 90 M€ en 2014 qui portaient des résultats sur exercice antérieur. Globalement les nouveaux contrats et les négociations réalisées dans le cadre du renouvellement des contrats venus à expiration sur l'exercice 2015 viennent combler la perte de redevance liée aux contrats résiliés dans les opérations de cessions.

- *Cessions*

Le volume brut de cessions atteint 86 M€ contre 113 M€ en 2014, le résultat net de cession passant de +91 M€ en 2014 à +72 M€ en 2015. Les opérations principales concernent la poursuite des opérations sur la zone Paris Rive Gauche et la cession à l'aménageur du groupe SNCF d'une parcelle sur le réseau de Paris Nord. Cette opération contribuera au développement d'au moins 900 logements à proximité de la porte de la Chapelle. Au total SNCF Réseau a cédé directement près de 15ha de foncier permettant la mise en production future de près de 950 logements dont 600 logements sociaux.

En termes d'optimisation SNCF Immobilier a piloté le projet d'aménagement du siège à Saint Denis qui marquera une étape significative dans le rapprochement des équipes du Groupe ferroviaire.

L'année 2015 a également été marquée par la présentation du plan stratégique de SNCF Immobilier « Excellence Immobilier 2020 » qui vise notamment à optimiser le coût de détention des locaux tertiaires et à améliorer la performance opérationnelle des locaux d'activités par l'adaptation continue du parc aux besoins des métiers de SNCF Réseau.

2.3 INVESTISSEMENTS

Dépenses Totales (IFRS) en M€	2 015	2 014	variation	variation (%)
Grands projets de développement	2 337	2 951	-614	-21%
Projets Régionaux de développement	619	766	-148	-19%
Mise en conformité du réseau	254	257	-3	-1%
Renouvellement et performance	2 665	2 577	88	3%
Investissements industriels, fonciers et tiers	349	322	27	8%
TOTAL	6 224	6 873	-649	-9%

Les investissements sont présentés en dépenses totales. Les investissements en dépenses totales correspondent :

- Aux dépenses immobilisées en normes IFRS (hors IAS 23 frais financiers activés)
- Et aux coûts de projets (en phase amont avant la phase AVP - avant-projet), non immobilisables, qui impactent les charges d'exploitation (dossiers d'initialisation, études d'opportunités, études préliminaires) ;

Les données sont présentées Pro forma : le total des dépenses de SNCF Réseau comprend les investissements industriels de SNCF Infra (12 mois en 2014 et 6 mois en 2015), sans les transferts du GPF en 2015 (Cours Fret) et retraite les écritures de réciprocités entre RFF et SNCF Infra.

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

en M€	Réel 2015	Réel 2014	Ecart vs réel
TOTAL INVESTISSEMENTS STATUTAIRES	6 506	6 877	-371
IAS 23 - Intérêts financiers activés	-285	-248	
Charges sur projets	36	42	
Autres éléments (Transfert GPF 2015 et impacts investissements SNCF Infra)*	-33	202	
TOTAL DEPENSES – Pro forma	6 224	6 873	-649

L'effort de rénovation et de modernisation du réseau (engagé à partir de 2008 pour lutter contre le vieillissement des infrastructures) se poursuit à un rythme soutenu, la grande majorité des opérations porte sur la partie structurante du réseau existant.

Le total des dépenses d'investissements bruts représente 6 224 M€, en baisse de 649 M€ par rapport à 2014 arrêté à 6 873 M€. Ce recul provient de la fin de la phase de réalisation de certains Grands projets de développement (Partenariat Public-Privé et LGV Est) et de la baisse significative des projets régionaux.

2.3.1 INVESTISSEMENTS DE RENOUVELLEMENT ET PERFORMANCE +88M€ / +3%

La rénovation des voies et appareils de voie du réseau principal (plan Vigirail), augmente de +9% (+126 M€) par rapport à 2014.

	2014	2015	var.
GOPEC*	1019	1014	-5
Nombre d'appareil de voie	372	409	37

*GOPEC : équivalent de km de voies renouvelées

La hausse de 126M€ s'explique principalement par :

- L'accroissement du volume de production sur les appareils de voie (+46M€) : plus de 400 appareils de voie ont été renouvelés en 2015 conformément à l'objectif VIGIRAIL pour 2015 en progression par rapport aux 372 renouvelés en 2014. Un surcroît d'étude sur 2015 prépare également la progression attendue en 2016 (485 appareils de voie),
- Le surcoût des GOPEC lié aux conditions d'intervention en zone dense (+73M€) : notamment dû à la plus forte proportion de travaux avec maintien des circulations sur voies contiguës (frais d'annonces plus importantes, etc.),
- La facturation pour 7M€ des substitutions routières en Ile de France en 2015.

Les investissements en Signalisation sont stables par rapport à 2014 (-11 M€ soit -3%). Les ambitions de montée en puissance des opérations Commande Centralisée du Réseau sont limitées du fait des fortes tensions sur certaines ressources techniques rares (Agent Service Electrique, essayeurs).

L'activité Telecom est en baisse globale significative (-78 M€ soit -18%) en 2015, principalement en lien avec le fléchissement du programme GSMR. La mise à disposition de GSMR par Synérail est prévue pour mars 2016.

Le périmètre de la Traction Electrique marque une nette croissance en 2015 réalisant 103 M€, à comparer à 88 M€ en 2014 (+14M€ soit +16%) avec un renforcement en Ile de France.

En matière d'Ouvrages d'art (OA) et en terre (OT), le montant des dépenses à fin décembre 2015 est de 166 M€, en retrait de 41 M€ (soit -20%) du fait de retard sur des projets.

Les Opérations de Gros Entretien immobilisées sont de 156 M€, soit une hausse de +72M€ en raison du changement de méthode de comptabilisation suite à la fusion (enregistrement comptable du dernier trimestre 2014 de 53 M€).

Les autres dépenses de renouvellement sont de 52M€ (en légère augmentation par rapport à 2014, +5M€). Ces dépenses correspondent au renouvellement en gare, à des investissements commerciaux et à l'amélioration de la régularité.

2.3.2 MISES EN CONFORMITÉ DU RÉSEAU -3M€ / -1%

La production 2015 de 254 M€ est stable, par rapport à l'exercice 2014. Elle est guidée par la priorité de l'entreprise consacrée à ces opérations (sécurité, mise en accessibilité) notamment en Ile de France, conformément au planning directeur convenu avec le STIF. L'accessibilité aux trains s'inscrit en hausse de 5%, avec un réalisé 2015 de 131 M€, contre 123 M€ en 2014. La contractualisation a conduit à lancer des travaux de mise en accessibilité aux trains sur environ une centaine de gares. Les principales opérations d'accessibilité en 2015 sont les Programmes Personnes à Mobilité Réduite (PMR) tels que

le PMR de la Gare de Bécon les Bruyères, le PMR de la Gare de Combs La Ville, le PMR de la gare de Maisons Alfort ou le Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de Redon.

2.3.3 DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

Sur l'ensemble des investissements de développement du réseau, les dépenses totales (incluant les PPP) sont moins élevées qu'en 2014 de 614 M€ pour les grands projets et de 148M€ pour les projets régionaux. L'évolution des grands projets de développement provient essentiellement des grands projets en PPP (-395 M€) et des grands projets en travaux (-206 M€).

- *Grands projets en PPP -395 M€ / -16%*

A fin décembre 2015, la production réalisée sur les projets en PPP s'établit à 2 072 M€.

La production du projet LGV Sud Europe Atlantique SEA s'établit à 1 034 M€. A fin décembre, l'avancement global du projet sous maîtrise d'ouvrage du partenaire est de 96,4%. Il est en avance de 8 mois par rapport aux prévisions du modèle financier. La ligne doit être mise en service techniquement en 2016, pour une mise en service commerciale prévue courant été 2017.

Les dépenses constatées sur la période pour la LGV Bretagne Pays de Loire atteignent 564 M€. L'avancement global sur le projet sous maîtrise d'ouvrage du partenaire est de 84,5% à fin décembre. L'avancement est en phase avec le planning contractuel de réalisation. La mise à disposition de la ligne par le partenaire est prévue courant 2^{ème} trimestre 2017.

Les investissements consacrés au projet Contournement Nîmes Montpellier s'élèvent à 460 M€. L'avancement global sur le projet sous maîtrise d'ouvrage du partenaire est de 69,8 % pour la ligne et de 31,2 % pour la gare de Montpellier à fin décembre. La mise en service de la ligne est prévue pour fin 2017, la construction de la gare devrait s'achever à la même échéance.

- *Grands projets en Travaux -206 M€ / -49%*

Les dépenses des Grands Projets en Travaux s'établissent à 214 M€ à fin décembre 2015, Cette catégorie regroupe principalement la LGV Est phase 2, ainsi que le projet EOLE.

Le projet LGV Est phase 2 est interrompu suite à l'accident d'Eckwersheim du 14 Novembre lors des essais. La mise en service prévue initialement en avril 2016 devrait être retardée à juillet, en fonction de la reprise des essais.

Les dépenses relatives au projet EOLE s'établissent à 64 M€ en 2015.

- *Projets régionaux de développement -148 M€ / -19 %*

Les projets entrant dans cette catégorie regroupent essentiellement les projets des Contrats de Projets Etat-Régions (CPER) ainsi que les autoroutes ferroviaires. En 2015, les dépenses totales s'établissent à 619 M€ contre 766 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.

Les principales mises en services en 2015 concernent la Gare de Rosa Parks, Sorgues Carpentras et Nantes St Gilles Pornic.

2.4 ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT

2.4.1 GESTION DES FINANCEMENTS ET DES PLACEMENTS

- *Sécurité et diversité des financements*

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

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

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

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

Les ressources à long terme levées par SNCF Réseau au cours de l'année 2015 ont représenté un montant total de 3,9 Md€ (en valeur de remboursement), soit 19 opérations libellées en euro et en livre sterling, sur une maturité moyenne de 12,8 ans et à un taux fixe moyen de 1.27 %. Parmi celles-ci, deux opérations sont considérées comme particulièrement emblématiques de la confiance des investisseurs :

- une première émission à 100 ans, en juillet 2015, sous forme de placement privé, pour un montant de 25 M€, démontrant la qualité de la signature de SNCF Réseau sur le long terme. SNCF Réseau intègre ainsi le club très fermé des émetteurs à 100 ans.
- une première émission publique de 1 250 M€ à 15 ans, en février 2015, lancée par SNCF Réseau sous son nouveau nom. Il s'agit de la plus grosse émission obligataire jamais réalisée depuis la création de RFF / SNCF Réseau. Cette émission témoigne des efforts de communication entrepris par SNCF Réseau auprès des marchés financiers dans le contexte de la réforme ferroviaire.

Compte tenu de la trésorerie, la dette financière nette en valeur de remboursement hors ICNE (Intérêts Courus Non Echus) s'élève à 39 310 M€ à fin décembre 2015, contre 36 750 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 42 178 M€ au 31 décembre 2015 contre 39 589 M€ à fin 2014.

- Stratégie de financement diversifiée : base d'investisseurs située à plus de 60% hors de France

SNCF Réseau continue à bénéficier d'une bonne capacité de financement, quelle que soit la maturité (de quelques mois à cent ans), auprès d'investisseurs tant français (39%) qu'européens (43%) ou extra-européens (18%). Néanmoins, dans l'objectif d'élargir sa base d'investisseurs, SNCF Réseau prévoit de mettre encore plus l'accent sur la

diversification géographique de ses sources de financement et sur la diversification des instruments pouvant être proposés aux investisseurs.

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

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

Les notes à court et long terme attribuées par les agences de notation financière sont les suivantes au 31/12/2015 :

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

- *Maintien d'un excédent de liquidité satisfaisant pour assurer le financement de l'entreprise*

La liquidité de SNCF Réseau au 31 décembre 2015 ressort à 2,5Mds€ composée essentiellement de placements pour 2,2Mds€ et de trésorerie pour 0,3Mds€. SNCF Réseau dispose également d'une ligne de crédit syndiquée de 1,25 Mds€ qui n'a fait l'objet d'aucun tirage en 2015.

Les supports de placements utilisés sont des OPCVM et des titres de créances négociables, dont la maturité est toujours inférieure à un an, ce qui garantit leur bon degré de liquidité et leur très faible niveau de risque.

2.4.2 GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ

- *Couverture du risque de taux d'intérêt*

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

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

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

Au 31 décembre 2015, la dette nette de SNCF Réseau après couverture se répartit en 89,3% à taux fixe, 6,9% à taux variable et 3,8% indexée sur l'inflation.

- *Couverture du risque de change*

Le risque de change lié aux ressources levées en devises (USD, HKD, CHF, GBP, JPY, NOK, CAD, AUD) est couvert par le biais de couvertures de change qui transforment ces ressources en euros.

- *Gestion du risque de contrepartie*

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

Afin d'encadrer et de limiter ce risque, les instruments de placements et les dérivés ne sont mis en place qu'avec des établissements financiers correspondants aux critères de notation de crédit et de niveau de Fonds Propres validés par le Conseil d'Administration de SNCF Réseau.

Un montant limite d'engagement par établissement est décidé en fonction de ces critères. Le respect du seuil autorisé par contrepartie est suivi quotidiennement.

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

Les sommes ainsi reçues par SNCF Réseau s'élevaient à 358,03M€ à fin 2015, contre 95,61M€ à fin 2014.

2.5 RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ETAT

2.5.1 CONCOURS PUBLICS RELATIFS AUX INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU

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

Les subventions appelées par SNCF Réseau en 2015 s'élèvent à 1 730 M€, dont 349 M€ appelés auprès de l'AFITF.

Les créances échues de subvention sont en diminution à 1 293 M€ (dont 766 M€ Etat et AFITF), contre 1 347 M€ à fin 2014 (dont 834 M€ Etat et AFITF) mais la part à plus de 6 mois est en hausse de 327 M€ et est essentiellement constituée de créances SEA et LGV Est.

2.5.2 RESPONSABILITÉ FISCALE

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

2.5.3 REQUALIFICATION D'UNE PARTIE DE LA DETTE DE SNCF RESEAU

Dans le cadre de la révision de la dette des administrations publiques au sens de Maastricht, l'Etat intègre une partie de la dette de SNCF Réseau, soit pour un montant de 10,4 Md€. Cette requalification n'entraîne pas de modification des comptes de SNCF Réseau. La gestion opérationnelle de la dette demeure également assurée par SNCF Réseau, sans changement par rapport aux pratiques actuelles.

2.6 VOLET SOCIAL

2.6.1 EFFECTIFS

En 2015, SNCF Réseau a recruté plus de 2200 nouveaux collaborateurs (2259). Ce haut niveau de recrutement, dans un contexte économique tendu, permet d'accompagner l'accroissement du volume des travaux, particulièrement en Ile de France, et le fort renouvellement générationnel.

Au sein des Métiers de SNCF Réseau, les évolutions à périmètre constant et hors transferts internes sont les suivantes :

- Maintenance et Travaux garde un niveau d'effectifs stable dans un contexte de croissance des travaux de régénération et de modernisation du réseau et dispose d'un effectif disponible (ED) de 25757 collaborateurs à fin décembre 2015 ;
- En Ile de France, la croissance des effectifs est sensible pour faire face aux enjeux de renouvellement et de performance du réseau en zone dense (ED de 11881 à fin décembre 2015) ;
- Ingénierie et Projets est en croissance très légère (ED de 3495 collaborateurs à fin décembre 2015) ;
- Les effectifs de la Direction de la Circulation Ferroviaire restent stables : ED de 9766 collaborateurs à fin décembre 2015 ;
- Accès au Réseau présente un ED de 513 collaborateurs à fin décembre 2015.

L'augmentation des effectifs de SNCF Réseau laisse une large place aux ressources issues des autres EPIC et SNCF Réseau contribue largement à ce titre à l'unité sociale du GPF : les métiers de SNCF Réseau présentent une offre de parcours professionnels variés et attractifs pour l'ensemble des salariés du groupe et SNCF Réseau a accueilli près de 300 collaborateurs des deux autres EPIC.

Riche de ses métiers techniques, SNCF RESEAU recherche aussi une plus forte parité hommes/femmes. Un plan d'action est mis en place afin de la faire progresser.

Avec un taux de féminisation de 12,0 % au 31/12/2015, SNCF Réseau progresse par rapport à 2014 (11.7% en pro forma). En 2015, 312 collaboratrices ont été recrutées soit 13,8% des recrutements, en nette progression par rapport à 2014 (298 soit 11.2%) Ce taux continue de progresser bien que le recrutement reste axé principalement sur les filières techniques peu porteuses de candidatures féminines.

2.6.2 FORMATION

La formation professionnelle constitue un levier majeur de la stratégie de développement de l'entreprise. Près de 6 % de la masse salariale y sont consacrés chaque année.

Le métier Maintenance et Travaux a continué le développement de nouvelles méthodes pédagogiques, en mobilisant tous les acteurs de la formation pour former et développer différents modes d'apprentissage et les adapter à la nouvelle génération d'agents recrutés par SNCF Réseau. 2015 a contribué à renforcer le management technique en pérennisant les compétences fondamentales des agents et dirigeants, sur les métiers les plus stratégiques de la maintenance.

Sur le métier circulation, la Convention Sécurité du 3 février 2015 a constitué le lancement de la démarche « Excellence Sécurité » au sein du Groupe Public Ferroviaire.

2.6.3 RELATIONS SOCIALES

En 2015, 22 accords ont été signés avec les organisations syndicales représentatives du GPF dont 9 unanimes. 14 de ces accords traduisent particulièrement l'engagement social de l'entreprise.

En 2016, la négociation de l'accord sur la Gestion prévisionnelle des Emplois et des Compétences (GPEC) démontrera la volonté de l'entreprise de s'adapter aux évolutions technologiques et sociétales qui transforment ses métiers.

2.6.4 RÉMUNÉRATION & INTERESSEMENT

La maîtrise de la masse salariale est un des leviers qui doit permettre à SNCF Réseau de limiter l'impact des charges de personnel dans le coût du sillon fourni à nos clients. En juin 2015, la table ronde Négociation Annuelle Obligatoire (NAO) n'a pas permis de déboucher sur un accord avec les partenaires sociaux.

En revanche, le 9 juillet 2015 et pour la première fois à SNCF, un accord d'intéressement au bénéfice des salariés a été signé avec certaines organisations syndicales. Grâce à cet accord, dès juin 2016, les salariés des deux Epic percevront une prime, sous réserve que les objectifs de performance de l'année 2015 soient tenus. Sous l'angle de la politique salariale, cet accord constitue pour les salariés, un outil d'aide à l'épargne très attractif

grâce à l'articulation dorénavant permise entre intéressement et plan d'épargne entreprise,

En savoir + : voir l'Enjeu 3 : Améliorer notre performance sociale dans le Chapitre 4 de ce rapport.

2.7 ENJEUX ET PERSPECTIVES

Dans un contexte contraint par la poursuite de la baisse des trafics, SNCF Réseau réaffirme en 2016 la priorité à la maintenance et la sécurité par la sévèrisation des règles de maintenance, une ambition forte sur le renouvellement des Appareils de Voie et l'accélération des programmes liés à la sécurité, la poursuite de l'effort de renouvellement du réseau structurant (groupes UIC 2 à 4), l'accentuation de la politique de renoncement sur les lignes 7 à 9 (lignes à faible trafic), et des investissements de mise en conformité ainsi que la priorité donnée à l'Île de France. Pour mener à bien ces ambitions, la politique d'asset management dans une logique d'axes sera essentielle, l'encadrement sera renforcé pour accompagner la hausse de la sous-traitance.

La poursuite des objectifs de régularité, pilotés au niveau régional et par axe, s'exerce dans un contexte très tendu en matière de signalisation. La sécurité des circulations est confortée par le déploiement du programme de modernisation PRISME. La productivité et l'efficacité de la gestion des circulations sont soutenues par la poursuite du programme de Commande Centralisée du Réseau avec des opérations d'envergure : Bourgogne sud (octobre 2016), Grand Ouest Lyonnais (novembre 2016), Poste d'Aiguillage Informatisé (PAI) Gare de Lyon (avril 2017), Paris-Aulnay-Roissy-Mitry (PARM) (mars et août 2017).

Les années 2016 et 2017 verront progressivement se réaliser les mises en service et mises en exploitation commerciale des LGV et de leurs jonctions : LGV Est Européenne (2016, retardée de plusieurs mois par l'accident d'Eckwersheim), LGV Bretagne Pays de la Loire (mai 2017), LGV Sud Europe Atlantique (SEA) (juillet 2017), Contournement de Nîmes et de Montpellier (octobre 2017).

Afin de piloter les ressources en anticipant les départs massifs et en améliorant le recrutement via l'alternance, 2100 recrutements seront nécessaires en 2016 (350 postes en emplois). Le cadre social d'entreprise (CSE) sera adopté en déclinaison du décret socle et la convention collective nationale de la Branche ferroviaire au 1^{er} juillet 2016. L'accord GPEC sera négocié en 2016.

3 GOUVERNANCE ET TYPOLOGIE DES RISQUES

3.1 GOUVERNANCE

SNCF Réseau a été 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. Ses décrets d'application statutaire 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 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.

3.1.1 LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

- *Composition et attributions*

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

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

Il peut déléguer à son président une partie de ses pouvoirs, sous réserve de rendre compte au conseil d'administration de sa gestion, de rester dans le cadre du Budget et des programmes de l'établissement.

Le conseil d'administration de SNCF Réseau est composé de vingt-quatre membres, répartis comme suit :

- le président délégué du directoire de SNCF, également président de ce conseil,
- sept personnalités choisies par SNCF, dont au moins la moitié sont salariés de SNCF,

- quatre représentants de l'Etat,
- quatre personnalités choisies par l'Etat en raison de leur compétence,
- huit 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 et celles choisies par SNCF sont nommés par décret pris sur le rapport du ministre chargé des transports.

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

Il est institué auprès de SNCF Réseau un commissaire du Gouvernement et un commissaire du Gouvernement adjoint, nommés par arrêté du ministre chargé des transports. Le commissaire du Gouvernement ou le commissaire du Gouvernement adjoint, 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 de la Commission consultative constituée auprès de SNCF Réseau.

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

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 ». Ils adhèrent à la charte du Conseil d'administration.

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

INDICATEUR	2015
Nombre de CA dans l'année	12

- *Règlement intérieur & composition*

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.

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 (remplacée en Décembre par Mme Anne FLORETTE); 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.
- En qualité de salariés élus : (jusqu'au 19 novembre, date des nouvelles élections des représentants des salariés) Mme Audrey DELAUNAY, salariée de la SNCF, M. Laurent GANGBES, salarié de la SNCF, M. Joseph GIORDANO, salarié de la SNCF, M. Frédéric KACZOWKA, salarié de la SNCF, M. Bernard MALGOUYRES, salarié de la SNCF, Mme Céline PIERRE, salariée de la SNCF. (depuis le 26 novembre, date de leur premier CA) Mme Fanny ARAV, salariée de la SNCF, M. Didier BOUSQUIE, salarié de la SNCF, Mme Muriel DAUVERGNE, salariée de la SNCF, M. Jean-René DELEPINE, salarié de la SNCF, Mme Christine MEQUIGNON, salariée de la SNCF, Mme Céline PIERRE, salariée de la SNCF, M. Thierry SALMON, salarié de la SNCF et M. Guy ZIMA, salarié de la SNCF.

3.1.2 LA COMMISSION DES MARCHÉS ET DES ACHATS, ET LES COMITÉS SPÉCIALISÉS

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

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

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

- *Commission des marchés (COMA)*

La commission des marchés est composée de deux collèges différents suivant que le mandat examiné est un marché destiné à répondre aux seuls besoins de SNCF Réseau (« marchés SNCF Réseau ») ou un marché destiné à répondre aux besoins de SNCF Réseau

et de un ou plusieurs Etablissements du Groupe Public Ferroviaire (« marchés mutualisés »).

Le collège « Marchés SNCF Réseau » est composé de neuf membres désignés par le Conseil d'administration, répartis ainsi :

- Le président du Conseil d'administration ou son représentant ;
- Trois fonctionnaires désignés par le Conseil sur proposition des ministres chargés du Budget de la Concurrence et des Transports ;
- Cinq administrateurs dont deux parmi les personnalités choisies en raison de leur compétence et trois parmi les représentants des salariés.

Le collège « Marchés mutualisés » est composé de neuf membres désignés par le Conseil d'administration.

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

- Trois fonctionnaires désignés par le Conseil sur proposition des ministres chargés du Budget, de la Concurrence et des Transports ;
- Deux administrateurs de SNCF dont un parmi les représentants des salariés de SNCF ;
- Deux administrateurs de SNCF Réseau dont un parmi les représentants des salariés de SNCF-Réseau ;
- Deux administrateurs de SNCF-Mobilités dont un parmi les représentants des salariés de SNCF-Mobilités ;

La présidence de ce collège est assurée par un de ces membres désigné par le Conseil d'administration de SNCF Réseau.

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

La Commission se prononce sur la régularité des procédures et les conditions économiques des marchés. Elle est également saisie pour avis sur :

- tout avenant à un marché préalablement examiné par la Commission, dès lors que cet avenant a des incidences financières au-delà du montant-plafond ;
- tout avenant qui modifie le montant initial du marché auquel il se rapporte en le rendant supérieur aux seuils fixés par arrêté du ministre chargé des transports ;
- les autres actes portant dépassement du montant autorisé des marchés qui ont été examinés par la Commission ;
- tout projet de modification du Règlement des Marchés de SNCF Réseau.

La commission des marchés et des achats est composée de 6 hommes et 2 femmes.

- *Comité d'audit, des comptes et des risques*

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

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

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

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

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.

Le comité d'audit est composé de 5 hommes et 2 femmes.

- *Comité des engagements*

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

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

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

- *Comité industriel et économique*

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

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

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

3.1.3 LE PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

- *Nomination et attributions*

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

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.

- *Systeme de delegations*

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

3.1.4 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS

Les rémunérations imposables allouées aux membres du Comité Exécutif de SNCF Réseau s'élèvent à 2 434 888 € en 2015 pour un nombre moyen de 10 personnes siégeant au Comité Exécutif.

Le rapport de l'Etat actionnaire (APE) rend public les éléments de la rémunération (décidée par voie ministérielle) du Président du CA de SNCF Réseau, en application de l'article 3 du décret n°53-707 du 9 août 1953.

3.1.5 LA DIRECTION GÉNÉRALE ET L'ORGANISATION GÉNÉRALE DE L'ENTREPRISE

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

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

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

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

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

La direction générale est constituée par :

- le président
- le directeur général délégué et le directeur général délégué Performance Industrielle et Innovation, qui ont pour mission de seconder le président dans le pilotage opérationnel de l'entreprise et assurent la suppléance du président dans sa fonction exécutive.
- le directeur général Ile de France, qui a autorité sur toutes les composantes de SNCF Réseau sur le territoire francilien
- le directeur général adjoint Accès au Réseau
- les cinq directeurs généraux adjoints des métiers Ingénierie et Projets, Maintenance et Travaux, Circulation et de fonctions supports, Finances et Achats, Ressources Humaines et Secrétariat général.

A compter du 1er janvier 2016, un poste de Directeur Général Sécurité a été créé afin d'assurer le pilotage de la sécurité. Le Directeur général sécurité est placé directement auprès du Directoire et des présidents de SNCF Mobilités et SNCF Réseau, afin d'assurer un pilotage de la sécurité simplifié, notamment pour les concertations entre les trois EPIC, et resserré, et la coordination des politiques de sécurité. Ses délégations dans le domaine de la Sécurité de l'Exploitation Ferroviaire et de la Santé Sécurité au Travail sont :

- Organiser le management général de la sécurité de l'exploitation ferroviaire de SNCF Réseau, notamment la mise en œuvre et le contrôle de la mise en œuvre du Système de Gestion de la Sécurité (SGS), ainsi que sa mise à jour dans le cadre de l'agrément de sécurité délivré par l'EPSF.
- Communiquer trimestriellement à l'EPSF la valeur des indicateurs de sécurité et établir le rapport annuel de sécurité de SNCF Réseau.
- Elaborer la politique et les objectifs de sécurité de l'exploitation ferroviaire ainsi que ceux de sécurité et de santé au travail.
- Elaborer les politiques transverses de sécurité de SNCF Réseau et animer leur mise en œuvre ; animer les politiques transverses de sécurité en interface avec les entreprises ferroviaires.

L'activité est 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.

Onze directions territoriales 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 :

3.2.1 RISQUES FINANCIERS/DE MARCHÉ

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

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

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

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

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

3.2.2 RISQUES FONCTIONNELS

Risques juridiques : outre les risques juridiques relatifs à la mise en cause de l'entreprise en tant que propriétaire et exploitant, mais également comme maître d'ouvrage, SNCF Réseau se voit régulièrement confronté à de nouveaux risques juridiques liés à l'évolution du cadre réglementaire auquel il est assujéti, notamment pour ce qui relève de ses activités de gestionnaire d'infrastructure 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).

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

3.3 POLICES D'ASSURANCE

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

En matière d'assurances, SNCF est couvert sur le marché pour les risques majeurs mettant en cause sa responsabilité civile ou affectant ses biens et dispose d'une couverture pour les pertes d'exploitation résultant d'un dommage à ses biens ou à l'infrastructure ferroviaire.

Au sein de la direction juridique Groupe, dans le centre de compétences juridiques regroupant les fonctions partagées, le département Risques et Assurances est en charge de la politique d'assurance avec un objectif d'optimisation de la couverture assurance au niveau du Groupe grâce à la mutualisation entre la SNCF, ses EPIC et ses filiales permettant d'améliorer les garanties et de bénéficier de conditions tarifaires compétitives.

La volonté de mieux maîtriser les coûts d'assurance tout en améliorant les garanties, a conduit le Groupe à mutualiser ses achats d'assurance au bénéfice des composantes du nouveau Groupe public ferroviaire (GPF). Les programmes d'assurances SNCF ont ainsi été élargis à toutes les entités structurées dans le cadre de la Réforme Ferroviaire, c'est-à-dire SNCF, SNCF Mobilité, SNCF Réseau et les filiales :

- Le programme « Responsabilité Civile Risques Majeurs » de la SNCF et de ses filiales, renouvelé par appel d'offres, est entré en vigueur le 1er octobre 2014 pour la SNCF et ses filiales et le 1er janvier 2015 pour le GPF structuré dans le cadre de la réforme ferroviaire.
- Le programme « Flotte Automobile » a fait l'objet d'un appel d'offres pour une entrée en vigueur de la nouvelle police au 1er janvier 2015 pour toutes les composantes du GPF.
- Le programme d'assurances « Constructions » de la SNCF et de ses filiales, reconfiguré dans le cadre de la réforme ferroviaire, inclut SNCF Réseau depuis 1er janvier 2015.
- Le programme de « Dommages aux Biens » de la SNCF et de ses filiales en renouvellement pour les années 2015 et 2016, inclut également SNCF Réseau.

Au niveau régional (établissements), 7 pôles interrégionaux assurances dommages (PAD) intégrés aux délégations juridiques territoriales de la direction juridique Groupe, sont chargés pour le compte des EPIC, de la gestion amiable des sinistres et sont les interlocuteurs de principe sur les questions d'assurance.

Une captive de réassurance « *SNCF Re* » ayant pour finalité de réassurer pour partie les risques de dommages de la SNCF et des filiales, a été créée en 2012. Le transfert de risques ainsi réalisé permet de protéger le résultat de SNCF et de ses filiales avec des couvertures et des franchises adaptées à leurs propres capacités financières et à leurs risques, tout en atténuant les hausses de tarif demandées par les assureurs qui voient leur part de risque potentiel diminuer. A ce titre « *SNCF Re* » est ou sera amenée à prendre en charge en partie les pertes d'exploitation subies par la SNCF lors du sinistre survenu à Brétigny sur Orge en juillet 2013, les dommages occasionnés au matériel roulant (TGV et TER) lors du sinistre survenu à Denguin en juillet 2014, ainsi que les dommages provoqués par un incendie survenu le 21 août 2015 sur la motrice du TGV DUPLEX 234 à Saint Quentin Fallavier. La captive ne devrait *a priori* pas couvrir les dommages et les pertes d'exploitation de la LGV EE en raison du sinistre survenu à Eckwersheim en novembre 2015.

4 RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DE L'ENTREPRISE

4.1 GOUVERNANCE ET PILOTAGE

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

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

D'autres informations sur la politique RSE de SNCF Réseau et le pilotage du développement durable sur le site internet. : <http://www.sncf-reseau.fr/fr/a-propos/developpement-durable>.

4.2 DIALOGUE AVEC LES PARTIES PRENANTES

En tant qu'Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), SNCF Réseau se place au service des voyageurs, des riverains, des élus, des associations environnementales, des usagers, de son personnel, de ses fournisseurs, de ses partenaires financiers, etc. L'entreprise entend ainsi rester à l'écoute des attentes de l'ensemble de ses interlocuteurs.

Focus clients

SNCF Réseau entretient d'étroites relations commerciales avec ses clients et développe des collaborations porteuses avec ses partenaires, avec un objectif commun : donner un accès simple, rapide et efficace au réseau ferré national, au bénéfice de tous ses utilisateurs et des besoins de mobilité faiblement carbonée.

Voir aussi la partie activité commerciale (2.2.1) de ce rapport.

Focus fournisseurs

SNCF Réseau s'engage avec ses fournisseurs à développer une politique d'achats responsables qui s'appuie sur une qualification RSE des fournisseurs et sur l'intégration des critères RSE dans les marchés de fournitures, de travaux et de prestations. Elle est fondée sur une amélioration continue des relations avec les fournisseurs dans une optique de partenariat.

SNCF a renouvelé fin 2015 le Label Relations Fournisseur Responsables pour une nouvelle période de 3 ans qui met en avant une véritable démarche de progrès dans les domaines suivants :

- Le respect des intérêts des fournisseurs et des sous-traitants

- L'impact des achats sur la compétitivité économique
- L'intégration des facteurs environnementaux et sociétaux dans les processus achats
- Les conditions de la qualité de la relation fournisseur/sous-traitant

INDICATEURS des relations fournisseurs et clients avec SNCF Réseau	2015
Trafic en train.km (M T.km)	497,8
Trafic fret issu des entreprises ferroviaires autres que Fret SNCF (%)	37
Trafic voyageur issu des entreprises ferroviaires* autres que l'EF SNCF (%)	2,3
Note de satisfaction des clients Entreprises ferroviaires (sur 10)	5,5
Taux de consommation des fenêtres génériques (%)	85,5
Performance RSE fournisseurs SNCF Réseau (note moyenne sur 100 des évaluations Eco-Vadis)	51

**y compris les filiales Thalys et Eurostar*

CARTOGRAPHIE DES PARTIES PRENANTES



La [cartographie](#) des parties prenantes est disponible sur le site internet.

4.3 LA POLITIQUE RSE DE SNCF RÉSEAU

La politique RSE de SNCF Réseau a été construite tout au long de l'année 2015 en collaboration avec l'ensemble des parties prenantes internes de l'entreprise, en cohérence avec la politique développement durable du GPF, afin d'accompagner le projet d'entreprise Réseau 2020 et le GPMR¹, et enfin pour donner une meilleure lisibilité de nos

¹ Grand projet de modernisation du réseau

activités à toutes nos parties prenantes. Ainsi SNCF Réseau construit les conditions d'une modernisation responsable du réseau ferroviaire français.

Quatre enjeux structurent la politique RSE de SNCF Réseau :



4.3.1 ENJEU N°1 : ASSURER UN HAUT NIVEAU DE SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU, CONTRIBUANT À LA SÉCURITÉ DU SYSTÈME FERROVIAIRE

S'assurer de la sécurité des circulations et des personnes sur le réseau ferré national au plus haut niveau est un engagement fort de l'entreprise. C'est pourquoi la direction de la Sécurité, Sûreté et des Risques (DSSR) de SNCF Réseau définit et pilote les politiques de sécurité du réseau et se traduit par 3 exigences fondamentales :

- Garantir des conditions d'utilisation de l'infrastructure permettant aux entreprises ferroviaires d'assurer leurs circulations en sécurité ;
- fournir aux opérateurs de transport ferroviaire de manière fiable et adaptée les informations relatives à l'état de l'infrastructure et à ses modalités d'utilisation, ainsi que la documentation d'exploitation,
- s'assurer de la sécurité des usagers, des personnels de l'entreprise ou de ses prestataires, des tiers, des biens transportés et de l'environnement, par la définition et la mise en œuvre des procédés et moyens nécessaires,

D'autres informations sur la [politique sécurité](#) de SNCF Réseau disponibles sur internet et la partie sécurité (2.2.2) de ce rapport.

4.3.1.1 Assurer notre production en toute sécurité

Sur les 1500 chantiers de modernisation en 2015, la sécurité est une priorité absolue pour SNCF Réseau. La prévention est au cœur des mesures prises par l'entreprise, l'objectif est de réduire l'accidentologie sur les chantiers de travaux de tous les collaborateurs SNCF Réseau et des personnels des entreprises extérieures.

INDICATEURS	2015
Indice de fréquence des accidents du travail avec arrêt hors trajets	21,2
Nombre de maladies professionnelles déclarées	136
Nombre total de morts des entreprises extérieures travaillant pour SNCF Réseau (nb)	2

Dû à la réforme, l'indicateur *Taux de gravité des accidents du travail avec arrêt hors trajets* ne peut être indiqué pour 2015.

4.3.1.2 Offrir un réseau sûr aux entreprises ferroviaires

Véritable interface entre de nombreux acteurs internes et externes, la direction Accès au réseau contribue aussi bien au fonctionnement quotidien de l'univers ferroviaire, par le biais de l'allocation des capacités d'infrastructures, qu'à l'élaboration des projets qui dessineront le futur réseau.

INDICATEURS	2015
Nombre d'événements sécurité remarquables (nb)	149
Montant des dépenses d'investissement activées pour le renouvellement et la performance du réseau existant (M€)	2 665
Montant des dépenses d'investissement activées pour la mise en conformité du réseau (M€)	254
Nombre d'actes de malveillance contre les biens et le patrimoine financier SNCF Réseau (nb)	12 867

4.3.1.3 Protéger les tiers des circulations ferroviaires

Si les circulations sur l'ensemble du réseau sont sûres, la sécurité sur certains points réputés dangereux peut encore être améliorée. Les heurts de personnes par train sur les voies, en gares ou en pleine ligne, et les accidents de passages à niveaux représentent les deux causes principales de mortalité sur le réseau.

Grâce à la mise en œuvre d'aménagements structurels, de mises aux normes et au renforcement de la prévention auprès du grand public (journée nationale de sécurité routière aux passages à niveaux) les accidents ont été réduits de moitié aux passages à niveau durant les 10 dernières années.

Intervention en milieu scolaire

SNCF a signé une convention de partenariat avec le ministère de l'Education nationale et mène des actions de sensibilisation auprès des jeunes pour prévenir les risques d'accidents et inciter aux bons comportements dans les transports collectifs. Ainsi, SNCF permet à ses salariés nommés Volontaires en Milieu Scolaire (VMS) de porter des messages éducatifs aux plus jeunes sur la sécurité et au respect des règles de citoyenneté dans les écoles primaires, les collèges et les lycées proches d'une zone sensible (voie, PN...). Sur l'année scolaire 2014/2015, près de 245 000 jeunes ont été sensibilisés par 465 VMS dont 88 sont des agents SNCF Réseau, qui ont reçu une formation spécifique pour intervenir dans les classes.

L'accessibilité des personnes à mobilités réduite

SNCF a déposé en 2015, un nouveau schéma directeur national appelé Agenda d'accessibilité programmée (Ad'AP) auprès du ministre des Transports. Il couvre la période 2015-2024 et porte sur la mise en accessibilité de 160 gares nationales pour un montant de 900 millions d'euros. Ce schéma sera complété par 20 nouveaux schémas Ad'AP régionaux qui sont rédigés par les conseils régionaux en leur qualité d'autorité organisatrice du transport ferroviaire régional et par le STIF en Île-de-France.

Pour aller plus loin : <http://www.accessibilite.sncf.com/> et les rapports annuels sur l'accessibilité.

INDICATEURS	2015
Total des Investissements sécurité (M€)	101
Nombre d'accidents de personnes sur le réseau* :	
• Nombre de personnes tuées (hors suicides et tentatives de suicide)	60
• Nombre de personnes blessées graves (hors suicides et tentatives de suicide)	47
• Nombre de suicides	296
Nombre d'intervention en milieu scolaire (nb)	9 879
- dont nombre d'interventions des VMS de SNCF Réseau	1 928
Nombre de jeunes sensibilisés par les VMS SNCF (nb)	244 317
Dépenses d'investissement visant à améliorer l'accessibilité (M€)	131
PN (passages à niveau) inscrits au programme de sécurisation nationale supprimés	6

*Cet indicateur ne prend pas en compte les 11 victimes de l'accident d'Eckwersheim qui n'a pas eu lieu « sur le réseau » mais sur un chantier.

4.3.1.4 Sécuriser nos infrastructures face au changement climatique

Avec des événements climatiques de plus en plus forts et récurrents, les circulations sont perturbées et les infrastructures ferroviaires sont soumises à de fortes contraintes. L'adaptation et la résistance technique de la voie, des installations et équipements électriques, des ouvrages tels que les ponts ferroviaires, etc. sont les nouveaux grands défis de SNCF Réseau pour faire face aux événements climatiques extrêmes.

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

- les fortes chaleurs dilatent les rails et les caténaires ;
- les grands froids, gel et givre, risquent de casser le matériel roulant ou les systèmes d'aiguillage ;
- les orages et fortes pluies entraînant des inondations peuvent dégrader les systèmes et installations électroniques des trains ou de signalisation ;
- les vents et les tempêtes sont aujourd'hui les causes de chutes d'arbres sur les voies et pourraient faire tomber demain les poteaux caténaires qui alimentent les trains en électricité, ce qui impacte les circulations et la sécurité sur le réseau.

Afin de réduire la vulnérabilité de l'infrastructure, SNCF Réseau met en place de nouvelles mesures déjà opérationnelles (ex. : réduction de la vitesse en cas de déformation des rails ; tournées de surveillance renforcées, entretien spécifique du réseau..) et travaille sur un

Plan de Continuité d'Activité (PCA) traitant du risque majeur d'inondation sur l'ensemble du territoire national.

Plus d'information sur les [conséquences du dérèglement climatique sur l'infrastructure](#).

INDICATEURS	2015
Part des retards des trains en minutes pour cause d'intempéries sur le total des causes imputables à la gestion de l'infrastructure (%)	11,9

4.3.2 ENJEU N°2 : RÉDUIRE NOTRE EMPREINTE ÉCOLOGIQUE ET CONSOLIDER NOS ATOUS ENVIRONNEMENTAUX

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

La gestion de nos consommations des ressources

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

Deuxième propriétaire foncier en France, SNCF Réseau est à la tête d'un patrimoine diversifié, d'environ 103 000 ha, réparti sur l'ensemble du territoire. Il est constitué pour l'essentiel d'emprises ferroviaires (97 000 ha) supportant plus de 60 000 km de voies et 4,7 millions de m² de bâtiments mais également d'un patrimoine en sommeil, où l'enjeu est de concilier les projets de développement des territoires avec les besoins ferroviaires futurs. Concernant les lignes inutilisées du réseau, SNCF Réseau met à disposition des emprises contribuant aux projets de développement local (voies vertes, exploitations touristiques, etc.) tout en préservant contractuellement la réversibilité des opérations.

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

INDICATEURS	2015
Quantité de ressources achetées, par nature :	
- Traverses en bois (unités)	360 000
- Traverses en béton (unités)	616 000
- Rails (tonnes)	159 765
- Ballast (tonnes)	2 260 000
- Cuivre caténaires (tonnes)	2 072
- Papier (tonnes)	1 450
Part des km de lignes fermées faisant l'objet de préservation de l'emprise (%)	59

Consommation d'eau des sites tertiaires et industriels (M m ³)	1,02
--	------

Notre engagement pour l'économie circulaire

Passer d'une économie linéaire à une économie circulaire des déchets et de leur recyclage est un enjeu majeur pour l'entreprise. L'objectif est de trouver des solutions innovantes dans lesquelles les déchets et les produits usagés de la voie, réinjectés dans les circuits de création de valeur à travers le recyclage et la valorisation, deviennent de véritables ressources.

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

D'autre part, les établissements de SNCF Réseau mettent en place des mesures telles que la mise en service de plateformes mutualisées pour la gestion des déchets, la valorisation des déchets non dangereux, des opérations de sensibilisation au tri sélectif, la sensibilisation des agents des différents métiers au recyclage.

INDICATEURS	2015
Ventes de matériaux en fin de vie (M€)	33
Quantité totale de déchets dangereux produits hors traverses bois (tonnes)	2 493
Part des rails réemployés (%)	7
Part de rails recyclés (%)	93
Part de ballast réemployé en suite rapide (%)	30 à 50
Volume d'amiante (tonnes) :	
- retiré du patrimoine bâti	673
- retiré des installations ferroviaires (signalisation)	40
Volume de traverses bois valorisées énergétiquement (tonnes)	62 244

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

La réduction de nos émissions polluantes

Afin de maîtriser les risques environnementaux liés à ses activités industrielles, SNCF Réseau assure un suivi continu de ses installations et sites sensibles (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), rénovation du parc des sous-stations, dépollution d'anciennes stations-services).

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

Concernant les émissions de particules fines liées à la combustion des moteurs diesel de nos parcs automobiles et d'engins travaux, un schéma directeur de renouvellement en électrique ou alternatif devrait réduire de façon conséquente les pollutions dans l'air.

INDICATEURS	2015
Investissements alloués à la dépollution des « sites pollués » (k€)*	200
Montants des provisions environnementales globales (M€)	147

Nombre d'incidents environnementaux (nb)	20
--	----

**correspondent aux investissements sur le deuxième semestre 2015*

4.3.2.3 Faire de chaque collaborateur un acteur contributeur d'une excellence environnementale

L'accompagnement, la sensibilisation et la formation des contributeurs est primordiale pour l'intégration de l'excellence environnementale dans les pratiques métiers.

Mise en œuvre des démarches environnementales

SNCF Réseau est engagé dans une démarche environnementale certifiée pour ses ICPE (sites industriels) et a mis en place un Système de Management Environnemental (SME) adapté pour ses autres établissements qui reprend les principales exigences de la norme ISO 14001. L'objectif est que 100% des établissements disposent d'un SME adapté d'ici fin 2016.

Les démarches d'éco-conception des projets permettent d'associer la composante environnementale dès le démarrage des études du projet et en itérations continues entre technique et environnement, pratique de l'ERC (Eviter, Réduire, Compenser), anticipation des risques et maîtrise des plannings.

INDICATEURS	2015
Pourcentage d'établissements Réseau dotés d'un SME (certifiés ISO 14001 ou avec SME adapté) (%)	13

Des programmes de recherche environnement

Les différents Métiers de SNCF Réseau lancent de vastes programmes d'innovation, de recherche et de développement pour réduire l'empreinte environnementale du Réseau Ferré National.

SNCF Réseau place la recherche et l'innovation au cœur de la politique de développement des infrastructures pour « Concevoir et adapter les infrastructures ferroviaires de demain ». Il s'agit pour l'entreprise de développer des infrastructures ferroviaires modernes, respectueuses de l'environnement, socialement responsables et économiquement viables.

INDICATEURS	2015
Nombre de projets d'études en R&D	99
Nombre de projets d'études en R&D liés à des questions environnementales	27
Montant des investissements en R&D (k€)	11 900
Montant des investissements en R&D liés à des questions environnementales (k€)	1 300

Innovation participative

Avec l'innovation participative, SNCF Réseau permet aux collaborateurs de partager leur créativité et leur esprit d'initiative.

Le réseau SYNAPSES réunit près de 300 experts scientifiques et techniques, afin de mutualiser les connaissances et les compétences, permettre la transversalité des disciplines, des métiers et des branches, hors d'un cadre hiérarchique. Il comprend une

formation doctorale en croissance avec quelques 60 thèses en cours, une politique en matière de brevets avec 31 brevets déposés depuis 2014.

Sensibilisation et formation des collaborateurs aux sujets environnementaux

La sensibilisation des collaborateurs de SNCF aux sujets environnementaux et plus largement de développement durable, se fait au travers d'informations régulières et de témoignages dans les journaux internes nationaux et régionaux, et relayées sur les sites intranet de l'entreprise. A l'occasion de la COP21, la sensibilisation interne a été renforcée notamment sur le sujet du climat.

De plus, en 2015, près de 377 agents du GPF ont bénéficié des 63 sessions dans des domaines ciblés comme les bases de l'environnement industriel, les déchets, les SME, les audits environnementaux (selon la norme ISO 14001), les ICPE, les outils informatiques internes dédiés à l'environnement, le droit de l'environnement mais aussi la protection de la nature, la loi sur l'eau, la concertation et une formation spécifique sur le bruit ferroviaire.

INDICATEURS	2015
Nombre d'agents SNCF formés aux sujets environnement (nb)	377
Dont agents de SNCF Réseau (nb)	66
Nombre d'heure de formation aux sujets environnementaux dispensés à l'attention des agents SNCF Réseau (heures)	529

4.3.2.4 Respecter les équilibres des écosystèmes naturels en tant que bien commun

La préservation des milieux naturels

SNCF Réseau est particulièrement concerné par l'enjeu de préservation de la biodiversité car les lignes ferroviaires peuvent modifier la cohérence écologique des écosystèmes et modifier les échanges entre espèces. Toutefois, les voies ferrées peuvent également jouer le rôle de corridors écologiques, couloirs de refuge ou de déplacements pour certaines espèces.

SNCF Réseau prend en compte l'environnement dans les études des projets ferroviaires grâce à un processus itératif de concertation, des spécialistes du domaine, pendant la conception du projet à des échelles de précision croissante. L'entreprise privilégie en premier lieu l'évitement des impacts sur les milieux naturels dès le début de la conception des projets. L'attention portée à la biodiversité est maintenue dans le cadre des concessions avec des exigences fortes inscrites dans les contrats

INDICATEURS	2015
Nombre des continuités écologiques des cours d'eau rétablis sur les 110 inscrits à la réglementation	2

Une politique raisonnée de maîtrise de la végétation de nos abords

Dans ses opérations de maintenance, SNCF Réseau utilise des produits phytosanitaires nécessaires à la maîtrise de la végétation le long des voies ferrées, ainsi que dans le cadre de l'entretien des dépendances vertes. Ces traitements sont en forte interface avec la sécurité et la régularité des circulations d'une part, et la sécurité des déplacements du personnel dans les emprises d'autre part. Néanmoins SNCF Réseau s'engage à être

exemplaire dans ses choix d'usages, dans la traçabilité et le professionnalisme de ses applications.

SNCF Réseau recherche et met en œuvre des solutions alternatives visant à limiter l'usage des produits phytosanitaires, telles que la pose de nattes anti-végétation ou de l'éco pâturage. Le Système d'Information Géographique pour la Maîtrise de la végétation (SIGMA), associé à des GPS d'origine agricole adaptés aux moyens de traitement ferroviaires, s'inscrit dans cette démarche. Début 2014, ces dispositifs innovants ont été installés sur les 54 trains et camions désherbeurs dont dispose SNCF Réseau.

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

Contribution à la science participative et l'engagement partenarial

En 2015, un partenariat a été signé avec le Museum national d'histoire naturelle (MNHN) afin que la totalité de ses inventaires écologiques soient versés progressivement à l'INPN (Inventaire National du Patrimoine Naturel) et soient donc comptabilisés à partir de 2016.

L'entreprise est membre fondateur du CILB (Club Infrastructures Linéaires et Biodiversité). Cet organisme, qui regroupe plusieurs gestionnaires d'infrastructures linéaires (transport ferroviaire, infrastructures autoroutières et routières, énergies, fluviales), soutient des projets de recherche pour favoriser la protection écologique dans la gestion de leurs réseaux.

L'entreprise collabore également avec France Nature Environnement (FNE) – une fédération qui regroupe plus de 3 000 associations - sur plusieurs thématiques environnementales.

En 2015, SNCF Réseau et la Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO) ont signé une convention-cadre en faveur de la préservation de la biodiversité aux abords des voies qui définit un programme pluriannuel d'actions communes.

INDICATEURS	2015
Nombre de conventions de gestion avec des gestionnaires d'espaces naturel et surface concernée	401 950 ha

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

Au regard de l'ensemble des modes de transport de marchandises et de personnes à l'échelle du territoire, le réseau ferré est le support d'une mobilité alternative plus durable car moins dépendante des énergies fossiles. En outre, si l'activité offre une alternative intéressante dans le cadre des politiques climatiques, elle ne dispense pas l'entreprise d'œuvrer en faveur d'une meilleure efficacité énergétique et de la diminution de ses propres émissions de GES.

Ainsi, Le Groupe Public Ferroviaire s'est engagé dans une politique Climat pour 2015 (année de la COP 21) en publiant sur la plateforme NAZCA de l'ONU une ambition de réduction des émissions de GES de 20% entre 2014 et 2025 (<http://climateaction.unfccc.int/company/sncf>).

Bilan des émissions GES de SNCF Réseau et du système ferroviaire

Pour atteindre cet objectif, SNCF Réseau a défini des actions à court, moyen et long termes qui commencent d'ores et déjà à être mises en œuvre :

- programme d'éco-conduite des voitures de services et des engins travaux
- programme d'économies d'énergie
- système « start and stop » pour les locomotives thermiques de SNCF Réseau,
- mise en service de nouveaux matériels plus performants,
- économie circulaire et écoconception.

Voir le [bilan d'émission de GES réglementaire](#).

INDICATEURS	2015
Emissions de GES total du Groupe Public Ferroviaire SNCF (scope1+2) (k éqCO ₂)	1 056
Emissions de GES total de SNCF Réseau (scope1+2) (k éqCO ₂)	154
Tonnes de CO ₂ évitées grâce au système ferroviaire (k éqCO ₂)	9 872

Contribution à la transition énergétique

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

Un schéma directeur des engins travaux et véhicules de services 2014-2025 a été établi permettant le renouvellement progressif des moteurs thermiques par des moteurs à moindre impact environnemental dont des moteurs électriques.

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

4.3.3 ENJEU N°3 : AMÉLIORER LA PERFORMANCE SOCIALE

Cette partie vient compléter la partie 2.6 plus haut dans ce rapport.

4.3.3.1 Développer le capital humain grâce à une politique de l'emploi pérenne

Effectifs

54 000 collaborateurs répartis dans 4 grands Métiers constituent les forces vives de SNCF Réseau. 11 Directions Territoriales et une Direction Générale Ile-de-France, et 72 établissements offrent une réponse de proximité pour garantir la sécurité et la qualité de l'infrastructure ferroviaire.

L'activité de SNCF Réseau nécessite une présence permanente sur certains sites donc des régimes de travail en horaires décalés (dont nuit et week-end). La Direction des ressources humaines porte une attention particulière aux personnels de ces régimes.

Mobilité

En 2014, les sociétés du groupe ont signé la charte « Mobilité groupe » pour favoriser entre elles les passerelles et parcours professionnels.

La mobilité s'inscrit dès le recrutement à SNCF Réseau avec des dispositifs incitatifs pour améliorer l'adéquation entre besoins et compétences. Ainsi l'importance de la charge de travaux nécessite d'utiliser les ressources humaines de façon ponctuelle en favorisant la mobilité géographique.

De ce fait SNCF Réseau a développé le recours aux services des Espaces Initiatives Mobilité (EIM) pour accompagner les agents sur des nouveaux postes.

SNCF Réseau s'inscrit également dans une démarche de solidarité dans le GPF :

- SNCF Réseau poursuivra le développement des formations pré-qualifiantes mises en place vers ses métiers stratégiques dans une logique de reconversion des femmes et des hommes de SNCF Mobilités ou de l'EPIC de tête intéressés par le riche panel de métiers proposés par SNCF Réseau.
- Une collaboration dynamique sera mise en place avec les EIM pour promouvoir les métiers du Réseau et accompagner et former les candidats volontaires.

Rémunération

La maîtrise de la masse salariale est un des leviers qui doit permettre à SNCF Réseau de limiter l'impact des charges de personnel dans le coût du sillon fourni à nos clients.

Depuis 2007, l'entreprise a cherché à contenir le niveau des mesures générales accordées tout en apportant une attention particulière aux salariés pour lesquels l'évolution de la rémunération présenterait des aspects critiques : par le déclenchement de l'ICM pour les bas salaires (< SMIC) et le déclenchement de la GIPAC (garantie individuelle du pouvoir d'achat des cheminots) pour chaque cheminot dont l'évolution de la rémunération brute principale serait inférieure à celle de l'inflation calculée sur une période de 4 ans.

Le 9 juillet 2015, pour la première fois à SNCF, un accord d'intéressement au bénéfice des salariés a été signé avec certaines organisations syndicales. Grâce à cet accord, dès juin 2016, les salariés des deux Epic percevront une prime, sous réserve que les objectifs de performance de l'année 2015 soient tenus.

INDICATEURS	2015			
Nombre total de salariés (situation au 31 décembre) hors alternants et contrats aidés	54 118			
Répartition des agents par collèges (Cadres supérieurs/ Cadres/ Maîtrise/ Exécution)	CS 547	C 13358	M 20581	E 19632
Répartition des agents géographique (IDF/Province)	IDF 16421		Province 37697	
Répartition des agents par type de contrat (CDI/CDD/alternants, contrats aidés)	CDI 53902	CDD 216	Alt 2170	CA 2246

Effectif total par tranche d'âge (de 5 en 5)		
- moins de 26	2 811	
- de 26 à 30	6 564	
- de 31 à 35	7 013	
- de 36 à 40	7 211	
- de 41 à 45	8 130	
- de 46 à 50	6 808	
- de 51 à 55	8 366	
- 55 et plus	7 215	
Nombre total de recrutements (nb de CDI)	2 259	
- dont Cadre permanent ou statut cheminot (nb)	1 775	
- dont Contractuel (nb)	479	
Nombre d'alternants recrutés en CDI (nb)	391	
Nombre total de licenciements (nb de CDI)	181	
Part des salariés selon les régimes de travail (A pour régime de bureau et B+C pour régimes en horaires décalés dont WE et nuit)	A 8 144	B+C 45 974
Charges de personnel brutes (M€)	3 402	
CMA : Coût Moyen Agent (situation au 31 décembre) (€)	60 603	
Montant total des 10 plus hautes rémunérations (M€)	2,7	
Taux d'absentéisme pour maladie (%)	3,8	
Nombre de jours d'absence par agent (nb)	9,4	

Gestion des emplois et des compétences

En 2016, la négociation de l'accord sur la Gestion prévisionnelle des Emplois et des Compétences démontrera la volonté de l'entreprise à accélérer sa volonté de s'adapter aux évolutions technologiques et sociétales qui transformeront ses métiers.

Des évolutions sont déjà engagées dans les différents métiers qui impactent significativement les effectifs en quantité et en qualité. Le défi de la performance économique sera de poursuivre la conduite de la réalisation des projets d'investissement en lignes nouvelles ou sur le réseau exploité, en optimisant les coûts et en garantissant la qualité et la sécurité.

L'évolution des métiers modifie les formations de base des opérateurs, qui sont refondues et qui intègrent de nouveaux outils digitaux.

4.3.3.2 Favoriser l'accès des femmes à tous les emplois et lutter contre les discriminations

Promouvoir la mixité

Riche de ses métiers techniques, SNCF Réseau s'inscrit aussi dans une volonté de plus forte parité hommes/femmes et veut faire progresser le taux de féminisation de ses équipes qui reste encore très nettement insuffisant. Un plan d'action est mis en place afin de le faire progresser.

Le 10 juillet 2015, un accord unanime pour favoriser la mixité et l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes dans l'entreprise a été signé avec trois organisations syndicales. Signé pour une période de quatre ans (2015-2018), cet accord comporte quatre axes d'action : l'accroissement de la féminisation de l'entreprise, la garantie de règles

équitable dans les parcours professionnels, la lutte contre toutes les formes de sexisme et des actions en faveur de l'équilibre entre vie professionnelle et vie personnelle.

Associé à l'obtention du label Afnor Égalité professionnelle en 2014 (pour trois ans), aux nombreuses initiatives du réseau « SNCF au féminin » et à des actions telles que « La semaine de la mixité », cet accord illustre la volonté de l'entreprise de poursuivre crescendo sa transformation en tant qu'acteur social innovant et responsable. Son ambition : le développement d'une culture fondée sur des valeurs d'égalité et d'équité entre femmes et hommes, dès leur recrutement et tout au long de leur parcours professionnel.

INDICATEURS	2015			
Part des femmes dans l'effectif global et par collèges (Cadres supérieurs/ Cadres/ Maîtrise/ Exécution) (%)	12,0			
	CS 15,0	C 18,6	M 12,4	E 7,1
Part des hommes dans l'effectif global et par collèges (Cadres supérieurs/ Cadres/ Maîtrise/ Exécution) (%)	88,0			
	CS 85,0	C 81,4	M 87,6	E 92,9
Pourcentage de recrutement féminin (%)	13,8			
Pourcentage de recrutement masculin (%)	86,2			
Part des femmes cadres recrutées chez Réseau (%)	35,1			
Part des femmes au sein des organes de gouvernances (%)	45,8			
Part de femmes sur poste de management opérationnel (DET, DT) (%)	8,3			

Lutte contre les discriminations

SNCF a remporté le 5 novembre 2015 les Trophées de la diversité dans la catégorie « management de la diversité » pour son kit de sensibilisation diffusé aux managers en avril dernier. L'entreprise réaffirme son ambition de poursuivre son engagement en faveur de sa politique globale de Diversité.

L'année 2015 est la première année du 7ème Accord d'Entreprise 2015-2017 en faveur de l'Emploi des Travailleurs Handicapés.

Les engagements clés de l'accord pour la période 2015-2017 :

- 300 recrutements de personnes en situation de handicap ;
- 75 alternants en situation de handicaps recrutés au sein du nouveau dispositif HANTRAIN ;
- 100 alternants en situation de handicap accueillis sur tous types de diplômes ;
- 300 stagiaires en situation de handicap accueillis sur la durée de l'accord.

La mise en place de la mission handicap à SNCF Réseau le 1er juillet 2015 résulte des responsabilités employeur de l'EPIC et crée de nouvelles attentes. Une vigilance particulière a été mise en place dans les domaines suivant :

- Maintien de l'emploi : Accompagner les agents pour faire leur demande de RQTH (Reconnaissance de la qualité des travailleurs handicapés) auprès de la MDPH (Maison départementale des personnes handicapées) ;
- Achats au secteur protégé : *développé dans la partie 4 « Territoires » avec les achats solidaires.*

- Recrutement : Permettre un traitement optimum des candidatures TH ; développer le dispositif Hantrain ; mettre en place de nouvelles formations en fonction des besoins.

Contrat de génération et transmission des compétences à SNCF Réseau

Dans un contexte de très fort renouvellement des ressources humaines, actuel et à venir dans les 2 ans, SNCF Réseau a établi des préconisations de formation et de mise en place de référents pour accompagner l'intégration des nouveaux embauchés dans les établissements.

Un dispositif dit de monitorat, ayant comme objet de renforcer les établissements d'Ile de France par des salariés expérimentés venant d'autres structures a été mis en place.

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

4.3.3.3 Garantir le bien-être au travail de chacun

Qualité de vie au travail (QVT)

Dans son programme Mieux Vivre au Travail pour l'amélioration de la qualité de vie au travail et la gestion du stress, SNCF propose un plan en plusieurs volets avec comme objectifs la détection des situations à risques par le suivi d'indicateurs (taux d'absentéisme, fréquence et gravité des accidents du travail,).

Depuis sa mise en place en 2009, plus de 200 diagnostics « qualité de vie au travail » ont été expérimentés dans les établissements, suivis de plan d'actions correctives. Ces diagnostics ont permis d'identifier les points à travailler pour améliorer la qualité de vie au sein des équipes.

Baromètre Allure

ALLURE est la démarche d'écoute des collaborateurs de SNCF Réseau. Elle fournit aux établissements et aux directions un outil de mesure au service du pilotage participatif de la performance managériale et sociale.

Cette enquête interne permet aux managers et aux acteurs RH de mieux comprendre la perception et le ressenti qu'ont les membres des équipes de travail à travers le niveau de satisfaction des agents sur 4 dimensions de la performance managériale et sociale : implication, qualité de vie, compétences, management et confiance.

Allure permet d'objectiver les points forts et les difficultés ressenties. Il mesure les progrès réalisés entre deux écoutes et constitue une démarche participative au service du dialogue et de la confiance

SNCF Réseau active cette écoute de tous les salariés sur un cycle de 2 ans, garantissant l'anonymat des réponses et des restitutions annuelles.

En 2015, une première vague a été réalisée avec un taux de participation de 51%. La seconde vague, quant à elle, a connu un taux de participation de 57%. Des plans d'actions sont en cours.

La prévention des risques psycho-sociaux

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

4.3.3.4 Aménagement du temps de travail

Fin de carrière

Pour faciliter la transition entre activité et retraite, il est proposé aux agents en fin de carrière la possibilité d'aménager leur temps de travail, sous la forme d'une cessation progressive d'activité (CPA), fixe ou dégressive, pouvant aller de 1 à 3 ans (avec une durée du travail de 50 à 80% du temps complet). En outre, un sous-compte fin d'activité du compte épargne temps (CET) leur permet de cumuler jusqu'à deux cent cinquante jours afin de quitter l'entreprise plus tôt.

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

Temps partiel

Suite à la signature de l'accord collectif relatif au temps partiel, les salariés de SNCF Réseau ont la possibilité de réduire leur durée de travail hebdomadaire. Cette réduction peut être de 50 à 91,4% du régime de travail, permettant ainsi de se consacrer à un projet personnel ou professionnel.

L'accord mixité prévoit une approche de soutien dans l'équilibre vie professionnelle et vie privée, et peut donner des suites favorables de temps partiels exprimée pour le père ou la mère.

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

Télétravail

Le télétravail est mis en œuvre au sein de l'entreprise dans le cadre du télétravail alterné : la personne exerce son activité salariée alternativement à domicile et dans les locaux de l'entreprise.

Le télétravail correspond à une demande sociétale et favorise l'équilibre vie privée/professionnelle. Il contribue ainsi à réduire le stress et à mobiliser les énergies vers les objectifs de l'entreprise

SNCF Réseau active ce levier notamment dans le cadre de déménagement du lieu de travail pouvant rallonger les temps de trajet pour le personnel et examine toutes les demandes exprimées.

INDICATEURS	2015
Nombre de salariés en télétravail (nb)	507

Politique de formation

La formation professionnelle constitue un levier majeur de la stratégie de développement de l'entreprise. Près de 6 % de la masse salariale y sont consacrés chaque année. Le maintien et l'évolution des compétences des agents se sont inscrit dans le nouvel environnement organisationnel et réglementaire : création de SNCF Réseau, application d'un nouvel arrêté aptitude et mise en œuvre de la nouvelle loi sur la formation.

- M&T a continué le développement de nouvelles méthodes pédagogiques, en mobilisant tous les acteurs de la formation pour former et développer différents modes d'apprentissage et les adapter à la nouvelle génération d'agents recrutés par SNCF Réseau. 2015 a contribué à renforcer le management technique en pérennisant les compétences fondamentales des agents et dirigeants, sur les métiers les plus stratégiques de la maintenance.
- Sur le métier circulation la Convention Sécurité du 3 février 2015 a constitué le lancement de la démarche « Excellence Sécurité » au sein du Groupe Public Ferroviaire. Elle porte sur six axes:
 - Développer un comportement «Proactif»
 - Installer un système d'analyse par les « Risques »
 - Maîtriser les interfaces entre les entités et jusqu'aux établissements
 - Simplifier autant que nécessaire les procédures et la documentation mis à disposition de chaque agent
 - Créer les conditions Managériales pour que chaque agent s'implique personnellement
 - Disposer d'outils et d'équipements à la pointe du digital et de l'innovation

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

Pour atteindre ses ambitions, l'investissement consenti en formation continue est donc resté à un niveau élevé en 2015. Il s'est réalisé en cohérence avec les engagements de l'accord formation, du contrat de génération, de l'accord diversité et de l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes et de la mixité.

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

Le comportement éthique

La direction de l'Éthique SNCF définit la politique pour le Groupe afin d'apporter un éclairage sur les questions d'éthique. Il a été remis à chacun des collaborateurs de SNCF Réseau un guide de sensibilisation sur les conflits d'intérêt. Il propose plusieurs recommandations afin d'adopter un comportement adéquat en cas de conflit d'intérêt, notamment en terme de transparence. En cas de doute ou de questionnement, les collaborateurs peuvent se référer à un responsable déontologie via une adresse mail dédiée.

Relations sociales

L'EPIC SNCF « assure la conduite des relations sociales au niveau du Groupe public ferroviaire, notamment pour ce qui concerne la négociation sociale et l'animation des instances représentatives du personnel relevant du Groupe public ferroviaire» (loi du 4 août 2015). Au premier rang de ces IRP figure le Comité central du GPF.

Depuis le 10 mars 2015, les négociations entre la direction et les organisations syndicales représentatives du groupe public ferroviaire s'attachent à construire un cadre contractuel commun, en accord avec la loi du 4 août 2014. Ces démarches s'inscrivent dans le respect de la liberté d'association et du droit de négociation collective prévues dans les normes internationales et européennes telles que les conventions de l'Organisation Internationale du Travail, les principes du Pacte mondial des Nations Unies et la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen.

Harmonisation et équité pour l'ensemble des personnels sont les principes fondateurs de ces accords pour garantir l'unité sociale au sein du groupe pour l'ensemble des salariés SNCF, qu'ils soient statutaires ou contractuels.

En 2015, 22 accords ont été signés au niveau du GPF, dont quelques-uns sont décrits plus haut.

INDICATEURS	2015
Nombre d'accords dans l'année (nb)	22
Nombre de préavis déposés par les IRP (nb)	199

4.3.4 ENJEU N°4 : RENFORCER NOTRE IMPLICATION TERRITORIALE

Sécurité du réseau ferroviaire, offre performante de services de transports, accès aux territoires, développement économique et social, rôle des collectivités, accessibilité... Autant de problématiques liées à la mobilité durable des biens et des personnes sur le réseau ferroviaire national. Pour y répondre, SNCF Réseau met en place des actions concrètes et innovantes, avec la participation de l'ensemble de ses parties prenantes.

Depuis le 1^{er} janvier, l'Autorité environnementale (AE) du CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable) a rendu 92 décisions sur des cas par cas et

62 avis sur des études d'impact ont été publiés. SNCF Réseau représente l'un des principaux interlocuteurs de cette instance. Créée en 2009, l'AE a comme rôle de :

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

INDICATEURS	2015
Nombre d'avis sur étude d'impact émis par l'Autorité environnementale (AE)	9
Nombre de cas par cas déposé auprès de l'AE (nb)	11
Nombre de cas par cas ayant conduit à une décision de ne pas faire une étude d'impact (nb)	10
Montant des dépenses d'investissement activées par les grands projets de développement (M€)	2 337
Montant des dépenses d'investissement activées par les projets régionaux de développement (M€)	619

4.3.4.1 Inscrire le dialogue territorial au cœur de nos pratiques

Implanté sur l'ensemble du territoire français, l'entreprise met en place des actions de concertation et de proximité en direction des citoyens, des collectivités et des personnes en difficulté.

La concertation, une volonté de dialogue

Depuis plus de 15 ans, SNCF Réseau met en place une politique de concertation et de participation du public autour de trois piliers clés : la prise en compte des besoins du territoire, la performance économique et publique, et la préservation de l'environnement. Cette démarche de dialogue et d'écoute est mise en œuvre pour chacun des projets développés par l'entreprise.

SNCF Réseau a acquis un véritable savoir-faire en matière de concertation. A l'impulsion donnée par le législateur, se sont ajoutées des démarches innovantes et volontaristes, mises en œuvre dès 1997. Depuis, SNCF Réseau a développé une véritable culture du dialogue avec les parties prenantes et le grand public

L'entreprise a adopté une charte de la conduite de la concertation en 2011 et de nouvelles modalités de dialogue ont été expérimentées au-delà des projets de lignes nouvelles.

Cette démarche participative a permis au management des projets et aux ressources humaines de SNCF Réseau d'intégrer la concertation à de nombreux secteurs de l'entreprise, en fonction des enjeux du territoire.

Plus d'information sur la [Concertation et voir la Carte des concertations annuelle](#).

INDICATEURS	2015
Nombre de concertations (nb)	26
Nombre de concertations volontaires (nb)	14
Nombre de partenariats avec des associations nationales et locales en	111

matière de développement durable (nb)	
---------------------------------------	--

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

Achats responsables et solidaires

SNCF Réseau impulse le développement local par la mise en œuvre d'une politique d'achat favorable aux PME. En 2015, de 25% à 30% des achats SNCF Réseau s'est effectué auprès de PME locales. De plus, l'entreprise accorde une part importante aux achats solidaires qu'elle effectue par différentes démarches : des ateliers et chantiers d'insertion (ACI), auprès du secteur du travail, protégé et adapté (Handicap, EA, ESAT), auprès d'entreprise d'insertion (EI), associations intermédiaires (AI) et ETTI. Des clauses sociales sont demandées dans les marchés de travaux pour développer l'égalité des chances par l'emploi aidé dans les régions sensibles.

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

INDICATEURS	2015
Montant des achats solidaires (directs et indirects) SNCF Réseau (M€)	3,9
Equivalent en nombre d'emplois obtenu par le secteur protégé et adapté (EE)	38
Nombre de chantiers d'insertion (nb)	35
Nombre de contrats aidés générés par les chantiers d'insertion (nb)	288
Nombre d'heures en insertion sociale réalisées par des clauses sociales (h)	51 316
Surfaces cédées dans l'année (hectares)	107
dont surfaces cédées pour la création de logements (hectares)	15
Nombre de logements créés (nb)	950
dont nombre de logements sociaux créés (nb)	600

Fondation SNCF

La Fondation SNCF organise sa mission de soutien de l'intérêt général autour de trois thématiques majeures : l'éducation, la culture et la solidarité. La Fondation SNCF propose également le mécénat de compétences. Ce dernier consiste pour un salarié à mettre son savoir-faire à disposition d'une association sur son temps de travail, et ce jusqu'à dix jours par an. A ce titre, près de 200 salariés de SNCF Réseau ont ainsi mis leurs compétences au service d'associations. www.fondation-sncf.org/.

INDICATEURS	2015
Versement de SNCF Réseau à la Fondation SNCF (k€)	500
Nombre de projets soutenus par la Fondation SNCF (nb)	800
Nombre de collaborateurs SNCF Réseau ayant participé au mécénat de compétences (nb)	245

Plus d'information sur [l'ancrage territorial](#) de SNCF Réseau.

4.3.4.3 Prévenir et réduire le bruit ferroviaire

Pour réduire les nuisances sonores, SNCF Réseau mène des actions sur le réseau ferroviaire existant, et dans le cadre de la modernisation du réseau et le développement de nouvelles lignes. La dimension acoustique est ainsi prise en compte dès le début des projets afin d'éviter le risque de gêne et le réduire le cas échéant. La réduction de l'émission sonore nécessite donc des actions, parfois combinées, sur le matériel roulant, sur l'infrastructure, sur la voie et sur l'exploitation.

Les Points Noirs du Bruit (PNB) ferroviaire

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

Par ailleurs, l'entreprise s'implique dans des programmes d'innovation et de recherche aux niveaux national et européen (coopération avec la DB Netze).

Nuisances sonores sur les chantiers ferroviaires

Lors de chantiers ferroviaires, SNCF Réseau veille à limiter les nuisances acoustiques liées aux différentes phases de travaux et à l'utilisation d'engins de chantier agréés et respectant les normes de bruit. Les riverains sont systématiquement informés sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour les limiter.

Plus d'informations sur les actions de réductions du [bruit ferroviaire](#).

INDICATEURS	2015
Investissements consacrés à la résorption PNB hors projets de développement et de modernisation (M€)	8,8
Nombre de logement PNB traités	2 405
Population ayant bénéficiée d'un traitement PNB (nombre de personnes)	5 550

4.4 MÉTHODOLOGIE DU REPORTING EXTRA FINANCIER

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

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

La gouvernance du reporting, le processus, le calendrier et les spécificités de méthodologie de certains indicateurs sont expliqués dans une note de méthodologie disponible [en ligne](#) et repose sur la construction d'un Protocole de reporting extra-financier qui n'est pas publié à ce jour mais référencé en interne à l'entreprise.

Dû à la réforme ferroviaire qui implique des changements de périmètre, l'année de référence de ce reporting est l'année 2015. SNCF Réseau publiera un rapport de développement durable mi 2016.

Le Tableau de synthèse des indicateurs est disponible [en ligne](#).



COMPTES CONSOLIDÉS AU 31 DÉCEMBRE 2015

31 décembre 2015

COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS DU GROUPE SNCF RESEAU

IFRS – en millions d’euros

15-17 rue Jean-Philippe Rameau – 93212 La Plaine Saint-Denis Cedex



Sommaire

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE	80
ACTIF CONSOLIDÉ.....	80
PASSIF CONSOLIDÉ	81
COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ.....	82
ÉTAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ.....	83
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	84
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	85
PRESENTATION DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC RESEAU	86
NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDES	86
1. REFERENTIEL COMPTABLE.....	86
1.1 Application des ifrs	86
1.1.1 Normes et interprétations publiées par l'IASB et d'application obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2015	87
1.1.2 Normes et interprétations publiées non appliquées par anticipation pour la préparation des comptes consolidés annuels 2015	87
1.2 Jugements et estimations comptables	88
1.3. Principes de consolidation.....	90
2. FAITS MARQUANTS	91
2.1 Réforme du ferroviaire	91
2.2 Comparabilité des exercices	92
2.3 Perte de valeur.....	97
2.4 Accident ferroviaire.....	97
2.5 contrôle fiscal	97
2.6 évènements postérieurs à la clôture	97
NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDES	98
3. MARGE OPÉRATIONNELLE	98
3.1 Chiffre d'affaires	98
3.2 Achats et charges externes	99
3.3 Charges de personnel et effectifs	100
3.4 Impôts et taxes	100
4. ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS	102
4.1 Immobilisations incorporelles et corporelles	102
4.1.1 Immobilisations incorporelles.....	102
4.1.2 Immobilisations corporelles.....	103
4.1.3 Investissements	106
4.1.4 Dotations aux amortissements	107
4.1.5 Résultat de cession d'actifs	108
4.2 Subventions SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT.....	108

4.2.1	Synthèse des subventions non courantes.....	109
4.2.2	Synthèse des subventions courantes.....	111
4.2.3	Investissements.....	111
4.2.4	Reprise de subventions d'investissement.....	111
4.3	Droit d'utilisation accordé au concessionnaire.....	111
4.4	Actifs et passifs destinés à être cédés.....	111
4.5	Test de valeur des actifs immobilisés.....	112
4.6	BESOIN EN FOND DE ROULEMENT opérationnel.....	116
4.6.1	Stocks et en-cours.....	116
4.6.2	Créances d'exploitation.....	117
4.6.3	Subventions à recevoir.....	118
4.6.4	Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs.....	119
4.7	PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES.....	120
4.7.1	Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers.....	121
4.7.2	Provisions pour risques environnementaux.....	121
4.7.3	Provisions pour litiges et risques contractuels.....	122
4.7.4	Provisions pour déménagement.....	123
5	AVANTAGES DU PERSONNEL.....	124
5.1	Description des avantages du personnel.....	124
5.1.1	Régimes de retraite et assimilés.....	124
5.1.2	Prévoyance.....	124
5.1.3	Action sociale.....	124
5.1.4	Rentes Accidents du travail.....	124
5.1.5	Cessation Progressive d'Activité.....	124
5.1.6	Médailles du travail et autres avantages.....	125
5.2.	Evolution de la situation nette des régimes.....	125
5.2.1	Décomposition du passif.....	125
5.2.2	Variation du passif.....	125
5.3	Charges des régimes d'avantages du personnel.....	129
5.3.1	Charge nette au titre des régimes à prestations définies.....	130
5.3.2	Charge nette au titre des régimes à cotisations définies.....	130
5.4	Hypothèses et écarts actuariels.....	131
5.4.1	Principales hypothèses actuarielles retenues.....	131
5.4.2	Analyse par nature des écarts actuariels.....	132
5.5.	REMUNERATION DES DIRIGEANTS.....	134
6.	CAPITAUX ET FINANCEMENTS.....	135
6.1	ENDETTEMENT FINANCIER NET.....	135
6.1.1	Coût de l'endettement financier net.....	135
6.1.2	Calcul de l'endettement financier net.....	136
6.1.2.1	Actifs financiers.....	139
6.1.2.1.1	Prêts et créances au coût amorti.....	139
6.1.2.1.2	Actifs disponibles à la vente.....	140

6.1.2.1.3	Actifs à la juste valeur par le résultat	140
6.1.2.1.4	Actifs financiers PPP.....	140
6.1.2.1.5	Juste valeur positive des instruments financiers dérivés.....	140
6.1.2.2	Trésorerie et équivalents de trésorerie	140
6.1.2.3	Passifs financiers.....	140
6.1.2.3.1	Dette long terme SNCF Réseau.....	143
6.1.2.3.2	Dette long terme SNCF	145
6.1.2.3.3	Dettes de trésorerie et trésorerie passive.....	146
6.1.2.3.4	Passifs financiers PPP	146
6.2	GESTION DES RISQUES FINANCIERS ET INSTRUMENTS DERIVES	147
6.2.1	Gestion du risque de taux d'intérêt	147
6.2.2	Gestion du risque de change	150
6.2.4	Gestion du risque de crédit et de contrepartie	151
6.2.4.1	Les placements financiers.....	152
6.2.4.2	Les instruments financiers dérivés	152
6.2.5	Risque de liquidité.....	153
6.3	SITUATION COMPTABLE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES.....	155
6.3.1	Instruments dérivés par traitement comptable	155
6.3.1.1	Couverture de flux de trésorerie	156
6.3.1.2	Couverture de juste valeur	159
6.3.1.3	Instruments non qualifiés en comptabilité de couverture.....	160
6.3.2	Instruments dérivés par type d'instrument.....	160
6.3.2.1	Instruments dérivés de change	160
6.3.2.1.1	Swaps de devises ayant un sous-jacent actif.....	162
6.3.2.1.2	Swaps de devises ayant un sous-jacent passif	162
6.3.2.2	Instruments dérivés de tauxr	165
6.4	DOTATION EN CAPITAL	168
7.	IMPOTS SUR LES RESULTATS	169
7.1	Analyse de l'impôt en résultat	169
7.2	Preuve d'impôt.....	170
7.3	Sources d'impôts différés	170
8.	Information sectorielle	171
9.	RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES.....	171
9.1	Relations avec le groupe public ferroviaire	171
9.1.1	Relations avec SNCF Mobilités.....	171
9.1.2	Relations avec SNCF	172
9.2	Relations avec l'Etat ET LES COLLECTIVITES.....	172
10.	ENGAGEMENTS HORS BILAN.....	173
10.1	Engagements reçus et donnés.....	173
11.	HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES	175

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE

ACTIF CONSOLIDÉ

<i>en millions d'euros</i>	Notes	31/12/2015	31/12/2014 retraité
Immobilisations incorporelles	4.1.1	247	98
Immobilisations corporelles	4.1.2	57 476	61 738
Actifs financiers	6	3 827	2 750
Titres mis en équivalence		9	-
Impôts différés actifs	7.3	3 691	3 801
Actifs non courants		65 250	68 388
Stocks et en-cours	4.6.1	478	-
Créances d'exploitation	4.6.2	2 658	1 785
Subventions à recevoir	4.6.3	2 052	2 117
Actifs financiers	6	172	678
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6	2 523	2 863
Actifs courants		7 882	7 442
Actifs détenus en vue d'être cédés	4.4	1	1
Total de l'actif		73 132	75 830

La présentation du bilan ayant été modifiée en 2015, le bilan de 2014 a été retraité de façon à rendre sa présentation comparable à celle de 2015. Le rapprochement entre les deux formats de présentation est décrit dans la note 2 – « Faits marquants ».

PASSIF CONSOLIDÉ

<i>en millions d'euros</i>	Notes	31/12/2015	31/12/2014 Retraité
Capital	6.4	9 765	9 765
Réserves et résultats accumulés		-21 395	-11 661
Capitaux propres - Part du Groupe		-11 630	-1 897
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		-	-
Capitaux Propres totaux		-11 630	-1 897
Engagements envers le personnel	5	837	15
Provisions	4.7	583	430
Subventions d'investissement	4.2	26 011	24 222
Passifs financiers	6	44 720	41 550
Droit d'utilisation accordé au concessionnaire	4.3	2 469	2 065
Passifs non courants		74 620	68 281
Engagements envers le personnel	5	52	-
Provisions	4.7	32	25
Dettes d'exploitation	4.6.4	4 204	3 035
Subventions	4.2	1 793	1 966
Passifs financiers	6	4 059	4 418
Passifs courants		10 140	9 444
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	4.4	2	2
Total du passif et des capitaux propres		73 132	75 830

La présentation du bilan ayant été modifiée en 2015, le bilan de 2014 a été retraité de façon à rendre sa présentation comparable à celle de 2015. Le rapprochement entre les deux formats de présentation est décrit dans la note 2 – « Faits marquants ».

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

<i>en millions d'euros</i>	Notes	31/12/2015	31/12/2014 retraité
Chiffre d'affaires	3.1	6 264	6 026
Achats et charges externes	3.2	-2 848	-3 698
Charges de personnel	3.3	-1 202	-132
Impôts et taxes	3.4	-146	-86
Autres produits et charges opérationnels		27	-5
Marge opérationnelle	3	2 095	2 104
Dotations aux amortissements	4.1.4	-1 776	-1 583
Variation nette des provisions		-56	-41
Reprise de subventions d'investissement	4.2.3	618	582
Résultat de cession d'actifs	4.1.5	72	89
Résultat opérationnel courant		952	1 152
Pertes de valeur	4.5	-9 600	-
Résultat opérationnel		-8 648	1 152
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		1	-
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		-8 646	1 152
Coût de l'endettement financier net et autres	6.1	-1 212	-1 299
Coût financier net des avantages du personnel	5.3	-13	-
Résultat financier		-1 225	-1 299
Résultat des activités ordinaires avant impôt		-9 871	-146
Impôt sur les résultats	7	-45	-67
Résultat net des activités ordinaires		-9 916	-213

La présentation du compte de résultat ayant été modifiée en 2015, le compte de résultat de 2014 a été retraité de façon à rendre sa présentation comparable à celle de 2015. Le rapprochement entre les deux formats de présentation est décrit dans la note 2 – « Faits marquants ».

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

<i>en millions d'euros</i>	Notes	31/12/2015	31/12/2014
Résultat net de la période		-9 916	-213
Autres éléments du résultat global :			
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	6.3.1.1	344	-516
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		-134	173
Total des autres éléments du résultat global recyclables		211	-344
Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	5	-14	-2
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies		-	1
Total des autres éléments du résultat global non recyclables		-14	-2
Résultat global total de la période		-9 719	-558

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

en millions d'euros

	Capital	Réserves non recyclables	Réserves recyclables	Réserves accumulées	Résultat de la période	Capitaux propres totaux
Capitaux propres publiés au 31/12/2013	9 765	-	-637	-10 412	-60	-1 344
Correction d'ouverture	-	-	-	-	-	-
Incidence des changements de méthode comptable	-	-	-	6	-	6
Capitaux propres retraités au 01/01/2014	9 765	-	-637	-10 406	-60	-1 338
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-213	-213
Autres éléments de résultat global	-	-2	-344	-	-	-345
Résultat global total	-	-2	-344	-	-213	-558
Affectation du résultat	-	-	-	-60	60	-
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-
Autres variations	-	-	-	-	-	-
Capitaux propres retraités au 31/12/2014	9 765	-2	-981	-10 466	-213	-1 897
Incidence des changements de méthode comptable	-	-	-	-	-	-
Capitaux propres retraités au 31/12/2014	9 765	-2	-981	-10 466	-213	-1 897
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-9 916	-9 916
Autres éléments de résultat global	-	-14	211	-	-	197
Résultat global total	-	-14	211	-	-9 916	-9 719
Affectation du résultat	-	-	-	-213	213	-
Variation de périmètre	-	-	-	-13	-	-13
Autres variations	-	-	-	-1	-	-1
Capitaux propres publiés au 31/12/2015	9 765	-15	-770	-10 693	-9 916	-11 630

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Notes	31/12/2015	31/12/2014 retraité
Résultat net, part du groupe		-9 916	-213
Part des minoritaires dans le résultat		-	-
Résultat net de l'exercice		-9 916	-213
Eliminations :		-	-
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées		-1	-
de la charge (produit) d'impôt différé		44	45
des amortissements et provisions		10 817	1 030
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)	6.1	20	83
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	4.1.5	-72	-89
Autres produits et charges sans incidence de trésorerie		-	-
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		893	855
Eliminations :		-	-
de la charge (produit) d'impôt courant	7	-	22
du coût de l'endettement financier net	6.1	1 188	1 216
des produits de dividendes		-	-
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		2 082	2 094
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	4.6	222	60
Impôts décaissés (encaissés)		-25	-22
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		2 279	2 132
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise*	4.5.	-158	-
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée		-	-
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1	-5 116	-5 614
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		76	128
Nouveaux actifs financiers de concession		-	-
Encaissement sur actifs financiers de concession		-	-
Acquisition d'actifs financiers		-	-
Cession d'actifs financiers		-	-
Variation des prêts et avances consentis		-	-
Subventions d'investissement reçues	4.2.3	1 196	1 298
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-4 002	-4 188
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres		2	-
Emission d'emprunts		4 005	4 749
Remboursements d'emprunts		-1 622	-2 261
Intérêts financiers nets versés		-1 167	-1 248
Dividendes payés aux actionnaires du groupe		-	-
Dividendes payés aux minoritaires		-	-
Variation des dettes de trésorerie		100	409
Variation des dérivés		-	-
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		1 318	1 648
Incidence de la variation des taux de change		-	-
Incidence des changements de principes comptables		1	-
Incidence des variations de juste valeur		-	2
Variation de trésorerie		-404	-406
Trésorerie d'ouverture	6	2 851	3 257
Trésorerie de clôture	6	2 447	2 851

* Dont impact de l'entrée de la branche Infrastructure (155 M€) et augmentation de capital de Eurailscout BV (3 M€)

La présentation de l'état des flux de trésorerie consolidés ayant été modifiée en 2015, l'état des flux de trésorerie consolidés de 2014 a été retraité de façon à rendre sa présentation comparable à celle de 2015. Le rapprochement entre les deux formats de présentation est décrit dans la note 2 – « Faits marquants ».

PRÉSENTATION DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC RÉSEAU

Le 1er janvier 2015, date d'entrée en vigueur de la loi portant réforme du ferroviaire, RFF prend le nom de SNCF Réseau. SNCF Mobilités a transféré en date du 1er juillet 2015 à SNCF Réseau l'ensemble des biens, droits et obligations rattachés aux missions de gestion de l'Infrastructure (cf détail de l'opération en note 2.1 – « Réforme ferroviaire »). Les Conseils d'administration de SNCF Réseau et SNCF Mobilités ont approuvé l'opération dans leur séance, respectivement du 18 juin et 25 juin 2015.

Les opérations de transfert ont été comptabilisées au 1er juillet 2015. En conséquence, pour 2014, les états financiers consolidés du groupe RFF constituent les états financiers historiques du nouveau groupe SNCF Réseau.

SNCF Réseau est un Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial (EPIC), soumis en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales. Il tient sa comptabilité conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en France. Il a été créé par la loi n° 97-135 du 13 février 1997, sous la forme d'une entité indépendante, propriétaire des infrastructures ferroviaires françaises affectées précédemment à la SNCF, avec effet rétroactif au 1er janvier 1997.

Le siège social de l'Etablissement est domicilié au 15-17 rue Jean-Philippe Rameau – 93212 La Plaine Saint-Denis.

Au sein du groupe SNCF, l'un des premiers groupes mondiaux de mobilité et de logistique, SNCF Réseau maintient, modernise, développe et commercialise l'accès au réseau ferré national dans une logique de solidarité du territoire.

Les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2015 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 9 mars 2016.

NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDES

1. REFERENTIEL COMPTABLE

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

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

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

1.1 APPLICATION DES IFRS

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du Groupe SNCF Réseau, arrêtés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2015, sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board) et adoptées par l'Union Européenne à cette date. Le référentiel IFRS, tel qu'adopté dans l'Union européenne, peut être consulté sur le site internet de la Commission Européenne

(http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/ias/index_fr.htm).

La base de préparation des comptes consolidés 2015 décrite dans les notes ci-après résulte en conséquence :

- des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant le ou à compter du 1er janvier 2015 ; ces textes sont détaillés dans un encart grisé dans chaque note annexe ;

- des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de l'exercice 2015. Ces options et exemptions sont décrites dans les notes annexes concernées.

1.1.1 Normes et interprétations publiées par l'IASB et d'application obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2015

Les nouvelles normes ainsi que les amendements et interprétations publiés et applicables obligatoirement à compter du 1er janvier 2015 qui concernent plus particulièrement les comptes consolidés annuels du Groupe sont les suivants :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts 2015	Date d'application (exercice ouvert à compter du)
IFRIC 21 « Droits et taxes »	L'interprétation, d'application rétrospective, porte sur le mode de comptabilisation des impôts et taxes ne relevant pas de la norme IAS 12 « Impôts sur le résultat ». Elle a pour objectif de clarifier le fait générateur d'obligation justifiant la comptabilisation d'un passif au titre d'un droit ou d'une taxe exigible sans traiter de la contrepartie de ce passif.	L'application d'IFRIC 21 n'a pas d'impact sur l'exercice 2015, SNCF Réseau ayant opté pour une application anticipée de cette interprétation sur l'exercice 2014.	IASB : 01/01/2014 UE : 17/06/2014 Groupe : 01/01/2014

1.1.2 Normes et interprétations publiées non appliquées par anticipation pour la préparation des comptes consolidés annuels 2015

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les autres normes et interprétations applicables à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2015 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

En particulier, le Groupe n'a pas appliqué à ses comptes consolidés annuels 2015 :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts attendus	Date d'application (exercice ouvert à compter du)
IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients »	Cette nouvelle norme vise à proposer un modèle unique de reconnaissance du chiffre d'affaires pour tout type de contrat quel que soit le secteur d'activité. Articulé autour de cinq étapes-clé, le modèle est fondé sur le transfert du contrôle qui peut être continu ou instantané. La notion de transfert des risques et avantages n'est plus prépondérante. Le revenu est reconnu à la fourniture des biens ou services promis pour le montant de contrepartie attendu en échange.	Analyse en cours	IASB : 01/01/2018 UE : Non adoptée Groupe : en attente d'adoption
IFRS 9 « Instruments financiers »	L'objectif ultime est de remplacer la norme IAS 39 actuelle sur les instruments financiers. Les trois thèmes concernés sont la classification et l'évaluation des instruments financiers, une méthodologie pour les	Analyse en cours	IASB : 01/01/2018 UE : Non adoptée Groupe : en attente

	pertes de valeur des actifs financiers et la comptabilité de couverture.		d'adoption
--	--	--	------------

1.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les comptes consolidés ne peuvent être précisément évalués. Les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2015 ont été réalisées dans le contexte actuel de difficulté certaine à appréhender les perspectives d'activité. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou à la suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues au 31 décembre 2015 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment les thèmes suivants :

- Dépréciation des actifs non financiers

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

Ce test vise, en partie, à déterminer une valeur d'utilité ou une valeur de marché diminuée des coûts de vente. Les calculs de valeur d'utilité reposent sur une estimation des flux de trésorerie futurs attendus de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie (UGT), du taux d'actualisation adéquat à retenir pour calculer la valeur actuelle de ces flux de trésorerie futurs et du taux de croissance retenu. Les calculs de valeur de marché reposent sur une appréciation du prix de transaction qui pourrait résulter de la vente des actifs soumis au test, après prise en compte de l'état d'usure de ces actifs.

- Instruments financiers dérivés

La juste valeur de tous les actifs et passifs financiers est déterminée à la clôture soit à des fins de comptabilisation soit à des fins d'informations données en annexe (cf. note 6).

La juste valeur est déterminée :

- o Soit en fonction de prix cotés sur un marché actif (niveau 1 selon IFRS 7),
- o Soit à partir de techniques de valorisation interne faisant appel à des méthodes de calculs mathématiques usuels intégrant des données observables sur les marchés (cours à terme, courbes de taux, ...) (niveau 2 selon IFRS 7)
- o Soit à partir de techniques de valorisation interne intégrant des paramètres estimés par le Groupe en l'absence de données observables (niveau 3 selon IFRS 7).

Prix cotés sur un marché actif

Lorsque des prix cotés sur un marché actif sont disponibles, ils sont retenus prioritairement pour la détermination de la valeur de marché. Les valeurs mobilières de placement et certains emprunts obligataires cotés sont ainsi valorisés.

Justes valeurs déterminées à partir de modèles intégrant des données observables sur les marchés

La majorité des instruments financiers dérivés (swaps, caps, floors, ...) est négociée sur des marchés de gré à gré sur lesquels il n'existe pas de prix cotés. Par conséquent, leur valorisation est opérée sur la base de modèles communément utilisés par les intervenants pour évaluer ces instruments financiers.

Les valorisations calculées en interne sur les instruments dérivés font l'objet chaque semestre de contrôles de cohérence avec les valorisations transmises par nos contreparties.

- Reconnaissance des impôts différés actifs

Des actifs d'impôt différé sont comptabilisés dès lors qu'il est probable que le Groupe disposera de bénéfices imposables futurs sur lesquels les économies d'impôt non utilisées pourront être imputées. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôt est appréciée au travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient (cf. Note 4.5. – « Test de valeur des actifs immobilisés »).

- Éléments relatifs aux avantages liés au personnel

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

- Provisions pour risques liés à l'environnement

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

Les montants comptabilisés au titre de la dépollution des sites reposent sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêté des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours (cf note 4.7).

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

1.3. PRINCIPES DE CONSOLIDATION

Entités contrôlées, co-entreprises et entreprises associées

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

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

Sont comptabilisées suivant la méthode de la mise en équivalence les entités dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles sans en avoir le contrôle (entreprises associées). L'influence notable est présumée lorsque la participation du Groupe est supérieure ou égale à 20 %.

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

Nom de l'entité	% d'intérêts	% de contrôle	Méthode de consolidation
SNCF Réseau	100	100	Société mère
SFERIS	100	100	Intégration globale
CDG Express Etudes	33,33	33,33	Méthode applicable aux activités conjointes
EURAILSCOUT BV	50	50	Mise en équivalence

L'entrée dans le périmètre des entités Sféris et Eurailscout BV est consécutive au transfert de la Branche Infrastructure à SNCF Réseau.

La société Airfsol, antérieurement détenue à 33% par SNCF Réseau, et consolidée selon la méthode de la mise en équivalence, a été cédée au 1^{er} juillet 2015 à SNCF dans le cadre de la réforme ferroviaire, et est donc sortie du périmètre de consolidation.

2. FAITS MARQUANTS

2.1 RÉFORME DU FERROVIAIRE

La loi portant réforme du ferroviaire promulguée le 4 août 2014 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 du système ferroviaire français, et de l'EPIC Réseau Ferré de France en particulier, en a été profondément modifiée. A compter du 1er janvier 2015, date d'entrée en vigueur de la loi, un groupe organisé en trois EPIC et intégré économiquement a été mis en œuvre :

- L'EPIC SNCF (anciennement Société Nationale des Chemins de fer Français jusqu'au 30 novembre 2014), devient SNCF Mobilités et continue d'assurer toutes les activités de transport des branches SNCF Proximités, SNCF Voyages et SNCF Logistics ainsi que la gestion des gares de la branche Gares & Connexions.
- L'EPIC Réseau Ferré de France (RFF), devient SNCF Réseau et réunit toutes les fonctions de gestionnaire d'infrastructure en y regroupant les activités Infrastructure et Circulation ferroviaire issus de la branche Infrastructure de la SNCF.
- L'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.

La loi portant réforme du ferroviaire instaure également un renforcement des règles de financement des investissements de développement du réseau ferré national en vue de limiter l'accroissement de la dette de SNCF Réseau. En effet, afin de limiter l'endettement de SNCF Réseau, le législateur a défini le principe de la « règle d'or » : en cas de dépassement du seuil plafond défini pour le ratio Dette nette sur Marge Opérationnelle, les projets d'investissements seront financés par l'Etat, les collectivités ou tout autre demandeur. A ce jour le décret d'application de la règle d'or est en cours d'élaboration.

Les décrets d'application du 11 février 2015, ont défini la date de mise en œuvre effective des transferts 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.

De ce fait, au 1er juillet, et en application des conventions de transfert, le groupe SNCF Réseau a reçu les actifs et passifs de la branche Infrastructure. La valeur nette des actifs et passifs transférés, calculée sur la base des comptes du groupe SNCF arrêtés au 30 juin 2015, s'élève à 155 M€. En contrepartie de ces transferts, SNCF Réseau a versé un montant de 155 M€ à SNCF Mobilités.

Compte tenu de ce qui précède, le bilan de transfert a été établi sur la base des valeurs nettes comptables en normes IFRS, tel que prévu par la loi ; il se présente comme suit :

(en millions d'euros)	01/07/2015
Immobilisations incorporelles	73
Immobilisations corporelles	713
Actifs financiers	32
Impôts différés	68
Actifs non courants	887
Stocks et en-cours	491
Créances d'exploitation	1 396
Actifs courants	1 887
TOTAL ACTIF	2 774

(en millions d'euros)	01/07/2015
Engagements envers le personnel	847
Provisions	121
Passifs non courants	968
Dettes d'exploitation	1 650
Dettes d'apport	155
Passifs courants	1 805
TOTAL PASSIF	2 774

A cette même date du 1er juillet 2015, des actifs non courants ont été transférés de SNCF Réseau à la nouvelle SNCF pour un montant net de 1 million d'euros.

Enfin, à ces premiers transferts s'ajoute le transfert par SNCF Mobilités à SNCF Réseau au 1er juillet des sites comportant des terminaux de marchandises et des voies militaires pour un montant total de 54 M€.

2.2 COMPARABILITÉ DES EXERCICES

La présentation de l'état de situation financière consolidée, du compte de résultat consolidé, et du tableau des flux de trésorerie consolidés a été modifiée en 2015. Ces modifications ont été apportées afin de traduire le modèle opérationnel post-réforme de SNCF Réseau et dans un souci de convergence avec les états financiers du Groupe Public Ferroviaire.

Afin de faciliter la comparaison des états financiers entre les exercices 2014 et 2015, les données publiées de SNCF Réseau au 31 décembre 2014 ont été retraitées. Le détail des retraitements de présentation opérés est présenté dans des tableaux de passages ci-après.

Le tableau de passage ci-dessous présente le rapprochement entre l'actif de SNCF Réseau publié en 2014 et le format retraité :

(en millions d'euros)	31/12/2014 publié	Reclassements	31/12/2014 retraité
Immobilisations incorporelles	98	-	98
Immeubles de placement	355	-355	-
Immobilisations corporelles	61 384	355	61 738
Actifs financiers	1 181	1 568	2 750
Instruments dérivés	1 177	-1 177	-
Impôts différés	3 801	-	3 801
Actifs non courants	67 996	392	68 388
Clients	839	-839	-
Autres débiteurs	892	-892	-
Créances d'exploitation	-	1 784	1 785
Subventions à recevoir	2 360	-243	2 117
Actifs financiers	467	211	678
Instruments dérivés	263	-263	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 864	-	2 863
Actifs détenus en vue de la vente	1	-1	-
Actifs courants	7 685	-242	7 442
Actifs détenus en vue de la vente	-	1	1
TOTAL ACTIF	75 681	150	75 830

Les modifications de présentation de l'actif sont les suivantes :

- Reclassement des « Créances sur immobilisations » et des « Comptes courants » du poste « Actifs financiers courants » à « Créances d'exploitation » ;
- Regroupement de rubriques pour une présentation plus synthétique :
 - o Les immeubles de placement ne sont plus individualisés au niveau du bilan mais sont affectés aux immobilisations corporelles ;
 - o Les instruments dérivés ne sont plus isolés au bilan sur des lignes spécifiques mais regroupés dans les actifs financiers courants et non courants selon leur maturité ;
 - o Les rubriques « Clients » et « Autres débiteurs » sont reclassées en « Créances d'exploitation ».

Le tableau de passage ci-dessous présente le rapprochement entre le passif de SNCF Réseau publié en 2014 et le format retraité :

(en millions d'euros)	31/12/2014 publié	Reclassements	31/12/2014 retraité
Dotation en capital	9 765	-	9 765
Réserves et résultats accumulés	-11 661	-	-11 661
Capitaux propres-part du groupe	-1 897	-	-1 897
Total des capitaux propres	-1 897	-	-1 897
Engagements envers le personnel	-	15	15
Provisions	446	-15	430
Subventions	24 222	-	24 222
Dettes financières	39 545	-39 545	-
Instruments dérivés	2 001	-2 001	-
Passifs financiers	-	41 550	41 550
Droit d'utilisation accordé au concessionnaire	1 947	118	2 065
Autres passifs	91	-91	-
Passifs non courants	68 250	31	68 281
Provisions	25	-	25
Fournisseurs	322	-322	-
Subventions	1 816	149	1 966
Autres créditeurs	902	-902	-
Dettes d'exploitation	-	3 035	3 035
Dettes financières	4 090	-4 090	-
Autres passifs financiers	1 944	-1 944	-
Instruments dérivés	228	-228	-
Passifs financiers	-	4 418	4 418
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente	2	-2	-
Passifs courants	9 327	115	9 444
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente	-	2	2
TOTAL PASSIF	75 681	149	75 830

Les modifications de présentation sur le passif sont les suivantes :

- Reclassement des « Dettes sur immobilisations » et des « Comptes courants » du poste « Autres passifs financiers courants et non courants » à « Dettes d'exploitation » ;
- Identification des engagements envers le personnel dans une rubrique distincte, compte-tenu du transfert à SNCF Réseau du personnel rattaché aux missions de gestion de l'Infrastructure ;
- Regroupement de rubriques pour une présentation plus synthétique :
 - o Les instruments dérivés et dettes financières ne sont plus isolés au bilan sur des lignes spécifiques mais regroupés dans les passifs financiers courants et non courants selon leur maturité ;
 - o Les fournisseurs et autres créditeurs sont regroupés dans la nouvelle rubrique « Dettes d'exploitation » ;
 - o La rubrique « Autres passifs non courants » est supprimée, le reliquat (dépôts et garanties) étant classé en « Passifs financiers non courants ».

Le tableau de passage ci-dessous présente le rapprochement entre le compte de résultat de SNCF Réseau publié en 2014 et le format retraité :

(en millions d'euros)

	31/12/2014 publié	Reclassements	31/12/2014 retraité
Chiffre d'affaires	5 917	109	6 026
Subventions d'exploitation	149	-149	-
Rémunération de la gestion déléguée	-3 218	3 218	-
Autres charges de réseau	-160	160	-
Achats et charges externes	-	-3 698	-3 698
Charges de personnel	-	-132	-132
Impôts et taxes	-86	-	-86
Autres produits et charges opérationnelles	-504	500	-5
Marge opérationnelle	2 097	7	2 104
Dotations aux amortissements	-1 569	-14	-1 583
Variation nette des provisions	-15	-26	-41
Reprises de subventions d'investissement	582	-	582
Autres produits courants	147	-147	-
Autres charges courantes	-91	91	-
Résultat de cession d'actifs	-	89	89
Résultat opérationnel courant	1 152	-	1 152
Produits non courants	-	-	-
Charges non courantes	-	-	-
Pertes de valeur	-	-	-
Résultat opérationnel	1 152	-	1 152
Coût de l'endettement financier brut	-1 308	1 308	-
Résultat de trésorerie et équivalents de trésorerie	7	-7	-
Coût de l'endettement financier net et autres	-	-1 299	-1 299
Autres produits financiers	8	-8	-
Autres charges financières	-5	5	-
Résultat financier	-1 299	-	-1 299
Impôts sur les bénéfices	-67	-	-67
Q-P de résultat des mises en équivalence	-	-	-
Intérêts minoritaires	-	-	-
Résultat net - Part du groupe	-213	-	-213

Les modifications de présentation sur le compte de résultat sont les suivantes :

- Suppression de la ligne « Rémunération de la gestion déléguée » pour l'intégrer dans les « achats et charges externes », la rémunération de la gestion déléguée disparaissant avec la réforme ;
- Les autres reclassements opérés ont été réalisés pour se conformer à la présentation du compte de résultat et de la Marge Opérationnelle (MOP) du Groupe Public Ferroviaire (voir définition de la MOP en note 3).

Le tableau de passage ci-dessous présente le rapprochement entre le tableau de flux de trésorerie publié en 2014 et le format retraité :

(en millions d'euros)

	31/12/2014 publié	Reclassements	31/12/2014 retraité
Résultat net de l'exercice	-213		-213
Eliminations :			
de la charge (produit) d'impôt	67	-67	-
de la charge (produit) d'impôt différé		45	45
des amortissements et provisions	1 567	-539	1 030
des reprises de subvention	-582	582	-
des autres produits et charges calculées	25	-25	-
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		83	83
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	-88	-1	-89
Capacité d'autofinancement après coût de l'endettement financier net et impôt	775	79	855
Eliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant		22	22
du coût de l'endettement financier net	1 301	-85	1 216
Capacité d'autofinancement avant coût de l'endettement financier net et impôt	2 076	16	2 093
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	64	-2	61
Impôts décaissés (encaissés)	-22	-	-22
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	2 118	14	2 132
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-5 991	376	-5 614
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	130	-2	128
Subventions d'investissement reçues	1 888	-590	1 298
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	-3 972	-216	-4 188
Emission d'emprunts	7 596	-2 847	4 749
Remboursements d'emprunts	-4 953	2 691	-2 261
Intérêts financiers nets versés	-1 440	193	-1 248
Variation des dettes de trésorerie	16	393	408
Variation des placements	236	-236	-
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	1 455	194	1 648
Incidence de la variation des taux de change			
Incidence des changements de principes comptables			
Incidence des variations de juste valeur		3	3
Variation de trésorerie	-399	-6	-406
Trésorerie d'ouverture	3 251	6	3 257
Trésorerie de clôture	2 851	-	2 851

Les modifications de présentation sur le tableau de flux de trésorerie sont les suivantes :

- Présentation de l'élimination de l'effet d'impôt sur deux lignes séparées (impôt différé et impôt exigible) ;

- Disparition de la ligne « Reprises de subventions » regroupée sur la ligne « Amortissements et provisions » ;
- Reclassement des « Ajustements de juste valeur » présentés dans le coût de l'endettement financier sur une ligne dédiée dans la « CAF après coût de l'endettement financier net et impôt » ;
- Reclassement des intérêts capitalisés des « Flux de trésorerie liés aux activités de financement » vers les « Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement » ;
- Présentation des émissions de billets de trésorerie, nets des remboursements, et reclassement en « Variation des dettes de trésorerie ».

2.3 PERTE DE VALEUR

Un test de perte de valeur a été conduit dans le cadre de la clôture des comptes au 31 décembre 2015. Les éléments de ce test sont présentés de manière détaillée au paragraphe 4.5. - « Test de valeur des actifs immobilisés ». Le résultat de ce test conduit à comptabiliser une dépréciation de 9,6 Md€ des actifs de l'UGT Infrastructure.

2.4 ACCIDENT FERROVIAIRE

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai d'un TGV a fait 53 victimes dont 11 décès, à Eckwersheim en Alsace. Le rapport interne d'enquête immédiate réalisé par la Direction générale Audit et Sécurité a été remis aux Présidents du Groupe Public Ferroviaire le 19 novembre 2015. Les enquêteurs ont établi à partir des bandes d'enregistrement, que la vitesse de la rame d'essai au moment de son entrée sur le tronçon était supérieure à la vitesse prescrite pour un programme d'essai. Cette vitesse résulte d'une séquence de freinage tardif qui aurait dû être exercé sensiblement plus en amont. Une provision couvrant la franchise d'assurance a été dotée dans les comptes de SNCF Réseau au 31 décembre 2015 (cf note 4.7. - « Provisions pour risques et charges »).

2.5 CONTRÔLE FISCAL

L'établissement fait l'objet, depuis juillet 2015, d'un contrôle fiscal portant sur les exercices 2012, 2013 et 2014. Une notification de redressement interruptive au titre de l'exercice 2012 a été reçue en décembre 2015. Les motifs de redressement ont été refusés par l'établissement dans un courrier en date du 12 février 2016. Aucune provision n'a donc été comptabilisée dans les comptes de l'exercice 2015.

2.6 ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

En date du 18 février 2016, le Président du conseil d'administration a présenté sa démission. Il continue d'exercer ses fonctions jusqu'à la nomination de son successeur.

NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDES

3. MARGE OPÉRATIONNELLE

La marge opérationnelle est constituée du chiffre d'affaires et des produits annexes diminués des charges directement rattachables à l'exploitation.

Le chiffre d'affaires est constitué essentiellement par des prestations de services générées par l'activité ferroviaire et est appréhendé au moment de la réalisation de ces prestations.

Les charges directement rattachables à l'exploitation comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais de personnel, les impôts et taxes, et divers autres éléments. L'ensemble des dotations aux provisions liées au personnel, notamment celles relatives aux engagements envers lui (hors coût financier), figurent sur la ligne « Charges de personnel ».

La marge opérationnelle se distingue du résultat opérationnel courant qui intègre la plupart des éléments n'ayant pas d'incidence en trésorerie (amortissements, provisions, dépréciation...), et divers autres éléments non rattachables directement à un autre poste du compte de résultat. Notamment, les dépréciations et reprises de dépréciation sur actifs d'exploitation sont constatées en-dessous de la marge opérationnelle sur la ligne « Variation nette des provisions ». Dans ce cas, la marge opérationnelle est affectée lorsque la perte se réalise effectivement.

Les dotations aux provisions pour risques et charges sont également constatées sur la ligne « Variation nette des provisions » tout comme les reprises non utilisées. Les reprises utilisées sont constatées en face de la charge qu'elles viennent couvrir au sein de la marge opérationnelle.

3.1 CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires est constitué essentiellement des prestations de services générées par l'activité ferroviaire et est appréhendé au moment de la réalisation de ces prestations. Ces redevances d'infrastructures se décomposent principalement en :

- droits d'accès aux sillons,
- droits de réservation,
- droits de circulation,
- droits d'accès en gare (redevance quais),
- droits d'utilisation des installations de traction électrique comprenant la redevance pour l'usage des installations de traction électrique (RCE) et la redevance de transport et de distribution de l'électricité (RCTE).

A ces redevances d'infrastructures s'ajoutent les compensations tarifaires versées par l'Etat pour assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret, en complément des redevances versées par les entreprises de fret. Elles sont comptabilisées en chiffre d'affaires car analysées comme des compléments de tarifs.

Les autres produits se composent essentiellement des ventes de fournitures (vieilles matières) et des produits « hors trafic » constitués par les produits locatifs.

Le chiffre d'affaires se décompose ainsi :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014 retraité	Variation
Redevance d'accès	1 985	1 957	28
Redevance de réservation	2 056	2 024	32
Redevance de circulation	1 410	1 367	44
Redevance quai	94	100	-6
Redevances complémentaires d'électricité et de transport d'électricité *	259	261	-1
Autres recettes	43	45	-2
Redevances d'infrastructure	5 848	5 754	94
Compensation FRET	31	109	-77
Autres produits	384	163	221
Total Chiffre d'affaires	6 264	6 026	238

* dont redevance de transport d'électricité : 158 M€

3.2 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

Les achats et autres charges externes se décomposent comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014 retraité	Variation
Rémunération de la gestion déléguée	-1 619	-3 218	1 599
Transport électricité et Moyen de traction	-243	-160	-83
Entretien et maintenance	-278	-49	-229
Honoraires et prestations informatiques	-240	-223	-17
Autres achats et charges externes	-468	-48	-419
Achats et charges externes	-2 848	-3 698	851

Dans l'hypothèse où les transferts auraient eu lieu au 1^{er} janvier 2015, le montant estimé des achats et charges externes, net de production immobilisée, s'élèverait à 1 916 M€.

Rémunération de la gestion déléguée (jusqu'au 30 juin 2015)

Préalablement à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, la SNCF assurait trois grandes missions pour le compte de SNCF Réseau et à ce titre facturait SNCF Réseau :

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

Le montant présenté correspondait en conséquence au montant du premier semestre 2015.

Suite à la mise en œuvre de la réforme au 1^{er} juillet 2015, le poste « Rémunération de la gestion déléguée » a été remplacé au second semestre par des charges de personnel et des achats externes.

Autres achats et charges externes

Ce poste inclut les charges locatives supportées par SNCF Réseau.

3.3 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Les charges de personnel comprennent principalement les salaires, avantages du personnel et participations des salariés. Elles incluent aussi les dépenses engagées au titre du DIF, qui constituent une charge de la période et ne donnent donc lieu à aucun provisionnement. Depuis le 1^{er} janvier 2015, en vertu de la Loi 2014-288 du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, l'emploi et la démocratie sociale, le DIF a été remplacé par le compte personnel de formation (CPF).

Les charges de personnel comprennent également le montant du Crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi (CICE) instauré par la loi de finances rectificative du 29 décembre 2012.

Au 31 décembre 2015, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014 retraité	Variation
Salaires	-1 192	-113	-1 079
Autres avantages du personnel	-3	-5	1
Personnel refacturé détaché et intérimaire	-6	-14	8
Charges de personnel	-1 202	-132	-1 070
Effectif moyen équivalent temps plein	27 325	1 533	25 792

L'effectif moyen équivalent temps plein ressort à 27 325 ETP. Il a été déterminé à partir d'un scénario identique à celui des charges de personnel, à savoir un transfert des effectifs SNCF Infra et Direction de la Circulation Ferroviaire au 1^{er} juillet 2015.

Dans l'hypothèse où les transferts auraient eu lieu au 1^{er} janvier 2015, l'effectif moyen temps plein ressortirait à 53 694 ETP pour un montant de charge de personnel de 2 372 M€ net de production immobilisée.

3.4 IMPÔTS ET TAXES

Les impôts et taxes pris en compte dans la marge opérationnelle comprennent principalement la Contribution Economique Territoriale (CET).

La CET comprend deux composantes : la Contribution Foncière des Entreprises (CFE), assise sur les seules valeurs locatives des biens passibles d'une taxe foncière, et la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE), assise sur la valeur ajoutée des entreprises.

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014 retraité	Variation
Taxes foncières	-28	-24	-4
Contribution Economique Territoriale	-69	-48	-21
Autres impôts et taxes	-50	-14	-35
Total Impôts et Taxes	-146	-86	-60

Dans l'hypothèse où les transferts auraient eu lieu au 1^{er} janvier 2015, le montant estimé des impôts et taxes s'élèverait à 210 M€.

4. ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

4.1.1 Immobilisations incorporelles

Les actifs incorporels comprennent les logiciels acquis ou créés.

Les logiciels acquis à titre onéreux sont enregistrés à leur coût d'acquisition, correspondant au prix d'achat majoré des frais accessoires nécessaires à leur mise en service. Ces coûts sont amortis selon la méthode linéaire sur des périodes qui correspondent à leur durée d'utilité laquelle reste généralement inférieure à 5 ans.

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

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

La valeur nette des immobilisations incorporelles au 31 décembre 2015 s'analyse comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015			31/12/2014 retraité		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels	352	-267	84	166	-100	66
Autres immobilisations incorporelles	148	-68	80	33	-16	17
Immobilisations incorporelles en cours	82	-	82	16	-	16
TOTAL	582	-336	246	214	-116	98

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

<i>en millions d'euros</i>	Concessions, brevets, logiciels	Autres immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2014	27	15	31	72
Acquisitions	4	-	36	39
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-16	-6	-	-22
Autres variations	51	8	-51	8
Valeur nette comptable au 31/12/2014 (retraité)	66	17	16	98
Acquisitions	2	-	63	65
Cessions	-	-	-	-
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-34	-31	-	-64
Pertes de valeur	-23	-22	-	-45
Variations de périmètre	46	-	28	73
Ecart de conversion	-	-	-	-
Autres variations	27	115	-24	119
Valeur nette comptable au 31/12/2015	84	80	82	246

Les acquisitions de l'exercice 2015 intègrent les logiciels produits en interne mis en service ou toujours en cours de développement.

Les variations de périmètre comprennent l'impact du transfert de la branche Infrastructure à SNCF Réseau (cf note 2.1 – « Réforme ferroviaire ») pour 73 M€.

Le montant des immobilisations incorporelles mises en service s'élève à 142 M€ pour l'exercice 2015 (dont 115 M€ de composants « procédés industriels »), contre 59 M€ en 2014.

L'impact sur la ligne « Pertes de valeur » en 2015 provient de la dépréciation constatée sur l'UGT Infrastructure pour 45 M€, développée dans la note 4.5 – « Pertes de valeur ».

4.1.2 Immobilisations corporelles

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

Infrastructures ferroviaires

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

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

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

Sur les en-cours, SNCF Réseau procède à des tests de dépréciation annuels de projets en cours de réalisation consistant à comparer leur valeur comptable à leur valeur recouvrable, en l'occurrence, la valeur d'utilité. L'objectif est de matérialiser, au travers d'une provision pour projets « dormants », le risque de non aboutissement du projet conduisant à immobiliser les dépenses sans création de bien in fine.

Lorsque les investissements sont arrêtés, les dépenses enregistrées sont dépréciées à concurrence de leur valeur recouvrable. Si un fait générateur exceptionnel remet en cause l'aboutissement du projet, les dépenses sont dépréciées à 100%.
Les dépréciations sont calculées nettes de subventions méritées afférentes aux projets concernés.

Immeubles de placement

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

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

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

Matériel roulant

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

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

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

La valeur nette des immobilisations corporelles au 31 décembre 2015 se décompose comme suit :

	31/12/2015			31/12/2014 retraité		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
<i>en millions d'euros</i>						
Immeubles de placement	361	-23	339	377	-22	355
Terrains et constructions	8 904	-2 648	6 256	8 244	-645	7 598
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	40 417	-17 431	22 986	38 977	-10 218	28 759
ITMO et autres	990	-800	191	85	-61	23
Electrification, télécommunication, signalisation	12 863	-7 370	5 494	11 980	-5 287	6 694
Matériel de transport	1 001	-802	199	5	-2	3
Immobilisations corporelles en cours	22 035	-22	22 013	18 319	-13	18 306
TOTAL	86 572	-29 096	57 476	77 986	-16 248	61 738

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

<i>en millions d'euros</i>	Immeubles de placement	Terrains et constructions	Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	ITMO et autres	Electrification, télécommunication, signalisation	Matériel de transport	Immobilisations corporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2014	376	6 905	26 399	23	5 190	4	17 572	56 468
Acquisitions	2	-	82	6	-	-	5 935	6 025
Cessions	-21	-1	-	-	-	-	-	-22
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-2	-117	-924	-7	-511	-1	11	-1 551
Pertes de valeur	-	-	-	-	-	-	-	-
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	-	-
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres variations	-	811	3 202	1	2 015	-	-5 211	819
Valeur nette comptable au 31/12/2014 retraité	355	7 598	28 759	23	6 694	3	18 306	61 739
Acquisitions	-	-	71	3	-	-	5 622	5 697
Cessions	-15	-	-	-2	-	-	-1	-18
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-	-139	-972	-33	-555	-13	-9	-1 721
Pertes de valeur	-	-1 720	-6 238	-52	-1 493	-55	-	-9 557
Variation de périmètre	-	152	3	203	31	252	72	713
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres variations	-1	364	1 362	48	817	10	-1 978	623
Valeur nette comptable au 31/12/2015	339	6 256	22 986	190	5 494	199	22 013	57 476

Les variations de périmètre correspondent à l'impact du transfert de la branche Infrastructure à SNCF Réseau (cf note 2.1 – « Réforme ferroviaire ») pour 713 M€.

Le montant des immobilisations corporelles mises en service s'élève à 2 600 M€ :

- 2 211 M€ de projets ferroviaires ;
- 203 M€ au titre du PPP GSMR ;
- 63 M€ au titre de l'activation des intérêts ;
- 123 M€ de projets divers dont du matériel ferroviaire, de l'outillage et autres projets de fonctionnement.

Le détail des dotations aux amortissements est donné en notes 4.1.4.

Suite à l'analyse annuelle effectuée sur les projets en cours de réalisation, une dotation nette de 9 M€ au titre des projets « dormants » a été comptabilisée au titre de l'exercice 2015.

L'impact sur la ligne « Pertes de valeur » en 2015 provient principalement de la dépréciation constatée sur l'UGT Infrastructure pour 9 555 M€, développée dans la note 4.5 – « Pertes de valeur ».

La part financée par les tiers de la concession SEA a été comptabilisée à l'avancement pour 805 M€ au 31 décembre 2014 et 738 M€ au 31 décembre 2015 (cf ligne 'Autres variations').

4.1.3 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014 retraité
Immobilisations corporelles	-5 706	-6 025
Immobilisations incorporelles	-65	-39
Total acquisitions	-5 771	-6 064
Variation des dettes sur immobilisations	655	451
Flux d'investissement corporels et incorporels	-5 116	-5 613

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations incorporelles de l'exercice 2015 comprend 57 M€ de production immobilisée sur projets informatiques.

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles pour l'exercice 2015 s'élève à 5 706 M€ et comprend 1 933 M€ de production immobilisée.

Ce montant comprend principalement:

- 5 231 M€ de dépenses d'investissement infrastructure qui se décomposent principalement en :
 - o 1 933 M€ de production directe ;
 - o 1 251 M€ de production au titre des PPP et des concessions (GSMR 157 M€, BPL 488 M€, CNM 416 M€, SEA 185 M€) ;
 - o 1 891 M€ de production acquise auprès de tiers mandatés ;
 - o 156 M€ d'opérations de gros entretien ;
- 285 M€ au titre de l'activation des intérêts ;
- 54 M€ d'acquisition de cours Fret auprès de SNCF Mobilités ;
- 136 M€ d'autres investissements.

4.1.4 Dotations aux amortissements

Immobilisations incorporelles

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

Immobilisations corporelles

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

SNCF Réseau a défini une durée d'amortissement pour chaque composant de sa nomenclature. Les amortissements sont calculés en mode linéaire. Les durées, définies sur la base de préconisations des experts techniques de chaque domaine étudié, sont, en résumé, les suivantes :

Terrains	Non amortis
Aménagement des terrains	20 à 30 ans
Constructions	15 à 50 ans
Aménagement des constructions	10 ans
Terrassements	10 ans
Voies	20 à 100 ans
Installations d'énergie électrique	10 à 75 ans
Signalisation	15 à 50 ans
Télécommunications	5 à 30 ans
Passage à niveaux	15 ans
Ouvrages d'art	30 à 70 ans

Locomotives	30 ans
Agencements, installations générales	10 à 15 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 à 7 ans
Informatique et télécommunications	3 à 5 ans
Véhicules automobiles	5 ans

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014 retraité	Variation
Dotations aux amortissements incorporels	-62	-22	-41
Dotations aux amortissements corporels	-1 713	-1 561	-152
Dotations aux amortissements	-1 776	-1 583	-193

4.1.5 Résultat de cession d'actifs

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

Le résultat de cession correspond à la différence entre le prix de vente et la valeur nette comptable de l'immobilisation.

Au 31 décembre 2015, les résultats de cession d'actifs s'élèvent à 72 M€ (contre 89 M€ au 31 décembre 2014) et sont principalement liés à des cessions de différents ensembles et biens immobiliers.

4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT

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

Elles suivent la même règle comptable que les dépenses :

- Elles sont enregistrées au compte de résultat dans le compte de produit spécifique « subventions d'exploitation » pour couvrir les dépenses d'exploitation (études générales, études préliminaires),
- Elles sont enregistrées au passif du bilan « en subventions » en passifs non courants lorsqu'elles couvrent des dépenses immobilisées. Ces subventions sont ensuite virées au compte de résultat au même rythme que les amortissements pratiqués sur les immobilisations en service. Pour les terrains non amortissables, SNCF Réseau retient la durée moyenne d'amortissement des actifs attachés à ces terrains.

Les modalités de paiement de ces subventions diffèrent selon les projets d'investissements et l'identité du payeur. Elles sont versées selon un échéancier prévu dans la convention de financement ou selon l'avancement réel des travaux.

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

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

Les subventions à appeler sont inscrites à l'actif du bilan et sont commentées en note 4.6.3 – « Subventions à recevoir ».

4.2.1 Synthèse des subventions non courantes

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014 retraité
Subventions sur immobilisations en cours	10 185	8 549
Subventions nettes mises en service	12 390	12 103
Subventions de renouvellement	3 435	3 569
Total	26 011	24 222

Subventions sur immobilisations en cours

Les subventions sur immobilisations en cours présentées en passifs non courants correspondent aux subventions méritées, basées sur l'avancement des travaux.

La subvention méritée au 31 décembre 2015 s'élève à 10 185 M€, dont 2 803 M€ de subventions d'investissement au titre du projet en PPP SEA.

Les mouvements de la période se décomposent comme suit :

<i>en millions d'euros</i>					Montant brut au 31/12/2015
Montant Brut au 31/12/2014	Augmentation	Mise en service	Reclassement		
8 549	2 398	-762	-		10 185

Subventions sur immobilisations mises en service

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

<i>en millions d'euros</i>	Immobilisations incorporelles	Terrains et constructions	Voies, terrassement, ouvrages d'art et passages à niveaux	ITMO, électrification , télécom	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2014 retraité	7	1 650	7 711	2 734	12 103
Mises en service de subventions sur l'exercice	30	115	244	372	762
Variation de périmètre	-	8	-	-	8
Quote part de subvention virée au résultat	-11	-66	-207	-200	-483
Valeur nette comptable au 31/12/2015	27	1 708	7 749	2 907	12 390

Subvention de renouvellement et mise aux normes

SNCF Réseau ne reçoit plus de subvention de renouvellement depuis la refonte des subventions d'Etat intervenue à compter du 01/01/2009. L'EPIC continue cependant à les virer au compte de résultat conformément au rythme présenté dans le tableau ci-après :

en millions d'euros

Année de mise en service	Date de mise en service	Durée de reprise	Montant en service	Cumul reprise	Montant net au 31/12/2015
2004	01/07/2004	38	675	-204	471
2005	25/03/2005	42	574	-147	427
2006	09/05/2006	42	878	-202	676
2007	21/03/2007	35	734	-184	550
2008	17/04/2008	33	69	-16	53
2009	17/01/2009	42	844	-183	661
2010	22/01/2010	38	436	-113	323
2011	01/01/2011	51	20	-3	17
2012	01/01/2012	28	255	-67	188
2013	01/01/2013	41	75	-6	69
Total			4 560	-1 125	3 435

4.2.2 Synthèse des subventions courantes

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

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014 retraité
Subventions d'exploitation appelées d'avance	181	154
Subventions d'investissement appelées d'avance	1 612	1 812
Total	1 793	1 966

4.2.3 Investissements

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

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014 retraité
Attributions de subventions	2 045	2 564
Variation des créances sur subventions	-849	-1 266
Subventions d'investissement reçues	1 196	1 298

4.2.4 Reprise de subventions d'investissement

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014 retraité	Variation
Reprises de subventions d'investissement	484	457	26
Reprises de subv. de renouvellement et mises aux normes	134	125	9
Total Reprises de subventions d'investissement	618	582	35

4.3 DROIT D'UTILISATION ACCORDÉ AU CONCESSIONNAIRE

Dans le cadre du contrat de concession SEA, un passif appelé « Droit d'utilisation accordé au concessionnaire » a été comptabilisé pour un montant de 2 469 M€ au 31 décembre 2015 contre 2 065 M€ au 31 décembre 2014. Il représente la contrepartie de la quote-part de l'investissement financé par le concessionnaire. Ce montant est fonction du pourcentage d'avancement qui est de 96 % au 31 décembre 2015, communiqué par le tiers concessionnaire sur la base du contrat initial.

4.4 ACTIFS ET PASSIFS DESTINÉS À ÊTRE CÉDÉS

L'article 63 de la loi de finances pour 2006 permet de déclasser les biens immobiliers de SNCF Réseau inutiles à ses missions de service public ferroviaire, telles que définies à l'article 1er de la loi du 13 février 1997, et de les transférer en pleine propriété à une société détenue par l'Etat pour assurer leur valorisation. Ces transferts sont réalisés moyennant une indemnité égale à la valeur nette comptable des biens transférés appréciée à la clôture du dernier exercice précédant le transfert.

Les actifs pour lesquels une décision de cession a été prise par le Conseil d'administration sont classés dans la rubrique « Actifs détenus en vue de la vente » et sont soumis à un traitement comptable spécifique en application de la norme IFRS 5.

Les passifs qui se rapportent à ces actifs sont présentés séparément au bilan dans la rubrique «

Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente ».

L'amortissement de ces actifs cesse à compter de la date de leur classement dans cette catégorie.

Au 31 décembre 2015, les actifs déclarés inutiles au ferroviaire et à céder ont une valeur nette de 1 M€.

4.5 TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Le Groupe apprécie à chaque arrêté comptable, s'il existe un indice montrant qu'un actif a pu perdre notablement de la valeur. Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué.

Pour réaliser ce test de dépréciation, les actifs sont regroupés en Unités Génératrices de Trésorerie (UGT), l'UGT étant le plus petit groupe d'actifs identifiables dont l'utilisation génère des entrées de trésorerie indépendantes. SNCF Réseau a distingué deux UGT : une UGT dite « Infrastructure » et une UGT dite « Patrimoine ».

Dépréciation des infrastructures en service (UGT infrastructure)

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

Indices de perte (ou de reprise) de valeur

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

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

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

- du taux de financement de SNCF Réseau et donc de son taux d'actualisation,
- du montant des dépenses d'entretien ou renouvellement futures,
- du montant des péages futurs,
- du montant des coûts futurs des conventions de gestion, ou des concours financiers de l'Etat,
- de la durée moyenne d'utilisation restante des actifs.

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

La valeur recouvrable des actifs de l'UGT « Infrastructure » est constituée par leur valeur d'utilité (il n'existe pas de prix de vente net de ces actifs), c'est-à-dire la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs estimés attendus de l'utilisation continue de ces actifs et de leur sortie à la fin de leur durée d'utilité.

Le test est établi sur la base de flux calculés sur les dix années de la trajectoire économique, prolongée de 5 ans pour constituer l'année normative. L'année normative, en l'espèce 2030, représente l'année pour laquelle l'état du Réseau est considéré comme stabilisé à un niveau de performance suffisant. Les travaux de finalisation de la trajectoire financière de Réseau sont en cours au 31 décembre 2015. Néanmoins, la Direction considère que la trajectoire financière construite représente la meilleure vision des perspectives d'activité de l'Etablissement pour les

dix ans à venir.

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

Si la valeur nette comptable de l'UGT Infrastructure est supérieure à la valeur d'utilité, alors une dépréciation est enregistrée. Cette dépréciation est répartie sur chacun des actifs composant l'UGT, proportionnellement à la valeur nette comptable de chacun de ces actifs au sein de l'UGT.

Si la valeur nette comptable de l'UGT est inférieure à la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs et si une dépréciation a été comptabilisée initialement, alors il est procédé à une reprise de dépréciation à hauteur de la plus faible :

- de sa valeur recouvrable, ou
- de la valeur comptable qui aurait été déterminée (nette des amortissements) si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée au cours de périodes antérieures.

Dépréciation des immeubles de placement (UGT patrimoine)

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

Les actifs de cette UGT comprennent des terrains et des bâtiments. Il s'agit des terrains (y compris les cours de marchandises) propriétés de SNCF Réseau sur lesquels il n'y a pas d'activité ferroviaire. Ces terrains comprennent le foncier nu ou bâti. Leur juste valeur nette de frais de vente est estimée à partir :

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

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

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

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

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

Dépréciation des actifs de l'UGT Infrastructure

L'UGT Infrastructure comprend (i) les 30 000 km d'actifs des lignes en service qui constituent le Réseau ferré national ainsi que les encours de régénération à hauteur d'un montant net de subvention de 33,4 Md€ (ii) des lignes à grande vitesse en voie d'achèvement pour en valeur nette de subvention et de financement par le concessionnaire de 3,5 Md€ et (iii) d'autres projets en cours pour un montant net de subvention de 1,5 Md€, soit un total de 38,5 Md€. L'UGT, telle que constituée, comprend également les créances d'impôt différé pour un montant de 3,7 Md€ au 31/12/2015, soit un total de 42,2 Md€.

Au 30 juin 2015, des indices de perte de valeur étaient apparus, pour deux raisons principales. D'abord, la prise en compte des nouvelles prévisions de trafic de SNCF Mobilités avait conduit à retenir des hypothèses d'évolution de trafic ferroviaire plus faibles, en particulier du fait de l'accroissement de la concurrence intermodale. Ensuite, les différents rapports parus début 2015 avaient montré la nécessité d'accroître l'entretien courant et d'accentuer l'effort de régénération du Réseau ferré national.

Pour l'arrêté semestriel 2015, la définition de la trajectoire financière de SNCF Réseau était en cours d'élaboration et de discussion au sein du Groupe Public Ferroviaire (GPF) et avec l'Etat. Les conditions n'étaient alors pas réunies pour procéder à une mise à jour de la valeur économique des actifs de l'UGT car l'Etat n'avait pas procédé aux arbitrages des hypothèses structurantes de la trajectoire financière sous-tendant ce test.

Au moment de la clôture des comptes 31 décembre 2015, 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 les travaux menés au cours du second semestre 2015 ont permis à la direction d'élaborer une trajectoire financière de SNCF Réseau prenant en compte les évolutions et hypothèses structurantes discutées avec l'Etat.

Les hypothèses structurantes et leur traduction chiffrée qui sous-tendent le test de dépréciation des actifs ont été arrêtées par le conseil d'administration du 9 mars 2016. SNCF Réseau considère que la trajectoire financière élaborée sur ces bases représente la meilleure estimation des perspectives d'activité pour les 15 ans à venir.

Ces différents éléments ont été pris en compte dans le test de perte de valeur au 31/12/2015, dans un contexte de difficultés d'appréciation des incidences de ces nouveaux enjeux.

Rappel des éléments méthodologiques

Afin de prendre en compte le caractère spécifique d'un réseau d'infrastructures ferroviaires monopolistique et de son financement, SNCF Réseau a procédé aux adaptations méthodologiques exposées ci-après :

- Pour les lignes en service et les encours de régénération (33,4 Md€ de valeur nette de subvention), la valeur d'utilité est calculée sur la base des projections de flux de trésorerie établies à partir des éléments du budget 2016 et de la trajectoire économique 2016-2030 précitée. L'année 2030 (année normative) représente l'année pour laquelle l'entreprise considère l'état d'un réseau régénéré eu égard aux objectifs de performance et de sécurité partagés avec les pouvoirs publics.
- Dans la projection des flux de trésorerie après IS, l'IS retenu est un IS décaissé et non un IS théorique au taux de 34,43 afin de prendre en compte l'utilisation des déficits reportables.
- La VNC de référence prise en comparaison de la valeur d'utilité pour déterminer l'éventuelle perte de valeur des actifs comprend, à la date de clôture, la VNC (valeur nette comptable) des actifs en service, diminuée des subventions d'investissement correspondantes, augmentée des encours (nets de subvention) des immobilisations de renouvellement, et augmentée des créances d'IDA et du BFR opérationnel.

Les flux relatifs aux 4 grandes LGV, actuellement en cours d'achèvement (3,5 Md€ net de subvention et de financement par le concessionnaire), et devant être mises en service en 2016 et 2017, à savoir LGV Est, LGV BPL, LGV CNM et LGV SEA ont été testés séparément.

S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus ont pris en compte la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061.

Le test est réalisé en utilisant un taux de projection des flux à l'infini de 1,7% et en actualisant les flux de trésorerie futurs à un taux de 5,5%.

La valeur des autres immobilisations en cours (1,5 Md€ au 31/12/2015) est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique (cf § 4.1.2).

Présentation des hypothèses clés

Les hypothèses clés du test de valeur sont le niveau des péages, tel qu'il ressort des prévisions de trafic, des concours publics et de la maintenance du réseau existant.

Pour la première fois, les prévisions de trafic du plan à 15 ans ont été faites dans le cadre du Groupe public ferroviaire. Elles sont cohérentes avec celles de SNCF Mobilités.

Malgré le changement de comportement de certains clients dans l'activité Voyageurs avec le développement de la concurrence intermodale, comme le transport par bus sur de longues distances, et le co-voiturage, SNCF Réseau prévoit une augmentation du trafic grâce à la qualité de service accrue dont bénéficient toutes les entreprises ferroviaires.

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

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

Les dotations versées par SNCF à SNCF Réseau en application de la loi de réforme ferroviaire ont également été prises en compte. Compte tenu des orientations communiquées par l'Etat, elles ont été qualifiées de subventions d'investissement finançant la régénération du réseau.

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

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

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

Les coûts d'entretien diminuent progressivement du fait des plans de productivité mis en œuvre et de l'état amélioré du Réseau au cours de la décennie.

L'effet conjugué d'un effort de maintenance sans précédent et d'une prévision de trafic en hausse, permet d'optimiser la trajectoire.

Résultats des tests de perte de valeur

La valeur recouvrable des actifs testés s'élève à 31,0 Md€ au 31 décembre 2015. La valeur terminale, calculée par la projection à l'infini des flux générés à compter de 2030, représente 95% de cette valeur recouvrable. Cette valeur étant inférieure à l'actif de référence testé, soit 40,6 Md€ (intégrant les impôts différés actifs de 3,7 Md€ au 31/12/2015 et les immobilisations en cours au titre des 4 grandes LGV en voie d'achèvement de 3,5 Md€), SNCF Réseau a comptabilisé une perte de valeur de 9,6 Milliards d'Euros.

Cette dépréciation a été intégralement affectée aux actifs incorporels et corporels composant l'UGT dans la mesure où l'entreprise considère que ses actifs d'impôts différés, comptabilisés tels que présentés au paragraphe 7.3, sont intégralement recouvrables. Sur base des flux retenus pour déterminer la valeur recouvrable de l'UGT, le déficit sera intégralement consommé en 2060.

Les estimations et les hypothèses prises en compte pour apprécier la valeur recouvrable des actifs reposent sur des discussions et arbitrages avec l'Etat.

Cette valeur recouvrable dépend notamment de la mise en œuvre par l'Etat de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour la soutenir ainsi que de la capacité de l'entreprise à atteindre ses plans de productivité.

La réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront différer de manière sensible des estimations retenues.

Les impacts au compte de résultat sont les suivants :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014 retraité	Variation
Pertes de valeur - Immobilisations incorporelles	-45	-	-45
Pertes de valeur - Immobilisations corporelles	-9 555	-	-9 555
Pertes de valeur	-9 600	-	-9 600

Analyses de sensibilité

Sensibilité aux paramètres de valorisation :

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

Une variation de +/- 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de +0,7 Md€.

Sensibilité aux flux de trésorerie sur la période 2016-2030 (y compris effet IS) :

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

Une variation de +/- 100 M€ par an des péages ou des concours de l'Etat représente une variation de +/- 1,9 Md€ de la valeur recouvrable.

4.6 BESOIN EN FOND DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL

<i>En millions d'Euros</i>	31/12/2015	31/12/2014
Stocks et en-cours	10	-2
Créances d'exploitation	-640	53
Dettes d'exploitation	852	9
Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés	222	60

4.6.1 Stocks et en-cours

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore les charges directes et indirectes de production.

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

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

durée de vie.

Au 31 décembre 2015, les stocks se décomposent comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015		31/12/2014		Variation
	Brut	Dépréciation	Net	Net	
Matières premières	502	-111	391	-	391
Produits finis	68	-	68	-	68
Encours de production	18	-	18	-	18
Stocks et en-cours	588	-111	478	-	478

La variation de stocks observée entre le 31 décembre 2014 et le 31 décembre 2015 provient des opérations de transfert.

La dotation nette aux dépréciations des stocks enregistrée sur l'exercice 2015 s'élève à 6 M€.

4.6.2 Créances d'exploitation

Lors de leur entrée au bilan, les créances sont valorisées à leur juste valeur qui correspond à la valeur nominale hormis celles à long terme pour lesquelles les effets de l'actualisation sont significatifs. Les créances sont par la suite évaluées selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Une dépréciation est pratiquée lorsque la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur comptable.

Les créances sont dépréciées en fonction du risque de non recouvrement basé sur des analyses individuelles et/ou statistiques.

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015			31/12/2014	Variation
	Brut	Dépréciation	Net	retraité Net	
Clients et comptes rattachés	1 229	-20	1 209	839	370
Créances sur l'Etat et les collectivités	525	-	525	477	48
Autres créances d'exploitation	925	-1	923	467	456
<i>Dont Fournisseurs avoirs à recevoir et avances</i>	<i>555</i>	<i>-</i>	<i>555</i>	<i>442</i>	<i>113</i>
Montant net des créances d'exploitation	2 678	-21	2 657	1 784	874

Les créances clients et comptes rattachés se composent essentiellement des créances sur péages pour 960 M€ (valeur nette) au 31 décembre 2015.

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

Les dépréciations des créances clients et des autres créances d'exploitation ont varié comme suit sur 2015 et 2014 :

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

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2013	Dotation	Reprise	Variation de périmètre	31/12/2014
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-29	-17	24	-	-22
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-3	-3	4	-	-1
Total	-32	-19	28	-	-23

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

<i>en millions d'euros</i>	Non échus	Dépréciés	Echus non dépréciés				Total
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Au 31 décembre 2015	860	17	294	22	16	20	1 229
Au 31 décembre 2014 (retraité)	770	27	50	5	5	4	861

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

4.6.3 Subventions à recevoir

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

Les subventions à recevoir se décomposent ainsi :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014 retraité
Subventions à encaisser	1 501	1 515
Subventions à appeler	598	638
Provisions pour dépréciations	-46	-36
Total	2 052	2 116

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

<i>en millions d'euros</i>	Non échus	Dépréciés	Echus non dépréciés				Total
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Au 31 décembre 2015	163	52	225	38	274	749	1501
Au 31 décembre 2014 retraité	134	47	93	551	147	543	1515

Les subventions échues non dépréciées à plus de 12 mois au 31 décembre 2015 concernent principalement l'Agence de Financement des Infrastructures Transport de France.

4.6.4 Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs

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

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

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014 retraité
Fournisseurs et comptes rattachés	2 283	2 159
<i>dont dettes sur acquisitions d'immobilisations</i>	<i>839</i>	<i>1 837</i>
Avances et acomptes reçus sur commande	316	333
<i>dont avances reçues sur cessions d'immobilisations</i>	<i>7</i>	<i>9</i>
Dettes sociales	578	22
Dettes sur l'Etat et les collectivités	447	193
Autres dettes d'exploitation	133	85
Produits constatés d'avance	447	243
Total des dettes d'exploitation	4 204	3 035

4.7 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

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

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

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

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

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

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

	01/01/2015	Variation de périmètre	Dotations	Reprise utilisée	Reprise non utilisée	Autres variations	31/12/2015	dont courant	dont non courant
<i>en millions d'euros</i>									
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	-	40	6	-	-	-	46	-	46
Risques environnementaux	107	42	5	-6	-4	2	147	-	147
Litiges et risques contractuels	146	40	40	-5	-25	-	194	20	174
Coût de déménagement	-	-	16	-	-	-	16	11	5
Autres	202	-	13	-	-4	-	212	1	211
Total provisions	455	122	80	-11	-33	2	615	32	583

Les variations de périmètre comprennent l'impact du transfert de la branche Infrastructure à SNCF Réseau (cf note 2.1 – « Réforme ferroviaire »).

4.7.1 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

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

Le montant au 31 décembre 2015 se compose de la provision enregistrée sur un litige social en cours. La provision, historiquement enregistrée dans les comptes de la branche Infrastructure, est incluse dans le bilan d'apport au 1^{er} juillet 2015, a fait l'objet d'une dotation complémentaire sur le second semestre.

4.7.2 Provisions pour risques environnementaux

Cette provision couvre les charges liées à la protection de l'environnement, la remise en état et au nettoyage des sites. Elle comprend notamment une provision pour risque au titre de l'amiante couvrant les actions relatives à l'amiante intentées contre le Groupe ainsi que l'élimination des traverses créosotées et des appareils contenant du polychlorobiphényle.

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

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

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

A la clôture de l'exercice, les risques environnementaux provisionnés concernent principalement les éléments suivants :

- Traverses créosotées (installations ferroviaires et sites) : 62 M€
- Coûts liés à l'amiante : 46 M€

4.7.3 Provisions pour litiges et risques contractuels

La provision pour litiges et risques contractuels comprend notamment les risques liés à des contentieux juridiques et à des dénouements de contrats, ainsi que les risques contractuels.

Le Groupe est impliqué dans plusieurs procédures juridiques et contentieuses non résolues dans le cadre de ses activités courantes.

Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru et de sa probabilité de réalisation.

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

Procédures juridiques en cours

- Litiges concernant les inondations en Arles de décembre 2003

Le tribunal administratif de Marseille a rejeté l'ensemble des requêtes présentées contre RFF devenu SNCF Réseau et SNCF, considérant que ces inondations relevaient d'un « cas de force majeure exonérant de toutes responsabilités » SNCF Réseau et SNCF. Un appel ayant été formé par les plaignants, la provision de 119 M€ a été maintenue dans les comptes au 31 décembre 2015.

- Accident de Brétigny-sur Orge

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

SNCF Réseau et SNCF Mobilités contestent les expertises.

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

La provision de 1 M€, correspondant à la franchise d'assurance, a été maintenue dans les comptes au 31 décembre 2015.

- Accident Eckwersheim LGV

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai d'un TGV a fait 11 victimes et 42 blessés, à Eckwersheim en Alsace, sur la future ligne nouvelle Est Européenne. Dans les minutes qui ont suivi l'accident, le directeur général Sécurité Système ferroviaire a diligenté, à la demande du Directoire de SNCF, une enquête immédiate auprès de la Direction générale Audit et Sécurités. Le rapport interne a été remis aux Présidents le 19 novembre 2015. Les enquêteurs ont établi à partir des bandes d'enregistrement, que la vitesse de la rame d'essai au moment de son entrée sur le tronçon était supérieure à la vitesse prescrite pour un programme d'essai. Cette vitesse élevée est due à une séquence de freinage tardif

de la rame d'essais. Une provision de 3 M€, correspondant à la franchise d'assurance, a été enregistrée dans les comptes au 31 décembre 2015.

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

4.7.4 Provisions pour déménagement

En perspective du déménagement du siège de SNCF Réseau au premier semestre 2016, une provision pour charge de 16 M€ a été constituée, relative aux engagements que l'entreprise estime avoir au titre des locaux vides.

5 AVANTAGES DU PERSONNEL

5.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL

La loi du 04 août 2014 portant réforme ferroviaire au 1^{er} juillet 2015 garantit aux agents transférés de l'Epic SNCF Mobilités l'intégralité de leurs droits acquis au titre des avantages du personnel dont ils étaient bénéficiaires. Les mêmes régimes restent donc en vigueur au sein de l'Epic SNCF Réseau.

A compter du 1^{er} janvier 2016, les avantages octroyés aux agents transférés de l'Epic SNCF Mobilités seront progressivement étendus aux agents de l'ex. Réseau Ferré de France (RFF). Environ 1 500 agents sont concernés.

5.1.1 Régimes de retraite et assimilés

Ces avantages consistent en des indemnités de fin de carrière ou indemnités de départ versés aux agents contractuels lors de leur départ en retraite. En France, ces indemnités sont déterminées selon la convention collective nationale ou l'accord d'entreprise en vigueur. Versées à la cessation d'emploi, elles qualifient un avantage postérieur à l'emploi calculé sur la base du dernier salaire estimé en fin de carrière.

5.1.2 Prévoyance

Le régime de prévoyance concerne le régime complémentaire des cadres supérieurs de l'Epic SNCF Réseau employés au statut.

5.1.3 Action sociale

Le groupe SNCF Réseau met en œuvre diverses actions au titre de l'action sociale pour le personnel : accès aux infrastructures, consultation d'assistantes sociales... Ces actions profitent aux actifs (avantages à court terme) comme aux retraités (avantages postérieurs à l'emploi).

Une provision à due concurrence au titre de l'avantage octroyé aux retraités a été constituée.

5.1.4 Rentes Accidents du travail

Le service des rentes accidents du travail (AT) est auto-assuré au personnel actif et retraité de l'EPIC SNCF Réseau, indépendamment du régime général en vigueur.

Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté. Elles constituent des avantages à long terme (actifs en période d'activité) et des avantages postérieurs à l'emploi (retraités et actifs en période de retraite).

5.1.5 Cessation Progressive d'Activité

La Cessation Progressive d'Activité (CPA) est un dispositif dont l'objectif est d'aménager le temps de travail en fin de carrière des salariés. Elle fixe ainsi une formule de temps de travail permettant de ménager une période de transition entre l'activité professionnelle et le départ en retraite. Le dernier accord signé par l'Epic Mobilités et entré en vigueur en juillet 2008 offre la possibilité d'une cessation dégressive ou complète pour l'ensemble du personnel de l'Epic. L'octroi des avantages combine des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel. L'accord est traité dans les comptes consolidés comme un avantage à long terme en application de la norme IAS 19.

Le calcul repose notamment sur une hypothèse relative à la proportion attendue des agents qui entreront dans le dispositif.

5.1.6 Médailles du travail et autres avantages

Ce poste regroupe les autres avantages à long terme envers le personnel accordés par le Groupe, notamment les gratifications au titre des médailles du travail (France).

5.2. EVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES

5.2.1 Décomposition du passif

Les principaux régimes d'avantages du personnel du Groupe donnent lieu à la comptabilisation des passifs suivants :

<i>En millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014
Retraite et autres avantages assimilés	18	15
Prévoyance CS	16	-
Action Sociale	96	-
Rentes Accidents du travail	464	-
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi	595	15
Rentes Accidents du travail	16	-
Médailles du travail et autres avantages assimilés	30	-
Cessation progressive d'activité (CPA)	189	-
Compte épargne temps (CET)	59	-
Passif au titre des autres avantages à long terme	294	-
Passif total	889	15
- dont non courant	837	15
- dont courant	52	-

5.2.2 Variation du passif

<i>En millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014
Total passif à l'ouverture	15	11
Coût des services rendus	26	2
Coût des services passés	-	-
Effet des liquidations du régime	-	-
Intérêt financier net	6	-
Ecart actuariels générés sur la période	20	3
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-26	-1
Variation de périmètre	848	-
Effet de change	-	-
Autres	-	-
Total passif à la clôture	889	15

Au 31 décembre 2014, le passif social long terme au titre des avantages du personnel était essentiellement constitué d'une provision pour indemnités de fin de carrière (15 millions d'euros) au bénéfice des salariés de Réseau Ferré de France.

Au 1^{er} juillet 2015, en application de la loi du 04 août 2014 portant réforme ferroviaire, SNCF Réseau a repris environ 56 000 agents de l'EPIC SNCF Mobilités. Au titre des droits acquis cumulés des bénéficiaires, un passif total de 847 millions d'euros a été inscrit au bilan de SNCF Réseau, détaillé ci-après par nature de régime :

Indemnités de fin de carrière (IFC)	5 M€
Régime différentiel des cadres supérieurs	16 M€
Action sociale	92 M€
Rentes AT Retraités et agents en période d'inactivité	453 M€
Rentes AT Agents en période d'activité	17 M€
Cessation progressive d'activité (CPA)	184 M€
Compte Epargne Temps (CET)	51 M€
Médailles du travail	24 M€
Autres avantages	5 M€

Au titre des engagements transférés, la baisse du taux d'actualisation entre le 1^{er} juillet (2,05%) et le 31 décembre 2015 (1,75%) a généré des pertes actuarielles de 33 millions d'euros (dont 8 M€ en résultat financier). Ces pertes ont été partiellement compensées par des ajustements liés à l'expérience de 9 millions d'euros au titre de ces régimes et par le gain actuariel de 4 millions d'euros constaté suite à la hausse du taux d'actualisation constatée au titre des IFC de l'ex RFF.

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2015 sont les suivantes :

En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentés AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	31/12/2015
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	15	-	-	-	-	-	15
Coût des services rendus	3	-	1	8	13	2	26
Cotisation des salariés	-	-	-	-	-	-	-
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	-	-	-	-	-	-	-
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-	-	-	-	-	-	-
Effet des liquidations	-	-	-	-	-	-	-
Coût financier	-	-	1	3	1	-	6
Ecart actuariels générés sur la période	-4	-	4	13	7	-	20
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-1	-	-2	-13	-9	-1	-26
Effet des variations de périmètre	5	16	92	470	235	29	848
Effet de change	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	18	16	96	480	248	30	889
<i>Dont valeur actualisée des obligations non financées</i>	<i>18</i>	<i>16</i>	<i>96</i>	<i>480</i>	<i>248</i>	<i>30</i>	<i>889</i>

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs du régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice en 2014, sont les suivantes :

En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	31/12/2014
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	11	-	-	-	-	-	11
Coût des services rendus	2	-	-	-	-	-	2
Cotisation des salariés	-	-	-	-	-	-	-
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	-	-	-	-	-	-	-
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-	-	-	-	-	-	-
Effet des liquidations	-	-	-	-	-	-	-
Coût financier	-	-	-	-	-	-	-
Ecarts actuariels générés sur la période	3	-	-	-	-	-	3
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-1	-	-	-	-	-	-1
Effet des variations de périmètre	-	-	-	-	-	-	-
Effet de change	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	15	-	-	-	-	-	15
<i>Dont valeur actualisée des obligations non financées</i>	<i>15</i>	-	-	-	-	-	<i>15</i>

5.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL

Pour les régimes de base et autres régimes à cotisations définies, le Groupe comptabilise en charges les cotisations à payer lorsqu'elles sont dues et aucune provision n'est comptabilisée, le Groupe n'étant pas engagé au-delà des cotisations versées.

Pour les régimes à prestations définies, lorsque les prestations sont assurées par un tiers (contrats d'assurance, organismes de prévoyance non liés au Groupe) et que le Groupe n'a pas d'obligation, juridique ou implicite, de combler les pertes éventuelles relatives aux services rendus au cours de la période et des périodes antérieures, aucune obligation n'est comptabilisée et les primes d'assurance et/ou de prévoyance payées sont comptabilisées comme des versements à un régime à cotisations définies, l'obligation de servir les prestations aux salariés relevant de la seule responsabilité de l'organisme tiers. Dans les autres cas, les engagements font l'objet d'évaluations actuarielles et de provisions inscrites au bilan au fur et à mesure de l'accumulation des droits à prestation par les salariés.

La dette actuarielle (ou valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies) est déterminée selon la méthode actuarielle dite des unités de crédits projetés qui stipule que chaque période de service donne lieu à constatation d'une unité de droit à prestation et évalue séparément chacune de ces unités pour obtenir l'obligation finale. Ces calculs intègrent des hypothèses de taux d'actualisation, de mortalité, de rotation du personnel et de projection des salaires futurs.

En cas de régimes partiellement ou totalement financés par des actifs de régime, le passif (actif) net est comptabilisé à hauteur de la différence négative ou positive entre la valeur actualisée de l'obligation et la juste valeur des actifs du régime.

Les éléments de variation de l'engagement net sont comptabilisés selon leur nature.

La charge nette est constatée :

- En résultat opérationnel courant pour la part correspondant au coût des services rendus matérialisant l'acquisition linéaire des droits à prestations, au coût des services passés (modification et réduction de régime) et à l'effet des liquidations. Le coût des services passés est comptabilisé immédiatement et totalement en résultat que les droits soient acquis ou non.
- En résultat financier pour la part correspondant à l'intérêt financier net (coût de la désactualisation de la dette, diminué le cas échéant du rendement implicite des actifs du régime et de l'intérêt sur l'effet de plafonnement de l'actif) ainsi que les écarts actuariels générés au titre des autres avantages à long terme.

5.3.1 Charge nette au titre des régimes à prestations définies

Au total, la charge enregistrée en résultat au titre des régimes à prestations définies se décompose comme suit:

31/12/2015 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Coût des services rendus	3	-	1	8	13	2	26
Coût des services passés générés sur l'exercice	-	-	-	-	-	-	-
<i>Dont effet des modifications de régime</i>	-	-	-	-	-	-	-
<i>Dont effet des réductions de régime</i>	-	-	-	-	-	-	-
Effet des liquidations sur l'obligation	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Marge opérationnelle	3	-	1	8	13	2	26
Intérêt financier net du régime	-	-	1	3	1	-	6
Ecart actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme	-	-	-	-	7	-	7
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Résultat financier	-	-	1	3	8	-	13
Total	3	-	2	11	22	2	39

31/12/2014 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Coût des services rendus	2	-	-	-	-	-	2
Coût des services passés générés sur l'exercice	-	-	-	-	-	-	-
<i>Dont effet des modifications de régime</i>	-	-	-	-	-	-	-
<i>Dont effet des réductions de régime</i>	-	-	-	-	-	-	-
Effet des liquidations sur l'obligation	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Marge opérationnelle	2	-	-	-	-	-	2
Intérêt financier net du régime	-	-	-	-	-	-	-
Ecart actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Résultat financier	-	-	-	-	-	-	-
Total	2	-	-	-	-	-	2

5.3.2 Charge nette au titre des régimes à cotisations définies

La charge comptabilisée au titre des régimes à cotisations définies est comprise dans les charges de personnel et s'élève à 306 millions d'euros sur 2015.

5.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS

5.4.1 Principales hypothèses actuarielles retenues

Les provisions pour engagements de personnel sont calculées sur une base actuarielle, en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Les paramètres utilisés pour la modélisation des principaux avantages du personnel sont les suivants :

Taux d'actualisation :

Le taux d'actualisation appliqué pour actualiser les obligations au titre des principaux avantages postérieurs à l'emploi a été déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à celle des engagements. La référence retenue pour déterminer le taux d'actualisation est Bloomberg AA pour la zone Euro.

Table de mortalité

Les engagements Action sociale et Prévoyance CS de l'EPIC Réseau sont évalués sur la base d'une table de mortalité prospective par sexe spécifique à la population cheminote (base régime spécial de retraite). Cette table construite par la Caisse de Prévoyance Retraite (CPR) a été validée par un actuaire certificateur.

Une table intégrant un coefficient de dégradation a été extrapolée pour les régimes des Rentes AT/MP. Sur la base de la table certifiée CPR, les tables de mortalité des autres régimes ont été modifiées.

Ces tables de mortalité répondent, entre autres, à la précision apportée par la norme révisée selon laquelle la mortalité doit refléter celle des bénéficiaires du régime pendant et après la période d'activité.

Taux d'adhésion au régime CPA

Le montant de l'engagement au titre de l'accord de cessation progressive d'activité est calculé sur la base d'une hypothèse d'adhésion de 31,89%. Une variation à la hausse ou à la baisse de cette hypothèse de 100 points de base aurait un effet de l'ordre de 6 M€ sur la valeur de l'engagement.

Hypothèses retenues pour les principaux régimes de l'EPIC Réseau

Les principales hypothèses actuarielles utilisées pour l'évaluation des engagements au titre des régimes de l'Epic Réseau sont détaillées ci-après :

	31/12/2015	31/12/2014
Taux d'actualisation	1,75%	0,92%
Taux d'inflation	1,75%	0%
Taux de revalorisation des prestations		
<i>Prévoyance</i>	2,80%	NA
<i>Action sociale</i>	1,75%	NA
<i>Rentes Accidents du travail</i>	1,75%	NA
<i>Cessation progressive d'activité</i>	2,37%	NA
<i>IDR et médailles du travail</i>	2,37%	1,84%
Table de mortalité		
<i>Prévoyance et action sociale</i>	CPR H / CPR F	NA
<i>Rente AT actifs et retraités</i>	CPR AT	NA
<i>Rente AT veuves</i>	CPR F	NA
<i>Cessation progressive d'activité</i>	CPR 80% H / CPR 20% F	NA
<i>IDR et médaille du travail</i>	CPR 80% H / CPR 20% F	Table Insee
Taux d'adhésion au régime CPA	31,89%	NA

Les hypothèses 2014 renseignées concernent uniquement les IDR

5.4.2 Analyse par nature des écarts actuariels

La comptabilisation des écarts actuariels diffère selon la qualification du régime :

- Pour les régimes à prestations définies au titre des avantages postérieurs à l'emploi, les écarts actuariels sont constatés en autres éléments du résultat global parmi les réserves non recyclables. Ils ne sont jamais recyclés en résultat mais peuvent être reclassés en réserves non distribuées en cas de sortie du périmètre de l'entité concernée.
- Pour les autres régimes d'avantages à long terme à prestations définies (médailles du travail, chômage, maintien de salaire, cessation progressive d'activité...), les écarts actuariels sont reconnus immédiatement en résultat financier.

Variation et décomposition des écarts actuariels

31/12/2015 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi post-emploi	TOTAL Post-emploi	Rentes AT long-terme long-terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps (**)	Médailles du travail et autres avantages (*)	TOTAL Long-terme
	Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	-3	-	-	-	-3			
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	-	-	-	7	8	1	-	1	1
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	4	-1	-4	-20	-21	-	-7	-	-8
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	4	-	-4	-13	-14	-	-7	-	-7
Effet de change	-				-			-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gains (pertes) actuariels à la clôture	1	-	-4	-13	-16				
<i>Total ajustements liés à l'expérience</i>	-	-	-	7	8	1	-	1	1
<i>Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles</i>	4	-1	-4	-20	-21	-	-7	-	-8

31/12/2014 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi post-emploi	TOTAL Post-emploi	Rentes AT long-terme long-terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps (**)	Médailles du travail et autres avantages (*)	TOTAL Long-terme
	Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	-	-	-	-	-			
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	-3	-	-	-	-3	-	-	-	-
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	-3	-	-	-	-3	-	-	-	-
Effet de change	-				-			-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gains (pertes) actuariels à la clôture	-3	-	-	-	-3				
<i>Total ajustements liés à l'expérience</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles</i>	-3	-	-	-	-3	-	-	-	-

Analyse de sensibilité de l'engagement aux principales hypothèses actuarielles

Les montants présentés ci-après correspondent à la variation à la baisse (gain actuariel) ou à la hausse (perte actuarielle) des engagements tels que comptabilisés au 31 décembre 2015.

31/12/2015 En millions d'euros (Gains) pertes actuariels	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentés AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Sensibilité au taux d'actualisation	-	-	-	-	-	-	-
Variation de + 0,25pt	-1	-1	-4	-16	-6	-1	-29
Variation de - 0,25pt	1	1	4	17	6	-	29
Variation de + 0,25pt	-	-	-	-	-	-	-
Variation de - 0,25pt	-	-	-	-	-	-	-
Variation de + 1pt	-	-	-	-	6	-	6
Variation de - 1pt	-	-	-	-	-6	-	-6

5.5. REMUNERATION DES DIRIGEANTS

Les principaux dirigeants du Groupe sont les membres du Comité Exécutif du groupe SNCF Réseau. Leur rémunération imposable cumulée indiquée ci-dessous (présentée en milliers d'euros) correspond à des avantages court terme.

	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Nombre de dirigeants moyen sur l'année	10	9	1
Rémunération totale en K€	2 435	1 911	524

6. CAPITAUX ET FINANCEMENTS

6.1 ENDETTEMENT FINANCIER NET

L'Endettement Financier Net (EFN) est constitué des passifs financiers courants et non courants, diminuée :

- des actifs financiers courants et non courants,
- de la trésorerie et les équivalents de trésorerie,

lorsque les actifs et passifs financiers sont issus de transactions portant, en substance, exclusivement sur des échanges de flux de trésorerie : émission ou réception de trésorerie contre un remboursement ou une rémunération attendu en trésorerie.

L'Endettement Financier Net exclut les éléments suivants :

- Les actifs et passifs financiers relatifs aux PPP (Partenariats Public Privé).
- Les actifs et passifs de retraite qui relèvent de la norme IAS 19 (cf. note 5).
- Les engagements de rachats de participations ne donnant pas le contrôle, car ce sont des transactions sur les capitaux propres, qui ne consistent pas en un contrat d'échange de trésorerie. En cohérence avec l'exclusion des capitaux propres de l'EFN, les passifs financiers résultant de ces transactions sont également exclus de l'endettement financier net.
- Les participations non consolidées, classées parmi les actifs disponibles à la vente.

6.1.1 Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net contient :

- les résultats de juste valeur et couverture,
- les intérêts payés sur la dette financière du Groupe,
- les intérêts perçus sur la trésorerie disponible,

Le « coût de l'endettement financier net et autres » inclut en plus les autres charges et produits financiers.

Le résultat de juste valeur et couverture enregistre :

- les résultats sur instruments financiers à la juste valeur par le résultat,
- la part inefficace des couvertures,
- la variation de juste valeur des dettes en option juste valeur.

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

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

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014	Variation
Charges d'intérêts de la dette	-1 191	-1 189	-3
Résultat de juste valeur et couverture	-20	-112	92
Autres produits financiers	21	8	14
Autres charges financières	-21	-5	-16
Coût de l'endettement financier net et autres (*)	-1 212	-1 299	86

(*) Hors coût financier des avantages du personnel

6.1.2 Calcul de l'endettement financier net

Les tableaux suivants présentent les catégories et classes des actifs et passifs financiers ainsi que les modalités de leur évaluation à la juste valeur.

La juste valeur des instruments dérivés actifs ou passifs est classée en courant ou non courant selon l'échéance finale du produit dérivé. Les actifs ou passifs financiers dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de clôture sont classés en courant.

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

Pour les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans le bilan, le niveau de la hiérarchie de juste valeur est indiqué par catégorie, trois différents niveaux étant prévus par la norme IFRS 13 :

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

31/12/2015					Qualification comptable					Niveaux de juste valeur			
<i>en millions d'euros</i>	Notes	Courant	Non courant	EFN	A la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Juste valeur de la classe
Titres de participation		-	1	1	-	1	-	-	1	-	-	-	-
Autres prêts et créances	6.1.2.1	-	6	6	-	6	-	-	6	-	6	-	6
Sous-total Prêts et créances		-	7	7	-	7	-	-	7	-	6	-	6
Actifs de retraite		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs disponibles à la vente	6.1.2.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs à la juste valeur par résultat	6.1.2.1	47	-	47	-	-	47	-	47	47	-	-	47
Juste valeur positive des dérivés de couverture	6.3	67	1 641	1 709	-	-	-	1 709	1 709	-	1 709	-	1 709
Juste valeur positive des dérivés de transaction	6.3	58	-	58	-	-	58	-	58	-	58	-	58
Actifs financiers PPP	6.1.2.1	-	2 179	-	-	2 179	-	-	2 179	-	2 179	-	2 179
Actifs financiers		172	3 827	1 820	-	2 186	104	1 709	3 999	47	3 951	-	3 998
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.1.2.2	2 523	-	2 523	-	-	2 523	-	2 523	2 523	-	-	2 523
Emprunts obligataires	6.1.2.3	1 859	40 032	41 891	-	29 614	-	12 278	41 892	-	48 704	-	48 704
Autres emprunts	6.1.2.3	353	114	467	-	37	-	425	462	-	467	-	467
Emprunts SNCF	6.1.2.3	184	675	858	-	701	-	157	858	-	1 233	-	1 233
Dettes de location financement	6.1.2.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous-total Emprunts		2 396	40 821	43 216	-	30 353	-	12 860	43 212	-	50 404	-	50 404
Dont :		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Emprunts évalués au coût amorti		717	29 635	30 353	-	30 353	-	-	30 353	-	37 540	-	37 540
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie		857	7 726	8 583	-	-	-	8 583	8 583	-	8 583	-	8 583
Emprunts avec couverture de juste valeur		821	3 455	4 277	-	-	-	4 277	4 277	-	4 277	-	4 277
Emprunts évalués selon l'option juste valeur		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juste valeur négative des dérivés de couverture	6.3	16	1 641	1 657	-	-	-	1 657	1 657	-	1 657	-	1 657
Juste valeur négative des dérivés de transaction	6.3	26	-	26	-	-	26	-	26	-	26	-	26
Sous-total Emprunts et dérivés		2 438	42 462	44 899	-	30 353	26	14 517	44 895	-	52 087	-	52 087
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	6.1.2.3	1 622	-	1 622	-	1 622	-	-	1 622	1 622	-	-	1 622
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Passifs financiers PPP	6.1.2.3	-	2 258	-	-	-	-	-	-	-	2 258	-	2 258
Passifs financiers		4 059	44 720	46 521	-	31 974	26	14 517	46 517	1 622	54 345	-	55 967
Endettement financier net		1 365	40 893	42 178	-	29 789	-2 601	12 808	39 995	-948	50 394	-	49 446

Les éléments exclus de l'EFN n'apparaissent ni dans la colonne « EFN » (cellules grisées) ni dans le sous-total « Endettement financier net ».

31/12/2014					Qualification comptable					Niveaux de juste valeur			
<i>en millions d'euros</i>	Notes	Courant	Non courant	EFN	A la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Juste valeur de la classe
Titres de participation		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres prêts et créances	6.1.2.1	-	6	6	-	6	-	-	6	-	6	-	6
Sous-total Prêts et créances		-	6	6	-	6	-	-	6	-	6	-	6
Actifs de retraite		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs disponibles à la vente	6.1.2.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs à la juste valeur par résultat	6.1.2.1	415	-	415	-	-	415	-	415	415	-	-	415
Juste valeur positive des dérivés de couverture	6.3	126	1 177	1 303	-	-	-	1 303	1 303	-	1 303	-	1 303
Juste valeur positive des dérivés de transaction	6.3	137	-	137	-	-	137	-	137	-	137	-	137
Actifs financiers PPP	6.1.2.1	-	1 567	-	-	1 567	-	-	1 567	-	1 567	-	1 567
Actifs financiers		678	2 750	1 861	-	1 573	552	1 303	3 428	415	3 012	-	3 428
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.1.2.2	2 863	-	2 863	-	-	2 863	-	2 863	2 863	-	-	2 863
Emprunts obligataires	6.1.2.3	1 876	36 605	38 481	-	26 019	-	12 464	38 483	-	46 235	-	46 235
Autres emprunts	6.1.2.3	4	466	470	-	38	-	425	464	-	464	-	464
Emprunts SNCF	6.1.2.3	406	822	1 227	-	864	-	363	1 227	-	1 650	-	1 650
Dettes de location financement	6.1.2.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous-total Emprunts		2 285	37 893	40 178	-	26 922	-	13 252	40 174	-	48 349	-	48 349
Dont :		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Emprunts évalués au coût amorti		616	26 381	26 996	-	26 922	-	-	26 922	-	35 097	-	35 097
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie		968	7 514	8 483	-	-	-	8 483	8 483	-	8 483	-	8 483
Emprunts avec couverture de juste valeur		701	3 994	4 695	-	-	-	4 695	4 695	-	4 695	-	4 695
Emprunts évalués selon l'option juste valeur		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juste valeur négative des dérivés de couverture	6.3	33	2 001	2 034	-	-	-	2 034	2 034	-	2 034	-	2 034
Juste valeur négative des dérivés de transaction	6.3	194	-	194	-	-	194	-	194	-	194	-	194
Sous-total Emprunts et dérivés		2 513	39 894	42 407	-	26 922	194	15 285	42 402	-	50 577	-	50 577
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	6.1.2.3	1 905	-	1 905	-	1 905	-	-	1 905	1 905	-	-	1 905
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Passifs financiers PPP	6.1.2.3	-	1 656	-	-	1 656	-	-	1 656	-	1 656	-	1 656
Passifs financiers		4 418	41 550	44 312	-	30 483	194	15 285	45 963	1 905	52 233	-	54 138
Endettement financier net		877	38 800	39 589	-	28 910	-3 220	13 983	39 673	-1 373	49 221	-	47 848

6.1.2.1 Actifs financiers

<i>en millions d'euros</i>	Courant	Non courant	31/12/2015	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Autres prêts et créances	-	6	6	-	6	-
Actifs disponibles à la vente	-	-	-	-	-	-
Actifs à la juste valeur par résultat	47	-	47	47	-	-
Juste valeur positive des dérivés	125	1 641	1 766	-	1 766	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	67	1 641	1 709	-	1 709	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction	58	-	58	-	58	-
Actifs financiers PPP	-	2 179	2 179	-	2 179	-
Actifs financiers	172	3 827	3 999	47	3 951	-

<i>en millions d'euros</i>	Courant	Non courant	31/12/2014	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Autres prêts et créances	-	6	6	-	6	-
Actifs disponibles à la vente	-	-	-	-	-	-
Actifs à la juste valeur par résultat	415	-	415	415	-	-
Juste valeur positive des dérivés	263	1 177	1 440	-	1 440	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	126	1 177	1 303	-	1 303	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction	137	-	137	-	137	-
Actifs financiers PPP	-	1 567	1 567	-	1 567	-
Actifs financiers	678	2 750	3 428	415	3 012	-

6.1.2.1.1 Prêts et créances au coût amorti

La catégorie « Prêts et créances au coût amorti » comprend principalement les créances rattachées à des participations, des avances en compte courant consenties à des entités associées ou non consolidées, des dépôts de garantie ainsi que les créances clients et autres débiteurs.

Lors de leur comptabilisation initiale, ces prêts et créances sont comptabilisés à leur juste valeur majorée des coûts de transaction. À chaque date de clôture, ces actifs sont évalués au coût amorti en appliquant la méthode dite du taux d'intérêt effectif.

Les dépôts de garantie provenant de contrats de location sont comptabilisés à leur valeur nominale.

Lors de leur comptabilisation initiale, les créances clients et autres débiteurs sont comptabilisées à leur juste valeur, ce qui dans la plupart des cas correspond à leur valeur nominale. Une perte de valeur est constituée en fonction du risque de non-recouvrement.

Les montants dûs par les clients au titre des contrats de construction sont repris dans cette rubrique.

6.1.2.1.2 Actifs disponibles à la vente

Les actifs disponibles à la vente comprennent les titres de participation du Groupe dans le capital de sociétés non consolidées, que le Groupe détient sans en rechercher un profit à court terme et des placements qui ne répondent pas à la définition des autres catégories d'actifs.

Les titres de participation sont évalués à la juste valeur sauf si elle ne peut être déterminée de manière fiable. Ils sont alors maintenus au bilan à leur coût d'acquisition. La juste valeur est déterminée en fonction des critères financiers les plus appropriés à la situation particulière de chaque société. Les critères généralement retenus sont la valeur de marché ou la quote-part des capitaux propres et les perspectives de rentabilité à défaut de valeur de marché disponible.

Les placements sont évalués à la juste valeur en utilisant les données de marché, courbe des taux et spreads de crédit de chacun des émetteurs des titres. L'évaluation de ces placements est rapprochée de leur cotation lorsque celle-ci est disponible.

Les variations de juste valeur des titres classés en disponibles à la vente sont inscrites dans un compte spécifique en autres éléments du résultat global. Les montants constatés en capitaux propres ne sont repris en résultat que lors de la cession de l'actif. En cas de baisse significative ou prolongée de la juste valeur en deçà de leur valeur comptable, une perte de valeur est constatée. Elle est enregistrée dans un compte de perte de valeur avec pour contrepartie le résultat. Cette perte de valeur ne peut pas être reprise lorsqu'elle concerne des actions.

Aucun actif n'est classé dans la catégorie « Actifs disponibles à la vente » tant en 2014 qu'en 2015.

6.1.2.1.3 Actifs à la juste valeur par le résultat (actifs de transaction)

Les actifs de transaction correspondent aux actifs que le Groupe a l'intention de revendre dans un terme proche afin de réaliser une plus-value, et des actifs volontairement classés dans cette catégorie.

Ils sont valorisés à la juste valeur à la date de clôture et les variations de valeur sont inscrites en résultat financier.

6.1.2.1.4 Actifs financiers PPP

Les actifs financiers PPP comprennent pour 2 179 M€ des subventions à appeler au titre des projets PPP en cours, dont 962 M€ pour BPL, 742 M€ pour CNM et 474 M€ pour GSM-R.

Ces subventions à recevoir par SNCF Réseau de l'Etat lui permettent de rembourser ses dettes vis-à-vis d'Eiffage pour BPL, vis-à-vis d'Oc'Via pour CNM et vis-à-vis de Synerail pour GSM-R.

Concernant BPL et CNM, SNCF Réseau devra recevoir les subventions et rembourser les dettes financières associées (mêmes montants que les subventions) à compter de 2017.

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

6.1.2.1.5 Juste valeur positive des instruments financiers dérivés

Les instruments financiers dérivés sont détaillés en note 6.3.

6.1.2.2 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont constitués des liquidités immédiatement disponibles (disponibilités) et des placements à très court terme, facilement convertibles en un

montant connu de trésorerie, dont l'échéance à la date d'origine est inférieure ou égale à trois mois et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur. En particulier, les placements en SICAV et Fonds Communs de Placement monétaires dont la sensibilité est marginale sont classés dans cette catégorie. Il s'agit notamment de SICAV et Fonds Communs de Placement de la catégorie monétaire euros selon l'AMF ou qui ont une sensibilité inférieure à 0,25 point de base.

Pour ces titres, la juste valeur retenue est la valeur liquidative des OPCVM. Elle relève du niveau 1 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 72 d'IFRS 13. Ces titres sont comptabilisés à leur juste valeur avec variations de juste valeur en résultat financier.

En revanche, compte tenu de leur durée résiduelle à la clôture, les autres placements, notamment les titres de créance négociables, sont comptabilisés à leur valeur nominale, le Groupe considérant qu'elle constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché.

Les concours bancaires courants classés parmi les passifs financiers courants font partie de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour l'élaboration de l'état des flux de trésorerie.

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à 3 mois (*)	2 169	2 359	-190
Disponibilités	353	503	-150
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière	2 523	2 863	-340
Intérêts courus à payer	-	-	-
Concours bancaires courants	75	12	63
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie	2 447	2 850	-403

(*) y compris dépôts et billets de trésorerie

6.1.2.3 Passifs financiers

Les emprunts et autres passifs financiers sont évalués initialement à la juste valeur minorée des frais de transaction puis au coût amorti, calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

Certains emprunts font l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur ou d'une couverture de flux de trésorerie. Les éventuels emprunts, comportant des dérivés incorporés détachables faisant l'objet d'une couverture, sont comptabilisés à la juste valeur (option « fair value »). La variation de cette juste valeur est enregistrée en résultat financier.

L'option d'enregistrement de dettes à la juste valeur par le biais du compte de résultat est utilisée lorsque les dettes en cause comportent un dérivé incorporé modifiant de manière significative les flux de trésorerie qui seraient autrement exigés par le contrat ou lorsque le Groupe est dans l'incapacité d'évaluer séparément le dérivé incorporé.

La juste valeur des passifs financiers est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Les modèles prennent en considération des hypothèses basées sur les données de marché constatées à la clôture.

Les dettes financières se décomposent de la manière suivante :

<i>en millions d'euros</i>	Courant	Non courant	31/12/2015	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Emprunts obligataires	1 859	40 032	41 891	-	48 704	-
Autres emprunts	353	114	467	-	467	-
Emprunts SNCF	184	675	858	-	1 233	-
Sous-total Emprunts	2 396	40 821	43 216	-	50 404	-
Dont :	-	-	-	-	-	-
Emprunts évalués au coût amorti	717	29 635	30 353	-	37 540	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	857	7 726	8 583	-	8 583	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	821	3 455	4 277	-	4 277	-
Emprunts évalués selon l'option juste valeur	-	-	-	-	-	-
Emprunts et dérivés	2 438	42 462	44 899	-	52 087	-
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	1 622	-	1 622	1 622	-	-
Passifs financiers PPP	-	2 258	2 258	-	2 258	-
Passifs financiers	4 059	44 720	48 779	1 622	54 345	-

<i>en millions d'euros</i>	Courant	Non courant	31/12/2014	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Emprunts obligataires	1 876	36 605	38 481	-	46 235	-
Autres emprunts	4	466	470	-	470	-
Emprunts SNCF	406	822	1 227	-	1 650	-
Sous-total Emprunts	2 285	37 893	40 178	-	48 349	-
Dont :	-	-	-	-	-	-
Emprunts évalués au coût amorti	616	26 381	26 996	-	35 097	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	968	7 514	8 483	-	8 483	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	701	3 994	4 695	-	4 695	-
Emprunts évalués selon l'option juste valeur	-	-	-	-	-	-
Emprunts et dérivés	2 513	39 894	42 407	-	50 577	-
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	1 905	-	1 905	1 905	-	-
Passifs financiers PPP	-	1 656	1 656	-	1 656	-
Passifs financiers	4 418	41 550	45 968	1 905	52 233	-

En application de l'article 2111-17-1 de la loi ferroviaire, SNCF Réseau publie chaque année le montant de la dette reclassée dans la dette des administrations publiques ainsi que les perspectives d'évolution associées. La dette ainsi reclassée s'élève à 10,4 milliards d'euros sur la base des informations à date publiées par l'INSEE.

6.1.2.3.1 Dette long terme SNCF Réseau

SNCF Réseau a recours aux marchés internationaux de capitaux afin de couvrir son besoin de financement long terme sous la forme majoritairement d'émissions obligataires publics et de placements privés et dans une moindre mesure d'emprunts contractés auprès d'établissements de crédit et/ou de collectivités locales.

Les ressources à long terme levées sur les marchés obligataires publics par SNCF Réseau au cours de l'année 2015 ont représenté un montant total de 3,9 Mds€ en valeur de remboursement (4,2 Mds€ en valeur comptable), soit 19 opérations (4 émissions primaires et 15 abondements) réalisées sur les marchés obligataires libellées en euro et en livre sterling.

A noter, l'émission en 2015 d'un seul placement privé d'une maturité de 100 ans pour un montant de 25 M€ en valeur de remboursement.

Les émissions publiques de l'année 2015 sont détaillées dans le tableau ci-après.

<i>en millions d'euros</i>	Montant nominal	Devise	Echéance	Taux	Solde Bilan
Emissions obligataires publics 2015					4 243
EMTN - RFF 5,35% 12-07-2029	326	GBP	12/07/2029	5,350%	618
EMTN 23-10-2018 0,05% EUR	1 100	EUR	23/10/2018	0,050%	1 100
EMTN RFF 1,125% 25/05/2030 EUR	1 450	EUR	25/05/2030	1,125%	1 448
EMTN RFF 2,625% 29-12-2025	200	EUR	29/12/2025	2,625%	236
EMTN RFF 3,125% EUR 25-10-2028	200	EUR	25/10/2028	3,125%	240
EMTN RFF 3,30% 18-12-2042 EUR	200	EUR	18/12/2042	3,300%	264
EMTN RFF 4,375% 02/06/2022	100	EUR	02/06/2022	4,375%	128
EMTN RFF 5% 10-10-2033	100	EUR	10/10/2033	5,000%	160
EMTN SNCFR 1,475% 30/03/2065	50	EUR	30/03/2065	1,475%	50

<i>en millions d'euros</i>	Montant nominal	Devise	Echéance	Taux	Solde Bilan
Emprunts obligataires publics					35 192
Total OBLIG CAD 4,70% 01-06-2035	277	CAD	01/06/2035	4,700%	233
Total EMTN RFF 2% 12-11-2026 CHF	150	CHF	12/11/2026	2,000%	139
Total EMTN RFF CHF 2% 24-11-2034	100	CHF	24/11/2034	2,000%	92
Total EMTN RFF CHF 2,625% 10-03-2031	125	CHF	10/03/2031	2,625%	151
Total EMTN RFF CHF 2,625% 11-03-37	130	CHF	11/03/2037	2,625%	165
Total EMTN RFF CHF 2,875% 26-02-21	300	CHF	26/02/2021	2,875%	322
Total EMTN RFF CHF 3% 24-04-2019	450	CHF	24/04/2019	3,000%	445
Total RFF 3,25% 30-06-2032 - CHF -	250	CHF	30/06/2032	3,250%	253
Total EMTN - RFF 6 % 12-10-2020	2 000	EUR	12/10/2020	6,000%	2 040
Total EMTN 23-10-2018 0,05% EUR	1 100	EUR	23/10/2018	0,050%	1 100
Total EMTN RFF 0,375% EUR 25-02-2016	1 000	EUR	25/02/2016	0,375%	1 004
Total EMTN RFF 1,125% 25/05/2030 EUR	1 450	EUR	25/05/2030	1,125%	1 448
Total EMTN RFF 2,625% 29-12-2025	1 100	EUR	29/12/2025	2,625%	1 172
Total EMTN RFF 3,125% EUR 25-10-2028	1 875	EUR	25/10/2028	3,125%	1 961
Total EMTN RFF 3,30% 18-12-2042 EUR	1 000	EUR	18/12/2042	3,300%	1 097
Total EMTN RFF 4,25% 07-10-2026	3 600	EUR	07/10/2026	4,250%	3 912
Total EMTN RFF 4,375 02/06/2022	3 000	EUR	02/06/2022	4,375%	3 192
Total EMTN RFF 4,45% 27-11/2017	1 300	EUR	27/11/2017	4,450%	1 321
Total EMTN RFF 4,50% 30-01-2024	3 850	EUR	30/01/2024	4,500%	4 221
Total EMTN RFF 5% 10-10-2033	3 200	EUR	10/10/2033	5,000%	3 522
Total EMTN SNCFR 1,475% 30/03/2065	50	EUR	30/03/2065	1,475%	50
Total RFF OAT IPCH 28-02-2023	2 000	EUR	28/02/2023	2,450%	2 516
Total EMTN - RFF 5,25% 31-01-2035 £	475	GBP	31/01/2035	5,250%	739
Total EMTN - RFF 5,35% 12-07-2029	326	GBP	12/07/2029	5,350%	557
Total EMTN - RFF 5,5 % 01-12-2021 £	800	GBP	01/12/2021	5,500%	1 109
Total EMTN - RFF 5.25% 07-12-2028 £	650	GBP	07/12/2028	5,250%	873
Total EMTN RFF 4,83% 25-03-2060 £	550	GBP	25/03/2060	4,830%	785
Total EMTN RFF 5% 11-03-2052 £	550	GBP	11/03/2052	5,000%	771

<i>en millions d'euros</i>	Montant nominal	Devise	Maturité moyenne	Solde Bilan
Emprunts obligataires privés				6 700
Emprunt obligataire privé	500	CHF	2020	517
Emprunt obligataire privé	4 834	EUR	2043	4 990
Emprunt obligataire privé	315	GBP	2037	378
Emprunt obligataire privé	300	HKD	2016	36
Emprunt obligataire privé	45 000	JPY	2023	368
Emprunt obligataire privé	500	NOK	2032	65
Emprunt obligataire privé	370	USD	2025	346

<i>en millions d'euros</i>	Montant nominal	Devise	Maturité moyenne	Solde Bilan
Autres emprunts				466
Emprunt BEI	425	EUR	03/08/2019	425
Emprunt auprès de la région IDF	44	EUR	03/04/2028	38
Crédit syndiqué	1 250	EUR	19/07/2017	-1
Dépôts et cautionnements	-	-	31/12/1899	4

SNCF Réseau dispose d'une ligne de crédit syndiqué d'un montant de 1,25 Md€ sur une durée de 5 ans, facilité qui n'a pas été utilisée en 2015. Le solde au bilan correspond à l'étalement des frais d'émission.

6.1.2.3.2 Dette Long Terme SNCF

Lors de la création de RFF au 1er janvier 1997, une dette de 20,5 milliards € vis à vis de la SNCF a été transférée et inscrite aujourd'hui au passif de SNCF RESEAU.

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

<i>en millions d'euros</i>	Montant nominal	Maturité moyenne	Solde Bilan
Dette long terme SNCF			858
EUR Variable	68	2021	67
EUR Fixe	613	2023	634
EUR Inflation	-	-	-
GBP Fixe	-	-	-
GBP Variable	44	2016	60
CHF Fixe	102	2016	96
CHF Variable	-	-	-

6.1.2.3.3 Dettes de trésorerie et trésorerie passive

La trésorerie passive (75 M€ au 31/12/2015 vs 12 M€ au 31/12/2014) est principalement constituée de comptes courants et de concours bancaires.

Les dettes de trésorerie sont principalement constituées de billets de trésorerie supérieurs à 3 mois (1 188 M€ au 31/12/2015 vs 1 797 M€ au 31/12/2014) et de cash collatéraux passifs (358 M€ au 31/12/2015 vs 96 M€ au 31/12/2014).

Afin de se financer et de gérer sa trésorerie, SNCF Réseau a recours à des instruments de financement et de placement à court terme tant domestiques qu'internationaux sous la forme de « Billets de Trésorerie » et de « Commercial Paper », lui permettant ainsi un accès diversifié à des ressources financières liquides. Les titres de créances négociables en devise sont couverts par des swaps cambistes.

Le montant en coût amorti des dettes de trésorerie (hors cash collatéraux) se décompose comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	Montant total	Échéance 0 à 6 mois	Echéance 6 à 12 mois	Échéance supérieure à 1 an
Dettes court terme	1 188	914	274	-
AUD	67	67	-	-
EUR	25	25	-	-
USD	1 096	822	274	-

6.1.2.3.4 Passifs financiers PPP

Les lignes d'emprunt BPL, CNM et GSMR concernent les PPP Bretagne Pays de Loire, Contournement Nîmes Montpellier et Global System for Mobile communication for Railways. Elles représentent la dette de SNCF Réseau vis à vis de ses partenaires qui pré-financent une partie des projets. SNCF Réseau devra rembourser les dettes BPL et CNM à compter de 2017.

Les subventions à recevoir au titre de ces projets sont présentées en note 6.1.2.1.4. Des réclamations ont été reçues par l'entreprise au titre de l'exercice 2015 pour les PPP CNM et BPL pour un montant total de 574 M€. Ces réclamations sont contestées par l'entreprise et font l'objet d'études dont les conséquences éventuelles n'ont pas été appréhendées dans les comptes 2015.

6.2 GESTION DES RISQUES FINANCIERS ET INSTRUMENTS DERIVES

La gestion des opérations et des risques financiers au sein de SNCF Réseau est strictement encadrée par les « principes et limites d'intervention sur les marchés de capitaux » édictés par le Conseil d'administration.

Ce document précise notamment les orientations de la politique de financement, de trésorerie et de gestion de la dette globale, les principes de gestion et limites autorisées pour les risques de taux, de change et de contrepartie, les opérations d'optimisation, les instruments autorisés, les montants des plafonds des programmes de financement, les supports de placement, les délégations de pouvoir accordées par le Conseil d'Administration ainsi que les délégations de signature accordées.

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

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

SNCF Réseau est exposé aux risques suivants liés à l'utilisation d'instruments financiers :

- risques de marché :
 - o risque de taux d'intérêt
 - o risque de change
- risques de liquidité
- risques de crédit et de contrepartie

6.2.1 Gestion du risque de taux d'intérêt

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

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

Le respect de cette répartition est contrôlé quotidiennement.

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

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

Ventilation des emprunts par type de taux <i>en millions d'euros</i>	Structure initiale de la dette		Structure de la dette après couverture de taux	
	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2014
Taux fixe	38 218	35 066	36 761	33 148
Taux variable	1 958	2 096	4 868	5 448
Taux inflation	3 036	3 016	1 584	1 583
Total des emprunts LT (*)	43 213	40 178	43 213	40 178
Dette CT à taux variable	1 188	1 797	1 188	1 797
Total des emprunts (*)	44 401	41 976	44 401	41 976

(*) Hors dette PPP et dépôts et cautionnements reçus

Sensibilité des instruments financiers au risque de taux

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

- l'endettement net à taux variable après prise en compte des couvertures ;
- les dettes en juste valeur sur option ;
- les instruments dérivés non qualifiés de couverture au sens de la norme IAS 39.

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

L'analyse de sensibilité sur les flux de trésorerie pour les instruments à taux variables a été déterminée en tenant compte de l'ensemble des flux variables des instruments non dérivés et des instruments dérivés. Les instruments dérivés non qualifiés comptablement de couverture et les dérivés incorporés séparés des dettes entraînent une certaine volatilité du résultat financier.

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

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

Au regard des taux de marché relativement faibles durant l'année 2015, SNCF Réseau réalise ses analyses de sensibilité sur une base de variation de taux de +/- 50 points de base.

Une variation de +/- 50 points de base des taux d'intérêt euros à la date de clôture aurait eu pour conséquence une hausse (diminution) des capitaux propres et du résultat à hauteur des montants indiqués ci-dessous. Pour les besoins de cette analyse, toutes les autres variables, en particulier les cours de change, sont supposées rester constantes. Une analyse similaire, sur cette même base, est présentée au titre de 2014.

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015				31/12/2014			
	Résultat		Capitaux propres		Résultat		Capitaux propres	
	Impact après variation des taux d'intérêt de				Impact après variation des taux d'intérêt de			
Type d'instrument	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb
Instruments financiers à taux variable (après prise en compte des couvertures)	8	-8	-	-	8	-8	-	-
Inefficacité de couverture de juste valeur (a)	8	-8	-	-	8	-8	-	-
Dettes en juste valeur sur option	-	-	-	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture (b)	2	-2	-	-	-26	20	-	-
Dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie (c)	37	-41	693	-780	42	-49	728	-813
TOTAL impact			(a + b + c)					
	46	-51	693	-780	23	-37	728	-813

La sensibilité est mesurée de la façon suivante :

- (a) L'inefficacité de couverture de juste valeur due aux variations de valeur de l'élément couvert et de l'instrument de couverture
- (b) L'incidence du décalage de la courbe des taux sur les dérivés pour lesquels la comptabilité de couverture n'est pas appliquée
- (c) L'inefficacité de couverture de flux de trésorerie et l'impact sur les capitaux propres (OCI) dû aux variations de valeur de l'instrument de couverture

6.2.2 Gestion du risque de change

Dans le cadre de sa stratégie financière visant à diversifier son accès aux ressources et optimiser son coût de financement, SNCF Réseau émet des emprunts en devises qui font l'objet d'une couverture de change. Les flux en devises (principal et intérêts) sont ainsi couverts par des dérivés de change afin de transformer cette dette en euros.

<i>en millions de devise</i>	Expositions nettes en devise						
31/12/2015	CAD	CHF	GBP	HKD	JPY	NOK	USD
Dettes libellées en devise	277	2 107	3 682	300	45 000	500	370
Dérivés de change	277	2 107	3 682	300	45 000	500	370
Exposition nette en devise	-	-	-	-	-	-	-
31/12/2014	CAD	CHF	GBP	HKD	JPY	NOK	USD
Dettes libellées en devise	277	2 276	3 980	300	45 000	500	370
Dérivés de change	277	2 276	3 980	300	45 000	500	370
Exposition nette en devise	-	-	-	-	-	-	-

Les cours de change utilisés pour les principales devises à la clôture sont les suivants :

Cours BCE	31/12/2015	31/12/2014
AUD	1,4897	1,4829
CAD	1,5116	1,4063
CHF	1,0835	1,2024
GBP	0,7340	0,7789
HKD	8,4376	9,4170
JPY	131,0700	145,2300
NOK	9,6030	9,0420
SEK	9,1895	9,3930
USD	1,0887	1,2141

Les opérations libellées en monnaies étrangères sont converties par la filiale dans sa monnaie fonctionnelle au cours du jour de la transaction.

Les éléments monétaires du bilan sont réévalués au cours de clôture de chaque arrêté comptable. Les écarts de change correspondants sont enregistrés au compte de résultat ou comme une composante distincte des capitaux propres s'ils sont relatifs à des opérations de couvertures qualifiées en IFRS d'investissements nets ou de flux de trésorerie.

Les activités commerciales de SNCF Réseau ne génèrent pas de risque de change significatif.

En dehors des filiales qui opèrent dans leur propre pays, l'endettement net de SNCF Réseau en devises autre que l'euro est géré en fonction de la limite de risque admissible définie par le même cadre général. SNCF Réseau utilise pour cela des contrats d'échange de devises, généralement mis en place dès l'émission des emprunts.

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

Ventilation des emprunts par devise <i>en millions d'euros</i>	Structure initiale de la dette		Structure de la dette après couverture de change	
	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2014
Euro	34 648	31 779	43 213	40 178
Livre sterling	5 334	5 309	-	-
Dollar américain	346	314	-	-
Yen	368	332	-	-
Franc suisse	2 182	2 096	-	-
Couronne norvégienne	65	69	-	-
Dollar canadien	233	247	-	-
Dollar hong-kong	36	33	-	-
Dollar australien	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-
Total des emprunts	43 213	40 178	43 213	40 178

6.2.4 Gestion du risque de crédit et de contrepartie

Le risque de crédit représente le risque de perte financière pour SNCF Réseau dans le cas où un client ou une contrepartie à un instrument financier viendrait à manquer à ses obligations contractuelles.

La valeur comptable des actifs financiers représente l'exposition maximale au risque de crédit.

En application de la norme IFRS 13, la juste valeur des dérivés a été estimée en intégrant la CVA (credit value adjustment) et la DVA (debit value adjustment). Ces éléments n'ont pas d'incidence significative sur la valeur des dérivés au 31/12/2015.

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

Afin d'encadrer et de limiter ce risque, les instruments de placements et les dérivés ne sont mis en place qu'avec des établissements financiers correspondants aux critères de notation de crédit et de niveau de Fonds Propres validés par le Conseil d'Administration de SNCF Réseau.

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

Le respect du seuil autorisé par contrepartie est suivi quotidiennement.

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

Les transactions qui génèrent potentiellement un risque de contrepartie sont essentiellement les placements financiers et les instruments financiers explicités ci-dessous. Le risque de crédit client est limité et présenté en note 4.6.2.

6.2.4.1 Les placements financiers

Le cadre général précise la procédure d'agrément des contreparties qui repose sur l'analyse quantitative et qualitative des contreparties.

Des limites en volume selon les durées de placement sont déterminées pour chaque contrepartie, tenant compte de son rating. La consommation de la limite autorisée, fondée sur le nominal des transactions, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting.

Les placements financiers sont diversifiés. Ils sont constitués essentiellement des titres de créances négociables (certificats de dépôt, billets de trésorerie, « commercial paper »), de prises en pension de Valeurs du Trésor et de souscriptions à des OPCVM monétaires. Compte tenu de leur faible durée résiduelle et de leur composition ils ne génèrent pas d'exposition significative au risque de crédit.

6.2.4.2 Les instruments financiers dérivés

Les transactions sur les produits dérivés ont pour objet de gérer les risques de taux et de change.

Le cadre général précise la procédure d'agrément des contreparties qui repose sur l'analyse quantitative et qualitative des contreparties. Une limite en volume et durée de placement est également déterminée pour chacune d'elles. Des limites en volume sont déterminées pour chaque contrepartie, tenant compte de ses fonds propres et de son rating. La consommation de la limite autorisée, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting.

Concernant les produits dérivés, l'agrément d'une contrepartie nécessite en outre la signature d'une convention cadre et d'un contrat cadre de remise en garantie.

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

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

31/12/2015 <i>en millions d'euros</i>	Montants bruts	Montants compensés au bilan	Montants nets présentés au bilan	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7
				Cash collatéral	Instruments dérivés	
Instruments financiers dérivés actifs	1766	-	1766	357	1180	229
Instruments financiers dérivés passifs	1683	-	1683	-	1180	503

31/12/2014 <i>en millions d'euros</i>	Montants bruts	Montants compensés au bilan	Montants nets présentés au bilan	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7
				Cash collatéral	Instruments dérivés	
Instruments financiers dérivés actifs	1440	-	1440	96	1161	183
Instruments financiers dérivés passifs	2228	-	2228	-	1161	1067

6.2.5 Risque de liquidité

S'appuyant sur une gestion proactive de sa liquidité, de la qualité de sa signature et de sa présence renouvelée sur les marchés internationaux de capitaux, SNCF Réseau bénéficie d'un accès diversifié aux ressources financières qu'elles soient à court terme (Billets de Trésorerie, Commercial Paper) ou à long terme (émissions obligataires publiques ou privées).

En outre, SNCF Réseau dispose d'une ligne de crédit syndiqué d'un montant de 1,25 Md€, sur une durée de 5 ans, facilité qui n'a pas été utilisée en 2015.

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014
Moins d'un an	1 791	1 336
1 à 2 ans	1 409	1 612
2 à 3 ans	1 197	1 409
3 à 4 ans	846	83
4 à 5 ans	2 379	785
6 à 10 ans	13 692	14 659
11 à 20 ans	15 092	13 042
> 20 ans	6 498	6 946
Impact de la juste valeur (option "juste valeur")	-	-
Impact de la juste valeur (comptabilité de couverture)	308	303
Total emprunts et dettes financières	43 212	40 174
Juste valeur des dérivés non courants	-	824
Juste valeur dérivés courants	-83	-35
Total emprunts et dettes financières (y compris dérivés)	43 129	40 963

Le tableau suivant donne, pour les passifs financiers, les flux de trésorerie contractuels non actualisés (correspondant aux montants à rembourser y compris les intérêts dont la part variable est fixée sur le fixing du 31 décembre) au 31 décembre 2015 et au 31 décembre 2014.

Echéancier des flux de trésorerie contractuels <i>en millions d'euros</i>	31/12/2015						31/12/2014					
	Total	Moins de 1 an	1 à 5 ans	6 à 10 ans	11 à 20 ans	Plus de 20 ans	Total	Moins de 1 an	1 à 5 ans	6 à 10 ans	11 à 20 ans	Plus de 20 ans
Emprunts obligataires	-62 203	-2 948	-11 525	-18 439	-19 263	-10 028	-59 594	-3 159	-9 155	-19 636	-16 987	-10 659
Capital	-40 911	-1 433	-5 740	-13 055	-14 426	-6 257	-38 272	-1 678	-3 621	-14 032	-12 084	-6 858
Flux d'intérêts	-21 291	-1 515	-5 785	-5 384	-4 837	-3 771	-21 322	-1 481	-5 534	-5 604	-4 903	-3 801
Autres emprunts	-502	-361	-35	-21	-85	-	-504	-10	-384	-24	-86	-
Capital	-493	-359	-31	-19	-83	-	-502	-9	-384	-24	-86	-
Flux d'intérêts	-9	-2	-4	-2	-1	-	-2	-	-1	-	-	-
Dettes de location-financement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flux d'intérêts	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous total emprunts	-62 705	-3 308	-11 561	-18 460	-19 347	-10 028	-60 098	-3 168	-9 539	-19 660	-17 073	-10 659
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	-1 194	-1 194	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Capital	-1 190	-1 190	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flux d'intérêts	-5	-5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dettes financières brutes	-63 899	-4 503	-11 561	-18 460	-19 347	-10 028	-60 098	-3 168	-9 539	-19 660	-17 073	-10 659
Dérivés de couverture - JV négative	-1 071	-93	-337	-244	-207	-191	-1 442	-112	-410	-381	-387	-153
Flux d'intérêts	-1 071	-93	-337	-244	-207	-191	-1 442	-112	-410	-381	-387	-153
Dérivés de transaction - JV négative	-35	-3	-14	-4	-1	-13	-39	-4	-15	-7	-1	-12
Flux d'intérêts	-35	-3	-14	-4	-1	-13	-39	-4	-15	-7	-1	-12
Dérivés de couverture - JV positive	1 797	135	492	310	408	454	1 757	162	491	369	451	285
Flux d'intérêts	1 797	135	492	310	408	454	1 757	162	491	369	451	285
Dérivés de transaction - JV positive	17	1	3	3	6	4	11	-	2	2	4	3
Flux d'intérêts	17	1	3	3	6	4	11	-	2	2	4	3
Instruments financiers dérivés	708	39	144	66	207	253	287	47	68	-17	67	123

6.3 SITUATION COMPTABLE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES

Les instruments dérivés utilisés par le Groupe pour gérer ses risques financiers (change et taux) sont initialement comptabilisés à la juste valeur et réévalués au bilan à leur juste valeur à la clôture.

Leur juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Les modèles relèvent du niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 81 d'IFRS 13.

La variation de valeur des instruments financiers dérivés non associés à des opérations d'exploitation et qui ne participent pas à une opération de couverture au sens de la norme IAS 39, est comptabilisée en résultat de la période, au sein du résultat financier. La comptabilisation des couvertures dépend de leur qualification.

Pour couvrir son exposition aux risques de taux et de change, SNCF Réseau a recours à des instruments dérivés qui sont comptablement qualifiés de couverture ou non.

Les principaux dérivés utilisés sont des contrats d'échanges de taux d'intérêt, des 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.

6.3.1 Instruments dérivés par traitement comptable

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

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015			31/12/2014		
	Courant	Non courant	Total	Courant	Non courant	Total
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	60	791	850	81	501	582
Dérivés de couverture de juste valeur	8	851	859	46	676	721
Dérivés de transaction	58	-	58	137	-	137
Dérivés de couverture des flux d'investissement net à l'étranger	-	-	-	-	-	-
Instruments dérivés actifs	125	1 641	1 766	263	1 177	1 440
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	16	1 626	1 642	33	1 985	2 018
Dérivés de couverture de juste valeur	-	16	16	-	16	16
Dérivés de transaction	26	-	26	194	-	194
Dérivés de couverture des flux d'investissement net à l'étranger	-	-	-	-	-	-
Instruments dérivés passifs	42	1 641	1 683	228	2 001	2 228

6.3.1.1 Couverture de flux de trésorerie

Pour couvrir les flux à taux variable de ses dettes et créances et les encaissements et décaissements liés à son activité commerciale, le Groupe est amené à intervenir sur le marché des dérivés.

Lorsque les conditions de forme prévues par la norme IAS 39 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de flux de trésorerie et leur variation de valeur est enregistrée directement dans un compte spécifique en autres éléments du résultat global, à l'exclusion de la part inefficace de la couverture, qui est comptabilisée en résultat. Lorsque les flux couverts se matérialisent, les montants accumulés en autres éléments du résultat global sont repris en résultat symétriquement aux flux de l'élément couvert.

La juste valeur des dérivés affectés à des opérations de couverture de flux de trésorerie se ventile comme suit par type d'élément couvert :

31/12/2015 <i>en millions d'euros</i>	Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie					
	Juste valeur	Moins de 1 an	1 à 5 ans	6 à 10 ans	11 à 20 ans	Plus de 20 ans
Emprunts obligataires	-763	30	26	-93	-479	-247
Emprunts non obligataires	-28	13	-	-	-41	-
Dettes de location financement	-	-	-	-	-	-
Prêts et créances	-	-	-	-	-	-
Total	-791	44	26	-93	-520	-247

31/12/2014 <i>en millions d'euros</i>	Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie					
	Juste valeur	Moins de 1 an	1 à 5 ans	6 à 10 ans	11 à 20 ans	Plus de 20 ans
Emprunts obligataires	-1 383	49	38	-192	-413	-866
Emprunts non obligataires	-53	-1	-5	-	-47	-
Dettes de location financement	-	-	-	-	-	-
Prêts et créances	-	-	-	-	-	-
Total	-1 436	47	33	-192	-459	-866

Les dérivés utilisés en couverture de flux de trésorerie se décomposent de la façon suivante :

31/12/2015 <i>en millions d'euros</i>	Juste valeur au bilan		Montant notionnel en devises		Réserve de couverture de flux de trésorerie	Moins de 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 5 ans	6 à < 10 ans	11 à 20 ans	Plus de 20 ans
	Actif	Passif	Actif	Passif							
Swaps prêteur taux variable / emprunteur taux fixe en euro	11	573	876	4 479	-560	-37	-10	-179	-153	-153	-27
Swaps prêteur taux fixe / emprunteur taux fixe en euro	1	6	120	156	-4	-1	-	-1	-1	-1	-1
Cross Currency Swaps taux variable / taux fixe	27	14	50	44	-	-	-	-	-	-	-
GBP	27	14	50	44	-	-	-	-	-	-	-
USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cross Currency Swaps taux fixe / taux fixe	501	1 049	1 494	26 764	-830	-15	31	69	15	-115	-815
AUD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CHF	195	-	612	-	47	-1	4	13	17	14	-
GBP	274	1 045	613	1 764	-865	-14	29	63	-1	-128	-815
JPY	-	5	-	25 000	-11	-	-2	-8	-1	-	-
USD	31	-	270	-	-1	-	-	-	-	-	-
Cross Currency Swaps taux fixe / taux variable	311	-	759	-	254	12	3	58	64	124	-8
+ Swap taux variable / taux fixe											
CAD	25	-	144	-	8	-	-	1	2	5	-
GBP	185	-	362	-	226	8	3	43	60	120	-8
USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CHF	102	-	253	-	19	4	-	14	1	-	-
Opérations de préouverture d'émissions futures	-	-	-	-	13	2	1	10	-	-	-
Total	850	1 642	-	-	-1 127	-38	26	-43	-75	-145	-852

31/12/2014 <i>en millions d'euros</i>	Juste valeur au bilan		Montant notionnel en devises		Réserve de couverture de flux de trésorerie	Moins de 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 5 ans	6 à < 10 ans	11 à 20 ans	Plus de 20 ans
	Actif	Passif	Actif	Passif							
Swaps prêteur taux variable / emprunteur taux fixe en euro	-	293	-	3 481	-324	-12	-12	-91	-71	-103	-35
Swaps prêteur taux fixe / emprunteur taux fixe en euro	1	6	120	156	-13	-	-4	-6	-3	-	-
Cross Currency Swaps taux variable / taux fixe	18	55	50	104	-9	-2	-6	-2	1	1	-
GBP	18	55	50	104	-9	-2	-6	-2	1	1	-
USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cross Currency Swaps taux fixe / taux fixe	288	1 264	1 006	26 588	-1 037	-13	-38	-195	-213	-289	-288
AUD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CHF	121	-	631	-	-2	4	-	-4	-1	-1	-
GBP	166	1 234	375	1 438	-1 012	-21	-27	-184	-208	-286	-286
JPY	-	28	-	25 000	-15	-	-3	-10	-3	-	-
USD	1	2	-	150	-8	4	-8	3	-1	-3	-3
Cross Currency Swaps taux fixe / taux variable	275	400	750	-	-102	-4	2	-10	-29	-57	-3
+ Swap taux variable / taux fixe											
CAD	33	43	144	-	-23	-1	-	-4	-5	-11	-1
GBP	166	332	353	-	-89	-4	1	-13	-25	-46	-1
USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CHF	76	26	253	-	10	1	1	7	1	-	-
Opérations de précouverture d'émissions futures	-	-	-	-	14	-6	-2	12	6	4	-
Total	581	2 018	-	-	-1 472	-37	-60	-292	-310	-445	-327

Variation des réserves (recyclables) relatives aux couvertures de flux de trésorerie

Le résultat différé en capitaux propres comprend l'impact de change constaté sur les couvertures de flux de trésorerie.

Les impacts sur les capitaux propres, résultat de la période et réserves, se détaillent comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	Capitaux propres recyclables
Ouverture 2015	-1 472
Recyclé en résultat	-316
Variation de valeur efficace	660
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	-
Clôture 2015	-1 128

<i>en millions d'euros</i>	Capitaux propres recyclables
Ouverture 2014	-955
Recyclé en résultat	-237
Variations de valeur efficace	-279
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	-
Clôture 2014	-1 472

6.3.1.2 Couverture de juste valeur

SNCF Réseau utilise également des instruments dérivés pour couvrir la valeur de ses dettes et créances à taux fixe en euros et en devises.

Lorsque les conditions de forme prévues par IAS 39 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de juste valeur, et :

- les variations de valeur du dérivé sont enregistrées en résultat de la période,
- l'élément couvert est comptabilisé initialement au coût amorti et réévalué à sa juste valeur à la clôture, pour la part du risque couvert en contrepartie du résultat.

En conséquence, les variations de valeur du dérivé et du risque couvert se neutralisent en résultat, à l'exception de la part inefficace de la couverture.

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014
Effet en résultat de la réévaluation des emprunts	-11	-226
Dérivés actifs de couverture de juste valeur des emprunts	-22	233
Dérivés passifs de couverture de juste valeur des emprunts	31	2
Inefficacité de la couverture de juste valeur	-1	9

6.3.1.3 Instruments non qualifiés en comptabilité de couverture

Il s'agit notamment des instruments financiers dérivés correspondant à des couvertures économiques qui ne répondent pas aux exigences de la norme pour faire l'objet d'une comptabilisation de couverture. . Lorsqu'un instrument financier dérivé n'a pas été (ou n'est plus) qualifié de couverture, ses variations de juste valeur successives sont comptabilisées directement en résultat de la période, au sein d'une rubrique spécifique « Mark-to-market » ou « MtM sur instruments financiers à caractère opérationnel » sous le résultat opérationnel courant pour les instruments dérivés sur actifs non financiers et en résultat financier pour les instruments dérivés de change, de taux ou sur actions.

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015				31/12/2014			
	Juste valeur		Montant notionnel		Juste valeur		Montant notionnel	
	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif
Instrument dérivés de taux	-	21	174	341	4	24	150	181
Instrument dérivés de change	39	4	-	-	111	-	-	-
Euros	-	-	-	-	-	-	-	-
Franc suisse	-	-	-	-	-	-	-	-
Dollar canadien	-	-	-	-	-	-	-	-
Livre sterling	-	-	-	-	-	-	-	-
Dollar de Hong Kong	-	-	-	-	-	-	-	-
Yen	-	-	-	-	-	-	-	-
Dollar néozélandais	-	-	-	-	-	-	-	-
Dollar américain	35	4	1 015	180	111	-	1 455	-
Dollar australien	4	-	100	-	-	-	-	-
Dérivés incorporés	18	-	-	-	21	171	-	-
Euros	18	-	211	156	21	4	106	156
Franc suisse	-	-	-	-	-	-	-	-
Dollar canadien	-	-	-	-	-	-	-	-
Livre sterling	-	-	-	-	-	166	-	326
Dollar de Hong Kong	-	-	-	-	-	-	-	-
Yen	-	-	-	-	-	-	-	-
Dollar néozélandais	-	-	-	-	-	-	-	-
Dollar américain	-	-	-	-	-	-	-	-
Dollar australien	-	-	-	-	-	-	-	-
Total des dérivés non qualifiés de couverture	58	26	-	-	137	195	-	-

6.3.2 Instruments dérivés par type d'instrument

6.3.2.1 Instruments dérivés de change

SNCF Réseau intervient régulièrement sur le marché des instruments dérivés de devises, principalement dans une optique de couverture des emprunts émis. La juste valeur de ces instruments au bilan est détaillée ci-après par nature d'instrument et traitement comptable :

<i>en millions d'euros</i>	JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2015					JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2014				
	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net à l'étranger	TOTAL	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net à l'étranger	TOTAL
Swaps de devises	839	762	-	-	1 601	581	586	-	-	1 167
Achat à terme de devises	-	-	39	-	39	-	-	111	-	111
Vente à terme de devises	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Instruments dérivés actifs	839	762	39	-	1 640	581	586	111	-	1 278
Swaps de devises	1 063	16	-	-	1 079	1 719	16	166	-	1 901
Achat à terme de devises	-	-	4	-	4	-	-	-	-	-
Vente à terme de devises	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Options sur devises	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Instruments dérivés passifs	1 063	16	4	-	1 083	1 719	16	166	-	1 901
Position nette	-224	746	35	-	557	-1 138	570	-55	-	-623

6.3.2.1.1 Swaps de devises ayant un sous-jacent actif

Aucune position détenue à fin 2014 et fin 2015.

6.3.2.1.2 Swaps de devises ayant un sous-jacent passif

L'échéancier, par devise, des engagements nominaux des instruments souscrits est le suivant

:

31/12/2015	Total		Moins de 1 an		1 à 5 ans		6 à 10 ans		11 à 20 ans		Plus de 20 ans	
<i>en millions</i>	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture
Dollar canadien	277	183	-	-	-	-	-	-	277	183	-	-
Franc suisse	2 107	1 945	162	149	790	729	300	277	725	669	130	120
Livre sterling	3 682	5 016	44	60	-	-	852	1 160	1 501	2 045	1 284	1 750
Dollar de Hong Kong	300	36	300	36	-	-	-	-	-	-	-	-
Yen	45 000	343	-	-	15 000	114	17 000	130	13 000	99	-	-
Dollar américain	370	340	150	138	100	92	-	-	-	-	120	110
Couronne Norvégienne	500	52	-	-	-	-	-	-	500	52	-	-
Engagements reçus en devises	-	7 914	-	383	-	935	-	1 567	-	3 048	-	1 980
Euro	-	7 704	-	327	-	715	-	1 547	-	3 166	-	1 949
Engagements donnés en euros	-	7 704	-	327	-	715	-	1 547	-	3 166	-	1 949

31/12/2014	Total		Moins de 1 an		1 à 5 ans		6 à 10 ans		11 à 20 ans		Plus de 20 ans	
<i>en millions</i>	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture
Dollar canadien	277	197	-	-	-	-	-	-	277	197	-	-
Franc suisse	2 276	1 893	169	141	952	792	300	250	725	603	130	108
Livre sterling	3 980	5 109	685	880	44	57	800	1 027	1 175	1 509	1 275	1 637
Dollar de Hong Kong	300	32	-	-	300	32	-	-	-	-	-	-
Yen	45 000	310	-	-	5 000	34	27 000	186	13 000	90	-	-
Dollar américain	370	305	150	-	100	206	-	-	-	-	120	99
Couronne Norvégienne	500	55	-	-	-	-	-	-	500	55	-	-
Engagements reçus en devises	-	7 901	-	1 020	-	1 121	-	1 463	-	2 453	-	1 844
Euro	-	8 182	-	951	-	968	-	1 620	-	1 811	-	2 832
Engagements donnés en euros	-	8 182	-	951	-	968	-	1 620	-	1 811	-	2 832

En figeant les cours de clôture et en retenant les taux futurs implicites de la courbe des taux à la clôture pour les taux variables, l'échéancier des flux d'intérêts se présente comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015		31/12/2014	
	Flux d'intérêts reçus	Flux d'intérêts payés	Flux d'intérêts reçus	Flux d'intérêts payés
Moins d'un an	328	-219	316	-228
1 à 2 ans	317	-203	285	-204
2 à 3 ans	315	-203	275	-190
3 à 4 ans	313	-202	273	-190
4 à 5 ans	294	-200	271	-188
1 à 5 ans	1 239	-808	1 105	-772
6 à 10 ans	1 185	-902	1 072	-846
11 à 20 ans	1 648	-1 214	1 537	-1 231
Plus de 20 ans	1 627	-1 312	1 646	-1 441
Total	6 027	-4 454	5 675	-4 519

6.3.2.2 Instruments dérivés de taux

Dans le cadre de la gestion du risque de taux d'intérêt de sa dette financière, SNCF Réseau intervient sur le marché des swaps de taux. La juste valeur de ces instruments au bilan est détaillée ci-après par nature d'instrument et traitement comptable :

<i>en millions d'euros</i>	JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2015					JUSTE VALEUR AU BILAN 31/12/2014				
	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net à l'étranger	TOTAL	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Couverture des flux d'investissement net à l'étranger	TOTAL
Swaps receveurs de taux fixe	1	97	18	-	116	1	135	25	-	161
Swap payeurs de taux fixe	11	-	-	-	11	-	-	-	-	-
Swaps d'index	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Options de taux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Instruments dérivés actifs	11	97	18	-	126	1	135	25	-	161
Swaps receveurs de taux fixe	6	-	-	-	6	6	-	28	-	34
Swap payeurs de taux fixe	573	-	21	-	594	293	-	-	-	293
<i>Swaps d'index</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Options de taux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Instruments dérivés passifs	578	-	21	-	600	299	-	28	-	327
Position nette	-567	97	-3	-	-474	-298	135	-3	-	-166

L'échéancier, par type d'instrument, des engagements nominaux est le suivant :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015		31/12/2014	
	Dettes nettes		Dettes nettes	
	Long terme	Court terme	Long terme	Court terme
Swaps receveurs de taux fixe	1 601	174	2 076	100
Swaps payeurs de taux fixe	3 413	110	3 404	25
Swaps d'index	-	-	-	-
Options de taux (swaptions)	-	-	-	-

En figeant les cours de clôture et en retenant les taux futurs implicites de la courbe des taux à la clôture pour les taux variables, l'échéancier des flux d'intérêts se présente comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	Flux d'intérêt nets 31/12/2015				
	Moins de 1 an	1 à 5 ans	6 à 10 ans	11 à 20 ans	Plus de 20 ans
Swaps receveurs de Taux Fixe	17	48	39	-21	-14
Swaps payeurs de Taux Fixe	-88	-335	-257	-207	-48
Swaps d'index	-	-	-	-	-
Options de taux (swaptions)	-	-	-	-	-
Total	-71	-287	-218	-227	-62

<i>en millions d'euros</i>	Flux d'intérêt nets 31/12/2014				
	Moins de 1 an	1 à 5 ans	6 à 10 ans	11 à 20 ans	Plus de 20 ans
Swaps receveurs de Taux Fixe	41	50	43	-21	-17
Swaps payeurs de Taux Fixe	-81	-314	-286	-218	-65
Swaps d'index	-	-	-	-	-
Options de taux (swaptions)	-	-	-	-	-
Total	-40	-265	-243	-238	-82

6.4 DOTATION EN CAPITAL

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

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

A la date du 31 décembre 2015, le montant cumulé des dotations en capital s'établit à 9,8 milliards d'euros.

7. IMPOTS SUR LES RESULTATS

Les impôts sur le résultat englobent l'ensemble des impôts déterminés sur la base d'un résultat comptable net de produits et de charges. Sont comptabilisés sur cette ligne en bas du compte de résultat :

- L'impôt exigible sur les sociétés et les différentes contributions additionnelles qui s'y rattachent.
- Les crédits d'impôt mécénat et étrangers.
- L'impact des redressements fiscaux au titre d'un impôt sur le résultat.
- Les impôts différés.

Impôts différés

Le Groupe comptabilise des impôts différés pour l'ensemble des différences temporelles entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé. Les impôts différés sont calculés selon la méthode du report variable, en appliquant le dernier taux d'impôt voté à la date de clôture et applicable à la période de reversement des différences temporelles.

Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables, ainsi que les crédits d'impôts, ne sont comptabilisés que lorsque leur récupération est jugée probable. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôts est appréciée au travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient (cf. Note 4.5).

Autres impôts sur le résultat

Les impôts sur le résultat autres que les impôts différés trouvent leur contrepartie en dettes et créances d'exploitation au bilan. Les impôts différés ne sont pas actualisés et trouvent leur contrepartie sur une ligne distincte au bilan parmi les actifs et passifs non courants.

7.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014 retraité	Variation
(Charge) / produit d'impôt courant	-	-22	22
(Charge) / produit d'impôt différé	-44	-45	-
Total	-45	-67	22

A compter du 1er janvier 2015, SNCF Réseau fait partie du périmètre d'intégration fiscale du groupe SNCF portée par l'EPIC de tête. La charge d'impôt 2015 présentée ci-dessus est donc due à SNCF, et non plus à l'administration fiscale comme en 2014.

7.2 PREUVE D'IMPÔT

Pour sa preuve d'impôt, le groupe retient comme taux d'impôt le taux applicable en France à l'impôt sur les sociétés (33,33%) augmenté de la contribution sociale de 3,3%, mais sans la contribution exceptionnelle de 10,7%. Cette contribution exceptionnelle s'applique aux entreprises dont le chiffre d'affaires est supérieur à 250 M€ au cours des exercices clos jusqu'au 30 décembre 2016.

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014 retraité
Résultat net de l'exercice	-9 916	-213
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	1	-
Impôt sur les résultats	-45	-67
Résultat des activités ordinaires avant impôt et avant quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-9 873	-147
Taux d'IS applicable en France	34,43%	34,43%
IMPOT THEORIQUE	3 399	51
Différences permanentes	-119	-116
Différentiels de taux	-	-2
Reports déficitaires créés et non activés	-3 340	-
Crédits d'impôts hors champ IAS 12	15	-
IMPÔT SUR LES RÉSULTATS	-45	-67
TAUX D'IMPOT EFFECTIF	0%	45%

La Loi de Finances Rectificative (LFR) pour 2012 et la Loi de Finances pour 2013 ont instauré les dispositions suivantes :

- S'agissant du report en avant des déficits, l'imputation de déficits antérieurs sur le bénéfice constaté au titre d'un exercice n'est dorénavant possible qu'à hauteur d'un plafond égal à 1 M€ majoré d'un montant de 50% du bénéfice imposable de l'exercice excédant cette première limite. La fraction de déficit non admise en déduction du bénéfice du fait de l'application de ces dispositions demeure imputable dans les mêmes conditions sur les exercices suivants, sans limitation dans le temps.
- A compter de 2014, seules 75% des charges financières nettes sont déductibles du résultat imposable. La part non déductible constitue une différence permanente dans la preuve d'impôt.
- Un Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE) est créé pour financer et améliorer la compétitivité des entreprises françaises et entré en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2013. Il a un effet positif de 15 M€ sur la ligne « Crédits d'impôts » de la preuve d'impôt.

7.3 SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS

L'entreprise a décidé de ne plus reconnaître d'impôts différés actifs au-delà du montant reconnu au 30 juin 2015, à savoir 3 623 M€, majorés des impôts différés actifs apportés dans le cadre du transfert de la branche Infrastructure pour 68 M€ (cf. Note 4.5).

8. INFORMATION SECTORIELLE

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

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

9. RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

SNCF Réseau, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial dont le capital est intégralement détenu par l'Etat français (via l'Agence des Participations de l'Etat), est liée, au sens de la norme IAS 24 « Informations relatives aux parties liées », avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'Etat français.

Les informations à fournir sur les transactions individuellement ou collectivement notables avec ces entités concernent les parties liées suivantes :

- Les EPIC membres du Groupe Public Ferroviaire, SNCF Réseau et SNCF,
- L'Etat

Les transactions réalisées par le groupe SNCF Réseau avec d'autres entreprises publiques (EDF, La Poste, ...) sont toutes réalisées à des conditions de marché

Les sociétés du groupe SNCF Réseau autres que la maison mère ne réalisent pas d'opérations significatives avec ces parties liées.

9.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE

9.1.1 Relations avec SNCF Mobilités

SNCF Mobilités reste à l'heure actuelle un des principaux clients de SNCF Réseau au titre des péages sur le réseau ferroviaire français.

De plus, jusqu'à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, la SNCF assurait, pour le compte de SNCF Réseau, la gestion déléguée des infrastructures ferroviaires. Depuis le 1^{er} juillet 2015, le montant des charges de rémunération de la gestion déléguée versées à SNCF Mobilités (anciennement SNCF) a été remplacé par des dépenses d'exploitation et d'investissement internes.

Soldes au bilan

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014
Production d'immobilisations mandatée à la SNCF	1 057	1 858
Créances d'exploitation	1 002	414
Dettes d'exploitation*	540	1 016

* Soldes au bilan hors dette financière présentée séparément au passif du bilan (voir note 6.1.2.)

Produits et charges

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2015	31/12/2014
Péages	3 631	3 648
Charges d'exploitation	-1 917	-3 173

9.1.2 Relations avec SNCF

La loi portant réforme ferroviaire prévoit que la nouvelle SNCF assure le pilotage stratégique du groupe public ferroviaire ainsi que des fonctions mutualisées exercées au bénéfice de tous les EPIC du groupe, au titre des directions d'animation, des directions d'appui et des directions des centres de services partagés du groupe. Ces fonctions mutualisées comprennent notamment :

- La gestion administrative des ressources humaines, de la paie et de la protection sociale ;
- La gestion de systèmes d'information du groupe ;
- La gestion immobilière et foncière du groupe ;
- L'organisation des achats généraux du groupe.

Soldes au bilan

en millions d'euros

31/12/2015

Créances d'exploitation	99
Dettes d'exploitation	74

Produits et charges

en millions d'euros

31/12/2015

Produits d'exploitation	38
Charges d'exploitation	-408

9.2 RELATIONS AVEC L'ETAT ET LES COLLECTIVITES

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

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

L'Etat verse également à SNCF Réseau des subventions d'exploitation ainsi que des subventions d'investissement.

Les concours publics apportés au groupe SNCF Réseau par l'Etat et les collectivités sont présentés dans le tableau suivant :

Soldes au bilan

en millions d'euros

31/12/2015

31/12/2014

Subventions à recevoir (actif)	819	889
--------------------------------	-----	-----

Produits et charges

en millions d'euros

31/12/2015

31/12/2014

Redevances d'accès*	1 831	1 799
Compensations FRET	31	109

*dont redevances TER : 1 392 M€ et redevances TET : 439 M€

10. ENGAGEMENTS HORS BILAN

10.1 ENGAGEMENTS REÇUS ET DONNÉS

Engagements reçus		31/12/2015				31/12/2014
		Engagement total	Montant des engagements par période			Engagement total
			A moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	
Engagements liés au financement		1 250	-	1 250	-	-
Lignes de crédit confirmées non utilisées		1 250	-	1 250	-	-
Engagements liés aux activités opérationnelles		1 200	743	433	24	5 784
Engagements d'achat d'immobilisations : autres immobilisations		1 029	613	416	-	5 733
Promesses de vente immobilière		54	49	5	-	-
Contrats de location simple : immobilier		5	4	-	1	-
Garanties financières reçues de tiers		112	77	12	24	51
Engagements liés au périmètre consolidé		-	-	-	-	-
Autres engagements reçus		-	-	-	-	-
TOTAL ENGAGEMENTS RECUS		2 450	743	1 683	24	5 784

Engagements donnés		31/12/2015				31/12/2014
		31/12/2015	Montant des engagements par période			31/12/2014
			A moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	
Engagements liés au financement		-	-	-	-	-
Engagements liés aux activités opérationnelles		2 339	847	623	870	8 819
Engagements d'achat d'immobilisations : autres immobilisations		28	10	15	2	-
Engagements d'achat d'immobilisations : Plan Prévisionnel d'Investissement sur autres immobilisations		1 214	678	536	-	6 694
Promesses de vente immobilière		54	49	5	-	70
Contrats de location simple : mobilier		169	20	41	109	-
Contrats de location simple : immobilier		109	85	24	-	-
Garanties financières donnés à des tiers		765	4	3	759	2 056
Engagements liés au périmètre consolidé		-	-	-	-	-
Autres engagements donnés		-	-	-	-	-
TOTAL ENGAGEMENTS DONNES		2 339	847	623	870	8 819

Les engagements hors bilan au 31 décembre 2015 comprennent principalement les engagements sur les partenariats publics privés relatifs aux LGV : les engagements donnés correspondent aux investissements restant à comptabiliser ; les engagements reçus correspondent aux subventions restant à comptabiliser, compte-tenu du pourcentage d'avancement à la clôture.

Engagements relatifs aux contrats de PPP et concession

La valeur actualisée au 31 décembre 2015 des montants restant à verser au titre des PPP se décompose comme suit :

- 506 M€ sur CNM
- 441 M€ sur BPL
- 227 M€ sur SEA
- 41 M€ sur GSMR.

La valeur actualisée au 31 décembre 2015 des subventions restant à percevoir au titre des PPP se décompose comme suit :

- 504 M€ sur CNM
- 305 M€ sur BPL
- 224 M€ sur SEA
- 37 M€ sur GSMR.

Garanties financières données à des tiers

Les garanties financières données à des tiers se composent au 31 décembre 2015 de la garantie émise en 2011 par RFF en faveur de la Caisse des Dépôts-direction des Fonds d'Epargne.

11. HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

En application de l'article 222-8 du règlement de l'Autorité des marchés financiers, le tableau ci-dessous présente les honoraires versés par SNCF Réseau, ses filiales intégrées globalement et ses activités conjointes à chacun des contrôleurs légaux chargés de contrôler les comptes annuels et consolidés du Groupe SNCF Réseau.

Les commissaires aux comptes titulaires de SNCF Réseau sont PriceWaterHouseCoopers et Ernst & Young, pour les exercices clos à compter du 1^{er} janvier 2015.

Le tableau ci-dessous présente le détail des honoraires par cabinet (en milliers d'euros) :

<i>en milliers d'euros</i>	Ernst & Young	PriceWaterHouseCoopers		Mazars
	31/12/2015	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2014
Commissariat aux comptes (consolidés et individuels)	272	300	153	124
Autres diligences et prestations directement liées à la mission de Commissariat aux comptes	45	157	20	-
Total	317	457	173	124

Les honoraires compris dans la ligne « Autres diligences et prestations directement liées à la mission de Commissariat aux comptes » sont relatifs aux diligences complémentaires réalisées dans le cadre de la Réforme ferroviaire.



COMPTES ANNUELS AU 31 DÉCEMBRE 2015

31 décembre 2015

COMPTES ANNUELS SNCF RESEAU

CRC – en millions d’euros

15-17, rue Jean-Philippe Rameau, 93418 La Plaine - Saint Denis



SOMMAIRE

BILAN	180
COMPTE DE RESULTAT	182
NOTES AUX COMPTES ANNUELS DE L'EPIC	183
1 PRESENTATION DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC SNCF RESEAU.....	183
2 REFERENTIELS COMPTABLES.....	183
2.1 APPLICATION IFRIC 21.....	183
2.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES	184
3 EVENEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE.....	185
3.1 REFORME DU SYSTEME FERROVIAIRE.....	185
3.2 REQUALIFICATION D'UNE PARTIE DE LA DETTE SNCF RESEAU	187
3.3 CREDIT D'IMPOT COMPETITIVITE EMPLOI (CICE).....	187
3.4 ACCIDENT FERROVIAIRE	188
3.5 CONTROLE FISCAL.....	188
3.6 PERTE DE VALEUR.....	188
4 PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES	188
4.1 IMMOBILISATIONS CORPORELLES	188
4.1.1 IMMOBILISATIONS EN COURS	189
4.1.2 IMMOBILISATIONS EN SERVICE	189
4.1.3 CESSIONS.....	191
4.2 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	191
4.3 IMMOBILISATIONS FINANCIERES	191
4.4 SUBVENTIONS.....	191
4.5 STOCKS.....	192
4.6 CREANCES D'EXPLOITATION	192
4.7 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILES	192
4.8 OPERATIONS EN DEVISES ET PROVISIONS POUR PERTES DE CHANGE	193
4.9 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES.....	193
4.9.1 PROVISIONS POUR RISQUES LIES A L'ENVIRONNEMENT.....	193
4.9.2 PROVISIONS POUR RISQUES FISCAUX ET SOCIAUX.....	194
4.9.3 PROVISIONS POUR LITIGES ET RISQUES CONTRACTUELS.....	194
4.10 AVANTAGES DU PERSONNEL	195
4.10.1 AVANTAGES A COURT TERME.....	195
4.10.2 AVANTAGES POSTERIEURS A L'EMPLOI.....	195
4.10.3 AUTRES AVANTAGES A LONG TERME.....	196
4.10.4 IDEMNITES DE FIN DE CONTRAT DE TRAVAIL.....	198
4.11 INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES.....	198
4.11.1 GESTION DU RISQUE DE CHANGE.....	198
4.11.2 GESTION DU RISQUE DE TAUX.....	199
4.11.3 GESTION DU RISQUE DE LIQUIDITE.....	199
4.11.4 GESTION DU RISQUE DE CONTREPARTIE	199
4.12 DETTES FINANCIERES.....	199
4.12.1 DETTE SNCF TRANSFEREE	199
4.12.2 DETTE SNCF RESEAU	200
4.13 ASSURANCES.....	200
4.14 COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS	200
4.14.1 DISTINCTION ENTRE RESULTAT COURANT ET EXCEPTIONNEL.....	200
4.14.2 TRAITEMENT COMPTABLE DES SERVICES ANNEXES A VOCATION SOCIALE	200
4.14.3 CREDIT D'IMPOT COMPETITIVITE EMPLOI	200
5 COMPARABILITE DES COMPTES	202

5.1	CHANGEMENT DE METHODE	202
5.2	CHANGEMENT DE PRESENTATION DU BILAN ET DU COMPTE DE RESULTAT	202
5.3	EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE	205
6	COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN	206
6.1	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	206
6.2	IMMOBILISATIONS CORPORELLES	207
6.2.1	<i>DEPENSES D'INVESTISSEMENT</i>	207
6.2.2	<i>MISES EN SERVICE DE L'EXERCICE</i>	208
6.2.3	<i>VALEUR ACTUELLE DE L'ACTIF A LA DATE DE CLOTURE</i>	208
6.3	IMMOBILISATIONS FINANCIERES	211
6.4	STOCKS ET EN COURS	213
6.5	CREANCES D'EXPLOITATION	214
6.6	ETAT DES ECHEANCES DES CREANCES	214
6.7	VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILEES, DISPONIBILITES	215
6.8	COMPTES DE REGULARISATION ACTIF	215
6.9	ECARTS DE CONVERSION	215
6.10	CAPITAUX PROPRES	216
6.11	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	216
6.11.1	<i>SYNTHESE DES SUBVENTIONS SUR IMMOBILISATIONS ET MISES EN SERVICE</i>	216
6.11.2	<i>SUBVENTIONS SUR IMMOBILISATIONS EN COURS</i>	217
6.11.3	<i>SUBVENTIONS DE RENOUELEMENT ET MISES AU NORME</i>	217
6.12	PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	218
6.13	EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES	219
6.14	DETTES D'EXPLOITATION	224
6.15	ETAT DES ECHEANCES DES DETTES	225
6.16	COMPTES DE REGULARISATION PASSIF	225
7	COMPLEMENTS D'INFORMATION RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT	226
7.1	VENTILATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES	226
7.2	PRODUCTION IMMOBILISEE ET STOCKEE	226
7.3	AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION	227
7.4	ACHATS ET CHARGES EXTERNES	228
7.4.1	<i>DETAIL DES ACHATS ET CHARGES EXTERNES</i>	228
7.4.2	<i>REMUNERATION DE LA GESTION DELEGUEE (Jusqu'au 30 juin 2015)</i>	228
7.4.3	<i>AUTRES ACHATS ET CHARGES EXTERNES</i>	228
7.5	IMPOTS ET TAXES	229
7.6	CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS	229
7.7	HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES	230
7.8	DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS AUX DEPRECIATIONS ET PROVISIONS	230
7.9	RESULTAT FINANCIER	231
7.10	RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	231
7.11	IMPOT SUR LES SOCIETES	231
8	INFORMATIONS SUR LES PARTIES LIEES	232
8.1	RELATIONS AVEC LE GROUPE FERROVIAIRE	232
8.2	RELATIONS AVEC L'ETAT ET LES COLLECTIVITES	233
9	ENGAGEMENTS HORS BILAN	234
9.1	ENGAGEMENTS DONNES ET REÇUS SUR INSTRUMENTS FINANCIERS	234
9.2	AUTRES ENGAGEMENTS DONNES ET REÇUS	237
10	RENSEIGNEMENT CONCERNANT LE DROIT INDIVIDUEL A LA FORMATION	241

BILAN

La présentation du bilan ayant été modifiée en 2015, le bilan de 2014 a été retraité de façon à rendre sa présentation comparable à celle de 2015. Le rapprochement entre les deux formats de présentation est décrit dans la note 5 Comparabilité des comptes.

ACTIF	Référence note	31 décembre 2015			31 décembre 2014 retraité
		Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Net
Immobilisations incorporelles	6.1	1 638	-335	1 302	970
Immobilisations corporelles	6.2	64 359	-29 059	35 301	43 328
Immobilisations corporelles en cours	6.2	15 046	-22	15 024	12 445
Immobilisations corporelles en cours mise à disposition du concessionnaire	6.2	190	0	190	190
Immobilisations financières	6.3	1 738	0	1 738	1 180
TOTAL ACTIF IMMOBILISE		82 971	-29 416	53 555	58 113
Stocks et en cours	6.4	584	-111	473	0
Avances et acomptes versés	6.5	230	0	230	194
Créances clients et comptes rattachés	6.5	1 225	-20	1 205	852
Autres créances d'exploitation	6.5	3 779	-57	3 722	3 251
Valeurs mobilières de placement	6.7	2 211	0	2 211	2 771
Disponibilités	6.7	351	0	351	503
TOTAL ACTIF CIRCULANT		8 380	-187	8 192	7 570
Comptes de régularisation	6.8	1 062	-257	805	756
Ecart de conversion - Actif	6.9	220	0	220	219
TOTAL DE L'ACTIF		92 632	-29 860	62 772	66 658

La présentation du bilan ayant été modifiée en 2015, le bilan de 2014 a été retraité de façon à rendre sa présentation comparable à celle de 2015. Le rapprochement entre les deux formats de présentation est décrit dans la note 5 Comparabilité des comptes.

PASSIF	Référence note	31 décembre 2015	31 décembre 2014 retraité
Capital	6.10	9 765	9 765
Report à Nouveau	6.10	-14 267	-14 023
Résultat de l'exercice	6.10	-10 073	-244
SITUATION NETTE		-14 576	-4 502
Subventions d'investissements	6.11	23 135	21 710
TOTAL CAPITAUX PROPRES		8 559	17 207
Provisions pour risques et charges	6.12	1 725	692
Dettes financières	6.13	44 602	41 975
Avances et acomptes reçus	6.14	314	329
Dettes fournisseurs	6.14	2 840	2 637
Dettes fiscales et sociales	6.14	1 033	256
Autres dettes d'exploitation	6.14	1 954	2 123
Comptes de régularisation	6.16	1 744	1 440
Ecart de conversion - Passif		0	0
TOTAL DU PASSIF		62 772	66 658

COMPTE DE RESULTAT

La présentation du compte de résultat ayant été modifiée en 2015, le compte de résultat de 2014 a été retraité de façon à rendre sa présentation comparable à celle de 2015. Le rapprochement entre les deux formats de présentation est décrit dans la note 5 Comparabilité des comptes.

COMPTE DE RESULTAT

	Référence Note	31 décembre 2015	31 décembre 2014 retraité
Chiffre d'affaires	7.1	6 275	5 917
Production immobilisée et stockée	7.2	2 036	53
Achats et charges externes	7.4	-4 472	-3 814
VALEUR AJOUTEE		3 840	2 156
Autres produits d'exploitation (dont subventions d'exploitation)	7.3	88	155
Impôts, taxes et versements assimilés	7.5	-140	-86
Charges de personnel	7.6	-1 783	-143
EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION		2 005	2 082
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation et reprise de subvention d'investissement, Transferts de charges	7.8	774	665
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	7.8	-1 908	-1 635
Autres charges de gestion		-1	0
RESULTAT D'EXPLOITATION		871	1 113
Produits financiers	7.9	510	545
Charges financières	7.9	-1 954	-1 932
RESULTAT FINANCIER		-1 444	-1 387
RESULTAT COURANT		-573	-274
Produits exceptionnels	7.10	95	117
Charges exceptionnelles	7.10	-9 640	-66
RESULTAT EXCEPTIONNEL		-9 544	52
Impôt sur les résultats	7.11	44	-22
RESULTAT NET		-10 073	-244

NOTES AUX COMPTES ANNUELS DE L'EPIC

1 PRESENTATION DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC SNCF RESEAU

A partir du 1er janvier 2015, date d'entrée en vigueur de la loi portant réforme du ferroviaire, RFF prend le nom de SNCF Réseau. Comme développé dans la note 3 Evènements marquants de l'exercice, SNCF Mobilités a transféré en date du 1er juillet 2015 à SNCF Réseau l'ensemble des biens, droits et obligations rattachés aux missions de gestion de l'Infrastructure. Les Conseils d'Administration de SNCF Réseau et SNCF Mobilités ont approuvé l'opération dans leur séance, respectivement du 18 juin et 25 juin 2015.

Les opérations de transfert ont été comptabilisées au 1er juillet 2015. En conséquence, pour 2014, les états financiers du groupe RFF constituent les états financiers historiques du nouveau groupe SNCF Réseau.

SNCF Réseau est un Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), soumis en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales. Il tient sa comptabilité conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en France. Il a été créé par la loi n° 97-135 du 13 février 1997, sous la forme d'une entité indépendante, propriétaire des infrastructures ferroviaires françaises affectées précédemment à la SNCF, avec effet rétroactif au 1er janvier 1997.

Le siège social de l'Etablissement est domicilié au 15/17, rue Jean-Philippe Rameau, à Saint Denis.

Au sein du groupe SNCF, l'un des premiers groupes mondiaux de mobilité et de logistique, SNCF Réseau maintient, modernise, développe et commercialise l'accès au réseau ferré national dans une logique de solidarité du territoire.

Les comptes sociaux de l'exercice clos le 31 décembre 2015 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 09 mars 2016.

2 REFERENTIELS COMPTABLES

SNCF Réseau – établissement public à caractère industriel et commercial – « est soumis en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales ». Il tient sa comptabilité conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en France.

Les états financiers sont présentés en millions d'euros, avec arrondi au million d'euros près. De ce fait, la somme des chiffres peut différer du total indiqué.

2.1 APPLICATION IFRIC 21

Par un règlement du 13 juin 2014 l'Union Européenne a adopté l'interprétation IFRIC 21 relative aux taxes. Cette interprétation est applicable aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2014. Cependant l'article 2 du règlement de l'Union Européenne reporte l'application obligatoire de cette interprétation, pour les pays de l'UE, aux exercices ouverts à compter du 17 juin 2014.

Pour les groupes clôturant leur exercice au 31 décembre, la première application obligatoire concernera donc l'exercice 2015.

L'interprétation traite de la comptabilisation du passif lié à l'obligation de payer une taxe. Malgré son intitulé relativement large, elle couvre un champ plus réduit :

- Elle ne s'applique pas aux passifs traités dans le cadre de la norme IAS 12 « Impôts sur le résultat »
- Elle ne s'applique pas au traitement de la TVA dans la mesure où cet impôt ne génère pas de sortie de ressources pour l'entité.
- Elle ne s'applique pas également aux sorties de ressources qui entrent dans le champ d'application d'autres normes telles qu'IAS 19 « avantages au personnel », ce qui devrait exclure en France, le

traitement des dettes issues de la participation de l'employeur à la formation professionnelle continue ou à l'effort de construction.

- Elle ne s'applique pas aux paiements effectués par une entité auprès d'une autorité publique pour l'obtention d'un actif
- Enfin, elle n'est pas applicable aux amendes et autres pénalités imposées pour violation de dispositions légales ou réglementaires.

L'interprétation pose comme principe que la taxe doit être comptabilisée à la date du fait générateur qui fait obligation à l'entité d'acquitter cette taxe.

Le fait générateur peut intervenir à une date spécifiée ou être progressif dans le temps. Dans le premier cas, le passif sera comptabilisé à la date spécifiée, dans le second, il le sera de manière progressive tout au long des arrêtés de comptes (trimestriels, semestriels, annuels) requis par la réglementation.

L'interprétation IFRIC 21 « Droits et taxes » s'applique de façon obligatoire aux reportings IFRS du groupe depuis le 1^{er} janvier 2015 et touche les impôts et taxes comptabilisés au sein de la marge opérationnelle. Il en résulte donc un décalage entre les soldes intermédiaires de gestion IFRS et CRC à partir de la marge opérationnelle.

Dans la réglementation CRC, deux approches coexistent dans la pratique :

- Soit une comptabilisation de la taxe sur l'exercice de la base d'imposition N-1,
- Soit une comptabilisation sur l'exercice N de réalisation du fait générateur.

Les conditions pour changer de méthode dans les comptes sociaux CRC sont réunies, rendant possible la convergence des deux référentiels, indépendamment de toute position de l'Autorité des Normes Comptables (ANC).

SNCF RESEAU a retenu pour l'élaboration de ses comptes sociaux, la méthode comptable conforme aux principes IFRIC 21.

2.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes de l'entreprise, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les comptes consolidés ne peuvent être précisément évalués. Les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2015 ont été réalisées dans le contexte actuel de difficulté certaine à appréhender les perspectives d'activité. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou à la suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues au 31 décembre 2015 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes.

Les estimations et hypothèses significatives concernent notamment :

- **La dépréciation des actifs non financiers**

L'entreprise évalue à chaque date de clôture s'il existe un quelconque indice qu'un actif non financier puisse avoir perdu de la valeur nécessitant la réalisation d'un test.

Ces tests visent, en partie, à déterminer une valeur d'utilité. Les calculs de valeur d'utilité reposent sur une estimation des flux de trésorerie futurs attendus de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie (UGT), du taux d'actualisation adéquat à retenir pour calculer la valeur actuelle de ces flux de trésorerie futurs et du taux de croissance retenu. Les calculs de valeur de marché reposent sur une appréciation du prix de transaction qui pourrait résulter de la vente des actifs soumis au test, étant donné l'état d'usure de ces actifs.

- **Les éléments relatifs aux avantages liés au personnel**

Considérant que ces avantages sont réglés de nombreuses années après que les membres du personnel ont rendu les services correspondants, la comptabilisation des obligations au titre des régimes à prestations

définies et des autres passifs long terme est déterminée à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses financières et démographiques de taux d'actualisation, taux d'inflation, taux d'augmentation des salaires et table de mortalité. En raison du caractère long terme des plans, l'évolution de ces hypothèses peut générer des pertes ou gains actuariels et ainsi entraîner des variations significatives des engagements comptabilisés.

- **Provisions pour risques liés à l'environnement**

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

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

Les montants comptabilisés au titre du désamiantage du matériel roulant correspondent aux prix estimés du désamiantage au terme de la vie du matériel. Ils sont déterminés sur la base de nouveaux contrats signés, de commandes passées ou de prix cibles d'appels d'offres en cours. (cf. note 6.12 « Provisions pour risques et charges »).

3 EVENEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE

3.1 REFORME DU SYSTEME FERROVIAIRE

La loi portant réforme du ferroviaire promulguée le 4 août 2014 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 du système ferroviaire français, et de l'EPIC Réseau Ferré de France en particulier, en a été profondément modifiée. A compter du 1er janvier 2015, date d'entrée en vigueur de la loi, un groupe organisé en trois EPIC et intégré économiquement a été mis en œuvre :

- L'EPIC SNCF (anciennement Société Nationale des Chemins de fer Français jusqu'au 30 novembre 2014), devient SNCF Mobilités et continue d'assurer toutes les activités de transport des branches SNCF Proximités, SNCF Voyages et SNCF Logistics ainsi que la gestion des gares de la branche Gares & Connexions.

- L'EPIC Réseau Ferré de France (RFF), devient SNCF Réseau et réunit toutes les fonctions de gestionnaire d'infrastructure en y regroupant les activités Infrastructure et Circulation ferroviaire issus de la branche Infrastructure de la SNCF.

- L'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.

La loi portant réforme du ferroviaire instaure également un renforcement des règles de financement des investissements de développement du réseau ferré national en vue de limiter l'accroissement de la dette de SNCF Réseau. En effet, afin de limiter l'endettement de SNCF Réseau, le législateur a défini le principe de la

« règle d'or » : en cas de dépassement du seuil plafond défini pour le ratio Dette nette sur Marge Opérationnelle, les projets d'investissements seront financés par l'Etat, les collectivités ou tout autre demandeur. A ce jour le décret d'application de la règle d'or est en cours d'élaboration.

Les décrets d'application du 11 février 2015, ont défini la date de mise en œuvre effective des transferts 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.

De ce fait, au 1er juillet, et en application des conventions de transfert, le groupe SNCF Réseau a reçu les actifs et passifs de la branche Infrastructure. La valeur nette des actifs et passifs transférés, calculée sur la base des comptes du groupe SNCF arrêtés au 30 juin 2015, s'élève à 155 M€. En contrepartie de ces transferts, SNCF Réseau a versé un montant de 155 M€ à SNCF Mobilités.

Compte tenu de ce qui précède, le bilan de transfert a été établi sur la base des valeurs nettes comptables en normes IFRS, tel que prévu par la loi intégrant 68 M€ d'impôts différés actifs reclassés en créances fiscale (Cf. 6.5 « Créances d'exploitation »). Il se présente comme suit :

	01 Juillet 2015
Immobilisations incorporelles	73
Immobilisations corporelles	713
Actifs financiers	32
Impôts différés	68
Actifs non courants	887
Stocks et en-cours	491
Créances d'exploitation	1 396
Actifs courants	1 887
TOTAL ACTIF	2 774

	01 Juillet 2015
Engagements envers le personnel	847
Provisions	121
Passifs non courants	968
Dettes d'exploitation	1 650
Dettes d'apport	155
Passifs courants	1 805
TOTAL PASSIF	2 774

Le bilan d'apport en vision comptes sociaux se présentant comme suit :

ACTIF	Net 01/07/2015
Immobilisations incorporelles	73
Immobilisations corporelles	638
Immobilisations corporelles en cours	82
Immobilisations financières	26
TOTAL ACTIF IMMOBILISE	819
Stocks et en cours	491
Avances et acomptes versés	3
Créances clients et comptes rattachés	224
Autres créances d'exploitation	1 244
TOTAL ACTIF CIRCULANT	1 962
Comptes de régularisation	4
TOTAL DE L'ACTIF	2 785

PASSIF	Net 01/07/2015
Subventions d'investissements	8
Provisions pour risques et charges	968
Avances et acomptes reçus	234
Dettes fournisseurs	567
Dettes fiscales et sociales	338
Autres dettes d'exploitation	660
Comptes de régularisation	9
TOTAL DU PASSIF	2 785

La principale différence de présentation provenant du classement des Impôts différés actifs apportés en immobilisations Incorporelles dans les comptes CRC pour 68 millions d'euros.

A cette même date du 1er juillet 2015, des actifs ont été transférés de SNCF Réseau à la nouvelle SNCF pour un montant net de 1 million d'euros.

Enfin, à ces premiers transferts s'ajoute le transfert par SNCF Mobilités à SNCF Réseau au 1er juillet des sites comportant des terminaux de marchandises et des voies militaires pour un montant total de 54 M€.

3.2 REQUALIFICATION D'UNE PARTIE DE LA DETTE SNCF RESEAU

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

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

3.3 CREDIT D'IMPOT COMPETITIVITE EMPLOI (CICE)

Un crédit d'impôt compétitivité emploi a été instauré par la loi de finances rectificative pour 2012 (n°2012-1510) du 29 décembre 2012.

Dans une volonté de maîtrise de sa dette, l'EPIC SNCF Mobilités, en tant que tête d'intégration fiscale en 2014, a cédé, le 16 décembre 2014, pour un montant de 269,6 M€ la créance 2013 et 2014 CICE du groupe fiscalement intégré, à un établissement de crédit, qui en est devenu propriétaire.

Une partie de cette créance doit être reversée à SNCF RESEAU pour 136 M€.

Au titre des créances des exercices 2013 et 2014 qui ont été titrisées, SNCF Mobilités accepte de rembourser SNCF RESEAU ces montants sur janvier 2016 pour un total de 136 M€ déduction d'une quote-part de frais aux opérations pour 5 M€ soit 131 M€.

3.4 ACCIDENT FERROVIAIRE

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai d'un TGV a fait 53 victimes (dont 11 décès), à Eckwersheim en Alsace. Le rapport interne d'enquête immédiate réalisé par la Direction générale Audit et Sécurités a été remis aux Présidents du Groupe Public Ferroviaire le 19 novembre 2015. Les enquêteurs ont établi à partir des bandes d'enregistrement, que la vitesse de la rame d'essai au moment de son entrée sur le tronçon était supérieure à la vitesse prescrite pour un programme d'essai. Cette vitesse résulte d'une séquence de freinage tardif qui aurait dû être exercé sensiblement plus en amont. Une provision de 3 M€ a été enregistrée dans les comptes de SNCF Réseau au 31 décembre 2015 (voir note 4.9. Provisions pour risques et charges).

3.5 CONTROLE FISCAL

L'établissement fait l'objet, depuis juillet 2015, d'un contrôle fiscal portant sur les exercices 2012, 2013 et 2014. Une notification de redressement interruptive au titre de l'exercice 2012 a été reçue en décembre 2015. Les motifs de redressement ont été refusés par l'établissement dans un courrier en date du 12 février 2016. Aucune provision n'a donc été comptabilisée dans les comptes de l'exercice 2015.

3.6 PERTE DE VALEUR

Un test de perte de valeur a été conduit dans le cadre de la clôture des comptes au 31/12/2015. Les éléments de ce test sont présentés de manière détaillée au paragraphe 6.2.3 (Cf. « Valeur actuelle de l'actif à la date de clôture »). Le résultat de ce test conduit à comptabiliser une dépréciation de 9,6 Mds€ des actifs immobilisés.

4 PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES

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

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

4.1 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

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

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

4.1.1 IMMOBILISATIONS EN COURS

- **Coût de production des immobilisations**

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

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

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

- **Dépréciation des projets en cours**

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

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

- la procédure d'exception : un fait générateur exceptionnel remet en cause l'aboutissement du projet. Si le risque de non aboutissement est supérieur à 50%, les dépenses sont dépréciées à 100%.

- la procédure forfaitaire : les dépenses enregistrées sont dépréciées à 25%, 55% et 100% si les investissements sont arrêtés depuis respectivement 2 ans, 3 ans et 4 ans ou plus. Les études liées aux projets de renouvellement et mise aux normes font l'objet d'une dépréciation uniquement dans le cas où les travaux ne sont pas programmés sur les exercices futurs.

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

4.1.2 IMMOBILISATIONS EN SERVICE

- **Nomenclature des immobilisations**

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

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

- **Amortissement des immobilisations**

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

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

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

Locomotives	30 ans
Agencements, installations générales	10 à 15 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 à 7 ans
Informatique et télécommunications	3 à 5 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Logiciels	1 à 5 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans

- **Valorisation des immobilisations en service :**

Étape 1. Regroupement des actifs en unités génératrices de trésorerie

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

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

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

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

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

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

Étape 2. Valorisation des actifs et dépréciation des actifs

La valorisation et la dépréciation des actifs a été décrite en note 6.2.3.

4.1.3 CESSIONS

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

4.2 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles sont composées :

- des logiciels acquis et créés par l'entreprise pour elle-même, amortis selon la méthode linéaire sur une durée probable d'utilisation n'excédant pas 5 ans
- des concessions et licences amorties sur une durée de 4 ans.

4.3 IMMOBILISATIONS FINANCIERES

Les titres de participations et les autres immobilisations financières figurent au bilan pour leur coût d'acquisition net des dépréciations éventuelles.

Une dépréciation est constituée dès lors que la valeur d'inventaire devient inférieure à la valeur nette comptable.

La valeur d'inventaire des titres correspond à la valeur d'utilité pour l'entreprise. Cette valeur est déterminée soit à la valeur de marché pour les sociétés cotées (cours de bourse), soit en fonction de la quote-part de situation nette détenue et d'un ensemble de données composé notamment :

- d'éléments historiques ayant servi à apprécier la valeur d'origine des titres
- d'éléments actuels tels que la rentabilité de l'entreprise ou la valeur réelle des actifs sous-jacents,
- d'éléments futurs correspondant aux perspectives de rentabilité ou de réalisation et aux tendances de la conjoncture économique.

L'appréciation de la valeur des titres tient compte en particulier de la maturité de l'activité (si l'activité est dans une période de lancement, aucune dépréciation n'est constituée si la rentabilité future est assurée).

4.4 SUBVENTIONS

SNCF Réseau reçoit deux grands types de subventions : les subventions reçues dans le cadre des conventions de financement des projets d'investissement conclues avec des tiers (État, Collectivités locales, Régions, ...) et celles attribuées par la Loi de Finances et notifiées par l'Etat.

- a) *Les subventions reçues dans le cadre des conventions de financement des projets d'investissement conclues avec des tiers (État, Collectivités locales, Régions).*

Elles suivent la même règle comptable que les dépenses :

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

au même rythme que les amortissements pratiqués sur les immobilisations en service. Pour les terrains non amortissables, SNCF Réseau retient la durée moyenne d'amortissement des actifs attachés à ces terrains.

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

Les modalités de paiement de ces subventions diffèrent selon les projets d'investissements et l'identité du payeur. Elles sont versées selon un échéancier prévu dans la convention de financement ou selon l'avancement réel des travaux.

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

b) *La subvention publique attribuée par la Loi de Finances 2009 et notifiée.*

Cette subvention a un caractère forfaitaire et est destinée à concourir à l'équilibre financier de l'Etablissement. Elle est comptabilisée en subvention d'exploitation.

Cette subvention attribuée par le Parlement est enregistrée au bilan au 1er janvier de l'année à laquelle elle se rattache pour le montant voté dans la loi de Finances à la fin de l'exercice précédent et notifié par courrier par les autorités de tutelle. Elle est constatée au compte de résultat linéairement.

4.5 STOCKS

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore les charges directes et indirectes de production.

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

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

4.6 CREANCES D'EXPLOITATION

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

Une dépréciation est constituée lorsqu'un risque potentiel de non recouvrement apparaît (importants retards de paiement, dépôt de bilan, litiges). La dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non recouvrement déterminé sur les bases de données historiques.

4.7 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILES

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur coût d'acquisition ou leur valeur de marché si celle-ci est inférieure.

Les obligations sont comptabilisées à leur date d'acquisition pour le montant nominal corrigé de la prime ou de la décote. A la clôture, elles comprennent le montant des intérêts courus et non échus.

Les actions de SICAV sont enregistrées à leur coût d'acquisition hors droit d'entrée.

Elles sont comparées à la clôture à la valeur liquidative. Si cette dernière est inférieure au coût d'acquisition, une dépréciation est enregistrée.

Les titres de créances négociables sont comptabilisés à leur coût d'acquisition. Les intérêts sont enregistrés en produits financiers au prorata temporis.

4.8 OPERATIONS EN DEVICES ET PROVISIONS POUR PERTES DE CHANGE

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

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

4.9 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

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

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

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

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'entreprise ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. Les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe.

4.9.1 PROVISIONS POUR RISQUES LIES A L'ENVIRONNEMENT

L'entreprise comptabilise des provisions pour les risques liés à l'environnement lorsque la réalisation du risque est estimée probable. Cette provision couvre les charges liées à la protection de l'environnement, la remise en état et au nettoyage des sites. Elle comprend notamment une provision pour risque au titre de l'amiante couvrant les actions intentées contre l'entreprise, ainsi qu'une provision au titre de l'élimination des traverses créosotées.

Suite à la transposition en droit français de la directive 2004/35 par le décret n° 2009-468 du 23 avril 2009, relative à la responsabilité environnementale, dite « pollueur / payeur », SNCF RESEAU a mis en place un management environnemental dont l'un des objectifs est d'apporter un éclairage sur les impacts liés à son activité, notamment en ce qui concerne les installations de stockage et de distribution de carburants, les rejets d'eau, les déchets. Les diagnostics réalisés dans ce cadre sont comptabilisés au fur et à mesure de leur réalisation.

Depuis le 1er janvier 1997, date d'application du décret 96-1133 du 24/12/1996, au titre de la protection des travailleurs et des consommateurs, la fabrication, l'importation, la détention en vue de la vente... de toutes variétés d'amiante et de tout produit en contenant sont interdites en France. La politique actuelle de l'entreprise est de vendre le matériel arrivant en fin de vie soit à d'autres opérateurs de transport soit à des prestataires d'industrie privée pour être ferraillé. Au regard du décret, l'entreprise ne peut céder le matériel que si préalablement il a été « désamianté ». A ce titre, l'EPIC SNCF Réseau provisionne les coûts liés à ces opérations de désamiantage.

Par ailleurs, le décret du 3 juin 2011 relatif à la protection de la population contre les risques sanitaires liés à une exposition à l'amiante dans les immeubles bâtis, entré en vigueur le 1er février 2012, devait être accompagné d'arrêtés d'application. Ces arrêtés ont été publiés fin décembre 2012 pour une date d'application au 1er janvier 2013. Ils définissent les critères d'évaluation de l'état de conservation des matériaux à repérer, le contenu du rapport de repérage des matériaux amiantés ainsi que le contenu de la fiche récapitulative du dossier technique amiante (DTA). L'EPIC SNCF Réseau a mis en œuvre un plan d'action visant à la conformité des diagnostics techniques amiante dans le délai prévu par le nouveau décret, soit d'ici à 2021. A ce stade, les travaux complémentaires, qui ont été réalisés n'ont pas engendré de variation significative de la provision pour risques liés à l'environnement.

La gestion des traverses créosotées issues du réseau ferré national a été et est toujours très critiquée par les associations de défense de l'environnement mais aussi par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie.

La traverse créosotée fait l'objet de deux réglementations :

- L'arrêté du 7 août 1997, qui interdit la mise sur le marché de l'occasion et l'importation, à destination du public, de bois traités avec la créosote après 2003 mais permet en même temps la cession à des professionnels et des industriels,
- La réglementation sur les déchets (Code de l'Environnement), qui oblige le producteur d'un déchet à assurer son élimination et sa traçabilité. La traverse créosotée est classée sous la rubrique 17 02 04* (bois contenant des substances dangereuses ou contaminés par de telles substances). La lettre en date 18 février 2011 du directeur général de la prévention des risques (ministère de l'environnement) au directeur de RFF, rappelle que les traverses créosotées ont un statut de déchets dangereux. En tant que déchets dangereux les traverses créosotées doivent être éliminées dans des installations agréées à l'élimination de déchets dangereux (four des cimenteries, cogénération...).

Devant la difficulté de sécuriser et de tracer les usages des traverses créosotées après leur dépose et afin de se mettre en conformité sur la gestion des traverses créosotées, RFF a, en juin 2008, interdit la vente directe à des particuliers et, en octobre 2009, adressé un courrier à SNCF afin que toute vente cesse y compris aux professionnels et industriels (hors filières de recyclage, valorisation et élimination dûment habilitées). C'est en ce sens que RFF a signé en Juillet 2010 une charte d'engagement volontaire s'interdisant à ne plus mettre, directement ou indirectement, sur le marché de l'occasion, à des fins de réutilisation, les bois traités usagés tant qu'une procédure de traçabilité fiable et conforme à la réglementation ne peut être mise en œuvre.

4.9.2 PROVISIONS POUR RISQUES FISCAUX ET SOCIAUX

L'EPIC SNCF Réseau comptabilise des provisions pour risques fiscaux et sociaux lorsqu'il existe un risque probable de sortie de ressources au titre d'un événement passé à l'égard respectivement des instances fiscales, du personnel et des organismes sociaux. La provision comptabilisée est évaluée pour le montant de sortie de ressources qu'il est probable d'encourir.

4.9.3 PROVISIONS POUR LITIGES ET RISQUES CONTRACTUELS

La provision pour litiges et risques contractuels comprend notamment les risques liés à des contentieux juridiques et à des dénouements de contrats, ainsi que les risques contractuels.

- **Provisions pour litiges**

L'entreprise est engagée dans un certain nombre de litiges relatifs au cours normal de ses opérations, notamment au titre des actions suivantes :

- garanties de bonne fin reçues des entreprises fournissant des travaux de construction,

- garanties accordées aux clients du secteur de transport de marchandises au titre des aléas survenus au cours du transport.

Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru.

- **Provisions pour contrats déficitaires**

Des provisions sont constituées au titre de contrats pluriannuels lorsque ceux-ci deviennent déficitaires, c'est-à-dire lorsque les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles sont supérieurs aux avantages économiques attendus de ces contrats. Les provisions sont évaluées sur la base des coûts inévitables, qui reflètent le coût net de sortie du contrat, c'est-à-dire le plus faible du coût d'exécution du contrat ou de toute indemnisation ou pénalité découlant du défaut d'exécution.

- **Provisions pour déménagement**

Suite au déménagement prévu mi-février 2016 à Saint Denis, une provision pour déménagement est passée sur le principe des mesures décidées et annoncées avant la clôture des comptes.

Ce coût correspond aux coûts des locaux restants, en lien avec le 92 avenue de France.

- **Provisions pour risque de change**

(cf. note 4.9)

4.10 AVANTAGES DU PERSONNEL

Les avantages du personnel désignent toutes formes de contrepartie données par une entité au titre des services rendus par son personnel.

4.10.1 AVANTAGES A COURT TERME

Les avantages à court terme désignent les avantages du personnel (autres que les indemnités de fin de contrat de travail) qui sont dus intégralement dans les douze mois suivant la fin de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants.

4.10.2 AVANTAGES POSTERIEURS A L'EMPLOI

Les avantages postérieurs à l'emploi désignent les avantages du personnel (autres que les indemnités de fin de contrat de travail) qui sont payables postérieurement à la cessation de l'emploi.

Les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi désignent les accords formalisés ou non formalisés en vertu desquels une entité verse des avantages postérieurs à l'emploi à un ou plusieurs membres de son personnel.

- **Régimes à cotisations définies**

Les régimes à cotisations définies désignent les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi en vertu desquels une entreprise verse les cotisations définies à une entreprise distincte et n'aura aucune obligation, juridique ou implicite, de payer des cotisations supplémentaires si le fonds n'a pas suffisamment d'actifs pour servir tous les avantages correspondant aux services rendus par le personnel pendant l'exercice et les exercices antérieurs.

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

- **Régimes à prestations définies**

Les régimes à prestations définies désignent les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi autres que les régimes à cotisations définies.

Afin d'améliorer la qualité de l'information financière publiée au titre des engagements de retraite et assimilés, l'EPIC SNCF Réseau a adopté, à compter du 1er janvier 2013, la méthode préférentielle préconisée par l'article 335-1 du Plan Comptable Général et l'avis n°00-0A du 6 juillet 2000 du Comité d'urgence du CNC. Cette dernière consiste à reconnaître une provision au bilan pour l'intégralité des engagements envers le personnel (en activité et en retraite). Les coûts des services rendus et les prestations versées sont comptabilisés respectivement en dotations aux provisions d'exploitation et reprises de provisions d'exploitation ; les écarts actuariels et les effets de la désactualisation sont comptabilisés en résultat financier.

Le 7 novembre 2013, l'Autorité des Normes Comptable (ANC) a publié la recommandation n°2013-02 relative aux règles d'évaluation et de comptabilisation des engagements de retraite et avantages similaires pour les comptes annuels et les comptes consolidés établis selon les normes comptables françaises. Cette recommandation, applicable au 1er janvier 2014, est sans conséquence, sur les comptes de l'EPIC SNCF Réseau.

Les provisions constituées au titre des avantages postérieurs à l'emploi à prestations définies concernent les rentes accident du travail, le régime complémentaire de prévoyance des cadres supérieurs, l'action sociale et les indemnités de départ en retraite :

- **Provisions au titre du régime complémentaire de prévoyance des cadres supérieurs**

Une provision destinée à couvrir les prestations au titre du régime complémentaire de prévoyance des cadres supérieurs retraités est constituée à hauteur de l'engagement.

- **Provisions au titre de l'action sociale**

L'entreprise assure elle-même les services d'action sociale qui, hors du cadre SNCF, incombent aux régimes de droit commun. L'essentiel des bénéficiaires des services d'action sociale sont les cheminots retraités. Une provision est constituée au titre des prestations d'action sociale à réaliser auprès des retraités et de leurs veuves dans certains cas. Il s'agit notamment de la prise en charge d'accueil en établissements, de suivi psychologique, de soins, d'aides familiales, d'aides à l'amélioration de l'habitat.

- **Provisions au titre des indemnités de départ en retraite**

En application du régime de droit commun, les salariés contractuels quittant volontairement l'EPIC SNCF Réseau pour cause de retraite ont droit à une indemnité. L'entreprise comptabilise une provision à ce titre, déterminée sur la base de l'ancienneté du salarié dans l'entreprise.

4.10.3 AUTRES AVANTAGES A LONG TERME

Les autres avantages à long terme désignent les avantages (autres que les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de fin de contrat de travail) qui ne sont pas dus intégralement dans les douze mois suivant la fin de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants.

Les provisions constituées au titre des avantages à long terme sont relatives à la cessation progressive / anticipée d'activité, aux rentes accident du travail du personnel actif, aux médailles d'honneur du travail, au compte épargne temps (CET) et à l'allocation chômage.

- **Provisions pour cessation progressive d'activité**

La cessation progressive d'activité (CPA) est un dispositif dont l'objectif est d'aménager le temps de travail en fin de carrière des salariés. Elle fixe ainsi une formule de temps de travail permettant de ménager une période de transition entre l'activité professionnelle et le départ en retraite. Un accord est entré en vigueur en juillet 2008 offrant la possibilité d'une cessation dégressive ou complète. L'octroi des avantages combine des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel. L'accord est traité comme une provision.

Cette provision est calculée sur une base actuarielle en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Le calcul repose notamment sur une hypothèse de taux d'utilisation de la CPA.

- **Provisions pour rentes accident de travail**
- **Provisions pour rentes accident du travail du personnel en activité**

L'entreprise assure elle-même le service des rentes d'accidents du travail à son personnel en activité. A ce titre, elle comptabilise une provision pour risque visant à couvrir les rentes versées aux agents en activité ayant subi un accident du travail ou une maladie professionnelle.

L'engagement calculé intègre la réversibilité des rentes d'accidents du travail. Par principe, les rentes d'accident du travail ne sont pas réversibles sauf lorsque le décès de l'actif est imputable à l'accident ou à la maladie professionnelle. Dans ce cas, le conjoint survivant bénéficie d'une rente d'ayant-droit.

- **Provisions pour rentes accident du travail du personnel retraité**

L'entreprise assure elle-même le service des rentes d'accidents du travail à son personnel retraité. A ce titre, elle comptabilise une provision pour risque.

La provision est évaluée de manière actuarielle sur la base des hypothèses de taux d'actualisation, de taux d'augmentation des salaires, de taux de mortalité et d'inflation. Elle intègre la réversibilité des rentes d'accidents du travail.

- **Provisions pour médailles du travail**

La Médaille d'Honneur des Chemins de fer est destinée à récompenser les services rendus dans leur emploi par les agents. La médaille d'Argent peut être décernée à tout agent quel que soit son âge, en activité ou non, comptant au moins vingt-cinq années de services. Dans les mêmes conditions, la médaille de Vermeil peut être décernée à tout agent comptant au moins trente-cinq années de services et la médaille d'Or à tout agent comptant au moins trente-huit années de service.

Une provision correspondant aux versements probables aux salariés est comptabilisée. Cette provision est calculée en valorisant le coût de cette allocation et des 2 jours de congés supplémentaires obtenus à l'occasion des 25, 35 et 38 ans d'activité aux EPIC SNCF ou 20,30 et 33 ans pour les agents de conduite.

Les montants des différentes allocations sont fixés par décret et ne changent pas sauf en cas de publication de nouveaux montants.

- **Provisions pour compte épargne temps (CET)**

Suite à la publication de la loi 2005-296 du 31 mars 2005 portant sur la réforme de l'organisation du temps de travail dans l'entreprise et du décret du 3 septembre 2008 sur l'application de la loi du 8 février 2008 pour le pouvoir d'achat, un accord collectif a été signé prévoyant la création d'un Compte Epargne Temps (CET) permettant d'épargner, dans deux sous comptes, des jours de congés à utiliser soit :

- en cours de carrière, en complément des jours de congés de l'année (CET Court Terme) ;
- en fin de carrière ou dans le cadre d'une cessation progressive d'activité (CET Fin de Carrière).

Les montants provisionnés permettent de couvrir l'engagement de l'Entreprise au titre des CET Fin de Carrière.

- **Provisions pour allocations chômage**

Des provisions sont constituées au titre des prestations versées par Pôle Emploi aux personnels du cadre permanent et du cadre contractuel s'ils sont :

- démissionnaires,
- licenciés par mesure disciplinaire,
- réformés pour le cadre permanent.

4.10.4 IDEMNITES DE FIN DE CONTRAT DE TRAVAIL

Les indemnités de fin de contrat de travail sont des avantages du personnel payables à la suite de :

- la décision de l'entité de résilier le contrat de travail du membre du personnel avant l'âge normal de départ en retraite ; ou
- la décision du membre du personnel de partir volontairement en échange de ces indemnités.

Un dispositif de Départ Volontaire permet à des agents du cadre permanent ou des contractuels d'établissements en excédent d'effectifs, de percevoir une indemnité forfaitaire de départ et des Allocations d'aide au Retour à l'Emploi dans le cadre de leur départ de l'entreprise. Une charge à payer à hauteur des indemnités prévues par le dispositif est constatée dans les comptes lors de la signature de l'accord entre le salarié et l'entreprise.

4.11 INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES

SNCF Réseau est exposé aux risques suivants liés à l'utilisation d'instruments financiers :

- risque de change
- risque de taux
- risques de liquidité
- risques de crédit, de contrepartie

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

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

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

4.11.1 GESTION DU RISQUE DE CHANGE

Dans le cadre de sa stratégie financière visant à diversifier son accès aux ressources et limiter son coût de financement, SNCF Réseau émet des emprunts en devises qui font l'objet d'une couverture de change. Les flux en devises (principal et intérêts) sont ainsi couverts par des dérivés de change afin de transformer cette dette en euros.

En date de clôture, les pertes latentes sur les instruments financiers en devises et les sous-jacents couverts font l'objet d'une provision.

4.11.2 GESTION DU RISQUE DE TAUX

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

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

Le respect de cette répartition est contrôlé quotidiennement.

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

- **Contrats sur contrats d'échange de taux**

L'entreprise utilise les contrats d'échange de taux à l'occasion de ses émissions d'emprunts ou dans le cadre de la gestion de sa dette nette existante.

Dans le cadre de la gestion active de son risque de taux, l'Entreprise s'efforce, dans la mesure du possible, d'annuler des contrats existants plutôt que d'effectuer de nouvelles opérations de couverture, ceci afin de limiter son risque de contrepartie et ses engagements. Le montant des soultes encaissées ou décaissées à l'occasion de la conclusion ou de l'annulation de contrats d'échange est étalé sur la durée de vie des éléments couverts correspondants.

Lorsqu'une stratégie de couverture ne répond pas aux critères de couverture fixés par l'entreprise, les plus ou moins-values latentes sont enregistrées au bilan. Les pertes latentes font l'objet d'une provision pour risque de taux au compte de résultat.

4.11.3 GESTION DU RISQUE DE LIQUIDITE

S'appuyant sur une gestion proactive de sa liquidité, de la qualité de sa signature et de sa présence renouvelée sur les marchés internationaux de capitaux, SNCF Réseau bénéficie d'un accès diversifié aux ressources financières qu'elles soient à court terme (Billets de Trésorerie / Commercial Paper) ou à long terme (émissions obligataires publiques ou privées).

En outre, SNCF Réseau dispose d'une ligne de crédit syndiqué d'un montant de €1,25 milliards, sur une durée de 5 ans, facilité qui n'a pas été utilisée en 2015.

4.11.4 GESTION DU RISQUE DE CONTREPARTIE

La gestion du risque de contrepartie fait l'objet d'une description au paragraphe 9.1

4.12 DETTES FINANCIERES

4.12.1 DETTE SNCF TRANSFEREE

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

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

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

4.12.2 DETTE SNCF RESEAU

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

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

4.13 ASSURANCES

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

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

4.14 COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS

4.14.1 DISTINCTION ENTRE RESULTAT COURANT ET EXCEPTIONNEL

Le résultat courant correspond à la somme du résultat d'exploitation et du résultat des opérations financières. Il inclut donc l'ensemble des produits et des charges directement liés aux activités opérationnelles de l'entreprise.

Le résultat exceptionnel est constitué des éléments significatifs qui, en raison de leur nature, de leur caractère inhabituel et de leur non récurrence, ne peuvent être considérés comme inhérents à l'activité opérationnelle de l'entreprise.

4.14.2 TRAITEMENT COMPTABLE DES SERVICES ANNEXES A VOCATION SOCIALE

En application de la loi du 21 juillet 1909, les services annexes à caractère social (qui couvrent notamment le régime de prévoyance des cadres supérieurs, les rentes accidents du travail, ...) n'ont pas de personnalité juridique propre mais sont dotés d'une autonomie comptable et financière.

La comptabilité des services annexes à caractère social est incluse intégralement dans les comptes de l'EPIC SNCF Mobilités. Toutefois, l'autonomie comptable de ces services est matérialisée par un code analytique distinct.

4.14.3 CREDIT D'IMPOT COMPETITIVITE EMPLOI

Un Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE) instauré par la loi de finances rectificative pour 2012 (n°2012-1510) du 29 décembre 2012 a été créé pour aider les entreprises à financer leur compétitivité notamment à travers des efforts d'investissements, de recherche, d'innovation, de recrutement, de prospection de nouveaux marchés, de transition écologique et énergétique et de reconstitution de leur fonds de roulement. Il est assis sur les rémunérations n'excédant pas deux fois et demie le salaire minimum de croissance que les entreprises versent à leurs salariés au cours de l'année civile. A compter de l'exercice 2014, le taux du crédit d'impôt est fixé à 6%.

Le CICE est imputé sur l'impôt sur les sociétés dû au titre de l'année au cours de laquelle les rémunérations prises en compte pour le calcul du crédit d'impôt ont été versées. La créance sur l'Etat correspondant au montant non imputé pourra ainsi être utilisée pour le paiement de l'impôt dû au titre des trois années suivant celle au titre de laquelle le crédit est constaté. A l'expiration de cette période, la fraction non imputée est remboursée à l'entreprise.

Le CICE, affecté par l'entreprise au financement des dépenses liées au fonds de roulement, a été analysé comme un produit d'impôt. En conséquence, le CICE est présenté sur la ligne « impôt sur les résultats ».

5 COMPARABILITE DES COMPTES

5.1 CHANGEMENT DE METHODE

Voir la note sur IFRIC 21 (note 2.1)

5.2 CHANGEMENT DE PRESENTATION DU BILAN ET DU COMPTE DE RESULTAT

La présentation de l'état de situation financière et du compte de résultat, a été modifiée en 2015 dans un souci de convergence avec les états financiers du Groupe Public Ferroviaire.

Afin de faciliter la comparaison des états financiers entre les exercices 2014 et 2015, les données publiées au 31 décembre 2014 ont été retraitées. Le détail des retraitements de présentation opérés sur les comptes publiés au 31/12/2014 est présenté dans des tableaux de passages ci-après.

Le tableau de passage ci-dessous présente le rapprochement entre l'actif publié en 2014 et le format retraité :

ACTIF	31 décembre 2014	Reclassements	31 décembre 2014
	publié		retraité
	Net		Net
Immobilisations incorporelles	970	0	970
Immobilisations corporelles	43 328	-1	43 328
Immobilisations corporelles en cours	12 444	1	12 445
Immobilisations corporelles en cours mise à disposition du concessionnaire	190	0	190
Immobilisations financières	1 180		1 180
TOTAL ACTIF IMMOBILISE	58 113	0	58 113
Stocks et en cours	0	0	0
Avances et acomptes versés	181	13	194
Créances clients et comptes rattachés	852	0	852
Autres créances d'exploitation	3 263	-12	3 251
<i>Valeurs mobilières de placement, disponibilités</i>	3 274	-3 274	
Valeurs mobilières de placement		2 771	2 771
Disponibilités		503	503
<i>Charges constatées d'avance</i>	597	-597	
TOTAL ACTIF CIRCULANT	8 166	-596	7 570
Comptes de régularisation		756	756
<i>Charges à répartir</i>	158	-158	
<i>Primes de remboursement des obligations</i>	0	0	
Ecart de conversion - Actif	219	0	219
TOTAL DE L'ACTIF	66 657	1	66 658

Les modifications principales de présentation de l'actif du bilan sont les suivantes :

- Reclassement des « charges constatées d'avance » en compte de régularisation
- Décomposition des « Valeurs Mobilières de placements et disponibilités » en 2 lignes :
 - Valeurs Mobilières de placement
 - Disponibilités

Le tableau de passage ci-dessous présente le rapprochement entre le passif publié en 2014 et le format retraité :

PASSIF	31 décembre 2014	Reclassements	31 décembre 2014
	publié		retraité
Capital	9 765	0	9 765
Report à Nouveau	-14 023	0	-14 023
Résultat de l'exercice	-244	0	-244
SITUATION NETTE	-4 502	0	-4 502
Subventions d'investissements	21 710	0	21 710
TOTAL CAPITAUX PROPRES	17 207	0	17 207
Provisions pour risques et charges	692	0	692
Dettes financières	41 879	96	41 975
Avances et acomptes reçus	303	26	329
Dettes fournisseurs	2 637	0	2 637
Dettes fiscales et sociales	223	32	256
Autres dettes d'exploitation	2 276	-153	2 123
<i>Produits constatés d'avance</i>	1 440	-1 440	
Comptes de régularisation		1 440	1 440
Ecart de conversion - Passif	0	0	0
TOTAL DU PASSIF	66 657	1	66 658

Les modifications principales de présentation du passif du bilan sont les suivantes :

- Reclassement des « produits constatés d'avance » en compte de régularisation
- Reclassement des dépôts de garantis reçus d' « Autres dettes d'exploitation » en « Dettes financières »

Le tableau de passage ci-dessous présente le rapprochement entre le compte de résultat publié en 2014 et le format retraité :

	31 décembre 2014 Publié	Reclassement	31 décembre 2014 Retraité
Chiffre d'affaires	5 917		5 917
Production immobilisée et stockée	53		53
Achats et charges externes		-3 814	-3 814
<i>Autres achats et charges externes</i>	-498	484	
<i>Cout de la gestion mandatée</i>	-3 218	3 218	
<i>Etudes</i>	-76	76	
<i>Travaux</i>	-36	36	
Valeur ajoutée	2 142	0	2 156
Autres produits d'exploitation (dont subventions d'exploitation)		155	155
<i>autres produits</i>	7	-7	0
<i>subvention d'exploitation</i>	148	-148	0
Impôts, taxes et versements assimilés	-86	0	-86
Charges de personnels		-143	-143
<i>Charges sociales</i>	-43	43	
<i>Salaires et traitements</i>	-86	100	
Excédent Brut d'Exploitation	2 082	0	2 082
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation et de subvention d'investissement		665	665
<i>reprises s/ prov et dépréciations+ transfert</i>	72	-72	
<i>reprises subvention d'investissement</i>	593	-593	
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation		-1 635	-1 635
<i>Dotations amortissement et dépréciations des immobilisations</i>	-1 580	1 580	
<i>Dotations aux provisions (exploit)</i>	-28	28	
<i>Dotations provisions actifs circulants</i>	-26	26	
Autres charges de gestion			
Résultat d'exploitation	1 113	0	1 113
Produits financiers	545		545
Charges financières	-1 932		-1 932
Résultat financier	-1 387	0	-1 387
Résultat courant	-274	0	-274
Produits exceptionnels	117		117
Charges exceptionnelles	-66		-66
Résultat exceptionnel	52	0	52
Impôt sur les résultats	-22		-22
Résultat net	-244	0	-244

Les modifications de présentation du compte de résultat sont essentiellement des regroupements de lignes. A noter que -14 M€ de mise à disposition de personnel sont reclassés d'achats et charges externes à charges de personnel.

5.3 EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE

En date du 18 février 2016, le Président de conseil d'administration a présenté sa démission. Il continue d'exercer ses fonctions jusqu'à la nomination de son successeur.

6 COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN

6.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

	31 décembre 2015			31 décembre 2014		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immobilisations incorporelles	1 556	-335	1 220	1 070	-116	954
Immobilisations incorporelles - en cours	82		82	16		16
TOTAL	1 638	-335	1 302	1 086	-116	970

	Immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles - en cours	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2014	954	16	970
Acquisitions brutes	188	63	250
Cessions brutes	-5	-0	-5
Dotations aux amortissements	-64		-64
Reprises d'amortissements	4		4
Pertes de valeur	-45		-45
Transfert	45	28	73
Autres variations	143	-24	119
Valeur nette comptable au 31/12/2015	1 220	82	1 302

(*) Voir note 6.2.3

Le montant des dépenses d'investissement incorporel pour l'exercice 2015 s'élève à 250 M€ dont 186 M€ au titre du contrat de concessions SEA.

Les variations de périmètre comprennent l'impact du transfert de la branche Infrastructure à SNCF Réseau (cf note – « Réforme ferroviaire »).

6.2 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	31 décembre 2015			31 décembre 2014		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Terrains et constructions	9 267	-2 650	6 617	8 621	-666	7 955
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	40 244	-17 416	22 829	38 865	-10 208	28 657
ITMO et autres	837	-702	135	85	-65	20
Electrification, télécommunication, signalisation	12 863	-7 370	5 494	11 980	-5 287	6 694
Matériel de transport	1 147	-921	226	5	-2	3
Immobilisations corporelles en cours	15 236	-22	15 214	12 647	-13	12 635
TOTAL	79 595	-29 081	50 514	72 204	-16 241	55 963

	Terrains et constructions	Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	ITMO et autres	Electrification, télécommunication, signalisation	Matériel de transport	Immobilisations corporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2014	7 955	28 657	19	6 694	3	12 635	55 962
Acquisitions brutes	0	71	2	0	0	5 163	5 237
Cessions brutes	-17	-0	-16	-2	-2	6	-31
Dotations aux amortissements	-136	-966	-31	-555	-19	-	-1 707
Provisions pour dépréciations	-	-	-	-	-	-17	-17
Reprises d'amortissements	1	0	15	2	2	-	19
Pertes de valeur	-1 719	-6 238	-51	-1 493	-54	-	-9 555
Transfert	174	3	150	31	280	82	721
Autres variations	361	1 301	45	817	15	-2 655	-115
Valeur nette comptable au 31/12/2015	6 620	22 829	133	5 494	226	15 214	50 514

(*) Voir note 6.2.3

6.2.1 DEPENSES D'INVESTISSEMENT

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles pour l'exercice 2015 s'élève à 5 237 M€ et comprend principalement:

- 5 046 M€ de dépenses sur projets d'investissement d'infrastructure dont 1 062 M€ de production au titre des PPP et des concessions, 1 891 M€ au titre des mandataires et 156 au titre du gros entretien,
- 54 M€ d'acquisitions de cours Fret auprès de SNCF Mobilités,

- 136 M€ d'acquisitions directes sur autres projets.

6.2.2 MISES EN SERVICE DE L'EXERCICE

Le montant des immobilisations corporelles mises en services s'élève à **2 539 M€** :

- 2 211 M€ de projets ferroviaires
- 203 M€ au titre du PPP GSMR
- 125 M€ pour les projets autres dont le matériel ferroviaire, l'outillage, le patrimoine et autres

Les variations de périmètre comprennent l'impact du transfert de la branche Infrastructure à SNCF Réseau (cf note – « Réforme ferroviaire »).

6.2.3 VALEUR ACTUELLE DE L'ACTIF A LA DATE DE CLOTURE

- UGT Infrastructure

L'UGT Infrastructure comprend :

- les 30 000 km d'actifs des lignes en service qui constituent le Réseau ferré national ainsi que les encours de régénération à hauteur d'un montant net de subvention de 33,4 Md€,
- des lignes à grande vitesse en voie d'achèvement pour en valeur nette de subvention et de financement par le concessionnaire de 3,5 Md€,
- d'autres projets en cours pour un montant net de subvention de 1,5 Md€, soit un total de 38,5 Md€.

L'UGT, telle que constituée, comprend également les créances d'impôt différé pour un montant de 3,7 Md€ au 31/12/2015, non reconnues à l'actif du bilan des comptes annuels en application de l'option offerte par les principes comptables français, portant la valeur intrinsèque des actifs testés à 42,2Md€.

Au 30 juin 2015, des indices de perte de valeur étaient apparus, pour deux raisons principales. D'abord, la prise en compte des nouvelles prévisions de trafic de SNCF Mobilités avait conduit à retenir des hypothèses d'évolution de trafic ferroviaire plus faibles, en particulier du fait de l'accroissement de la concurrence intermodale. Ensuite, les différents rapports parus début 2015 avaient montré la nécessité d'accroître l'entretien courant et d'accentuer l'effort de régénération du Réseau ferré national.

Pour l'arrêté semestriel 2015, la définition de la trajectoire financière de SNCF Réseau était en cours d'élaboration et de discussion au sein du Groupe Public Ferroviaire (GPF) et avec l'Etat. Les conditions n'étaient alors pas réunies pour procéder à une mise à jour de la valeur économique des actifs de l'UGT car l'Etat n'avait pas procédé aux arbitrages des hypothèses structurantes de la trajectoire financière sous-tendant ce test.

Au moment de la clôture des comptes 31 décembre 2015, les discussions avec l'Etat, préalables à la signature du contrat pluriannuel de performance prévu par la loi du 4 août 2014, se poursuivent encore mais les travaux menés au cours du second semestre 2015 ont permis à la direction d'élaborer une trajectoire financière de SNCF Réseau prenant en compte les évolutions et hypothèses structurantes discutée avec l'Etat.

Les hypothèses structurantes et leur traduction chiffrée qui sous-tendent le test de dépréciation des actifs ont été arrêtées par le conseil d'administration du 9 mars 2016. SNCF Réseau considère que la trajectoire financière élaborée sur ces bases représente la meilleure estimation des perspectives d'activité pour les 15 ans à venir.

Ces différents éléments ont été pris en compte dans le test de perte de valeur au 31/12/2015, dans un contexte de difficultés d'appréciation des incidences de ces nouveaux enjeux.

- Rappel des éléments méthodologiques

Afin de prendre en compte le caractère spécifique d'un réseau d'infrastructures ferroviaires monopolistique et de son financement, SNCF Réseau a procédé aux adaptations méthodologiques exposées ci-après:

- Pour les lignes en service et les encours de régénération (33,4 Md€ de valeur nette de subvention), la valeur d'utilité est calculée sur la base des projections de flux de trésorerie établies à partir des éléments du budget 2016 et de la trajectoire économique 2016-2030 précitée. L'année 2030 (année normative) représente l'année pour laquelle l'entreprise considère l'état d'un réseau régénéré eu égard aux objectifs de performance et de sécurité partagés avec les pouvoirs publics.
- Dans la projection des flux de trésorerie après IS, l'IS retenu est un IS décaissé et non un IS théorique au taux de 34,43 afin de prendre en compte l'utilisation des déficits reportables.
- La VNC de référence prise en comparaison de la valeur d'utilité pour déterminer l'éventuelle perte de valeur des actifs comprend, à la date de clôture, la VNC (valeur nette comptable) des actifs en service, diminuée des subventions d'investissement correspondantes, augmentée des encours (nets de subvention) des immobilisations de renouvellement, et augmentée des créances d'IDA et du BFR opérationnel.

Les flux relatifs aux 4 grandes LGV, actuellement en cours d'achèvement (3,5 Md€ net de subvention et de financement par le concessionnaire), et devant être mises en service en 2016 et 2017, à savoir LGV Est, LGV BPL, LGV CNM et LGV SEA ont été testés séparément.

S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus ont pris en compte la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061.

Le test est réalisé en utilisant un taux de projection des flux à l'infini de 1,7% et en actualisant les flux de trésorerie futurs à un taux de 5,5%.

La valeur des autres immobilisations en cours (1,5 Md€ au 31/12/2015) est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

- Présentation des hypothèses clés

Les hypothèses clés du test de valeur sont le niveau des péages, tel qu'il ressort des prévisions de trafic, des concours publics et de la maintenance du réseau existant.

Pour la première fois, les prévisions de trafic du plan à 15 ans ont été faites dans le cadre du Groupe public ferroviaire. Elles sont cohérentes avec celles de SNCF Mobilités.

Malgré le changement de comportement de certains clients dans l'activité Voyageurs avec le développement de la concurrence intermodale, comme le transport par bus sur de longues distances, et le co-voiturage, SNCF Réseau prévoit une augmentation du trafic grâce à la qualité de service accrue dont bénéficient toutes les entreprises ferroviaires.

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

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

Les dotations versées par SNCF à SNCF Réseau en application de la loi de réforme ferroviaire ont également été prises en compte. Compte tenu des orientations communiquées par l'Etat, elles ont été qualifiées de subventions d'investissement finançant la régénération du réseau.

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

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

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

Les coûts d'entretien diminuent progressivement du fait des plans de productivité mis en œuvre et de l'état amélioré du Réseau au cours de la décennie.

L'effet conjugué d'un effort de maintenance sans précédent et d'une prévision de trafic en hausse, permet d'optimiser la trajectoire.

- Résultats du test de perte de valeur

La valeur recouvrable des actifs testés s'élève à 31,0 Md€ au 31 décembre 2015. La valeur terminale, calculée par la projection à l'infini des flux générés à compter de 2030, représente 95% de cette valeur recouvrable. Cette valeur étant inférieure à l'actif de référence testé, soit 40,6 Md€ (intégrant des impôts différés actifs de 3,7 Md€ non reconnus à l'actif du bilan au 31/12/2015 et les immobilisations en cours au titre des 4 grandes LGV en voie d'achèvement de 3,5 Md€), SNCF Réseau a comptabilisé une perte de valeur de 9,6 Milliards d'Euros.

Cette dépréciation a été intégralement affectée aux actifs incorporels et corporels composant l'UGT dans la mesure où l'entreprise considère que les actifs d'impôts différés, bien que non reconnus au bilan compte tenu de la méthode retenue par l'Entreprise, sont intégralement recouvrables.

Les estimations et les hypothèses prises en compte pour apprécier la valeur recouvrable des actifs reposent sur des discussions et arbitrages avec l'Etat.

Cette valeur recouvrable dépend notamment de la mise en œuvre par l'Etat de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour la soutenir ainsi que de la capacité de l'entreprise à atteindre ses plans de productivité.

La réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront différer de manière sensible des estimations retenues.

- Analyses de sensibilité

Sensibilité aux paramètres de valorisation :

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

Une variation de +/- 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de +0,7 Md€.

Sensibilité aux flux de trésorerie sur la période 2016-2030 (y compris effet IS) :

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

Une variation de +/- 100 M€ par an des péages ou des concours de l'Etat représente une variation de +/- 1,9 Md€ de la valeur recouvrable.

6.3 IMMOBILISATIONS FINANCIERES

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	Variation de l'exercice
Subvention investissement à appeler	1 705	1 174	530
Dépôts de garantie	6	6	-0
Titres de Participation	28	0	27
Total	1 738	1 181	558

Au 31/12/2015 les immobilisations financières comprennent pour 1705 M€ des subventions à appeler au titre des projets PPP en cours, dont 962 M€ pour le projet BPL et 742 M€ pour CNM.

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

Parallèlement SNCF Réseau a constaté des dettes financières pour les mêmes montants qu'elle devra rembourser également à compter de 2017 (cf note 6.13).

Le montant de 1 705 M€ est représentatif de l'avancement des projets au 31/12/2015.

Filiales et participations

- SFERIS

SNCF RESEAU détient 100% du capital de la Société par Actions Simplifiée SFERIS dont le siège social se situe 16 rue Martel (75). La société, créée en 2012, a pour mission la sécurité, la maintenance et les travaux sur réseaux ferrés.

- EURAILSCOUT BV

SNCF RESEAU détient une 50% du capital, dans la Société de droit néerlandais EURAILSCOUT BV dont le siège social se situe à Amersfoort, Niederlande. La Société est également détenue par STRUKTON RAIL (Pays Bas). Elle a pour objet la réalisation de prestations de surveillance des réseaux ferrés.

- SNCF INFRA LBA DEVELOPPEMENT

SNCF RESEAU détient 40% du capital, dans la Société SNCF INFRA LBA DEVELOPPEMENT dont le siège social se situe à 18 rue de Dunkerque (75 PARIS). La Société est également détenue à 60% par Le Bronze Alloys (LBA). Elle a pour objet la prise de participations par tous moyens, dans toute société ou groupement français ou à l'étranger de sociétés nouvelles, d'apport en fusion (holding financière).

- CDG EXPRESS ETUDES

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

La SAS a principalement pour mission de réaliser les études relatives à la mise en œuvre d'une ligne directe entre Paris et l'aéroport Charles de Gaulle.

- CADEMCE

SNCF RESEAU détient 24,95% du capital, dans la Société CADEMCE dont le siège social se situe au 14 quai de la SOMME (80-AMIENS). La Société est également détenue par Alstom (16,1%), ESI Groupe (5,4%), I-Trans (5,4%), ESSIE Amiens (17,5%), CDC (24,7%), Le Bronze Alloys (2,7) et CETIM (3,25%). Elle a pour objet de réaliser des prestations de services dans le domaine du test de moyens de captage électriques.

- EURAILSCOUT France

SNCF RESEAU détient 2,63% du capital, dans la Société EURAILSCOUT France dont le siège social se situe au 20/22 rue des Petits Hôtels (75 PARIS). La Société est également détenue par EURAILSCOUT BV à 97,37. Cette Société a été créée dans le but de faciliter les transactions entre EURAILSCOUT BV et SNCF RESEAU.

- RAILENIUM

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

SNCF RESEAU, en tant qu'administrateur fondateur, a un engagement de dotation initial de 2,04M€ sur 5 ans dans cette Fondation, ainsi qu'un engagement complémentaire de ressources de 0,8M€ sur 2 ans à compter de 2015. Aucune somme n'a été versée en 2015 car la fondation RAILENIUM a reçu une subvention de l'État, mais SNCF RESEAU reste toujours engagé.

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

Les filiales et participations de SNCF RESEAU au 31 décembre 2015 se composent des titres ci-dessous dont l'apport SNCF Mobilités à SNCF RESEAU à hauteur de 28,40M€.

Filiales	Capital	Capital détenu	Montant d'apport à SNCF Réseau	Quote-part du capital
SFERIS 1 CITE PARADIS, 75010 PARIS	1 500 000	1 500 000	6 000 000	100,00%
EURAILSCOUT BV Amersfoort Niederlande	18 746 000	9 373 000	21 800 000	50,00%
SNCF INFRA LBA DEVELOPPEMENT 18 RUE DE DUNKERQUE 75010 PARIS 10	350 000	140 000	140 000	40,00%
CDG EXPRESS ETUDES 291 bld Raspail 75014 PARIS	9 900	3 300		33,33%
CADEMCE 14 VC QUAI DE LA SOMME 80080 AMIENS	1 860 000	464 070	464 000	24,95%
EURAILSCOUT France 20 RUE DES PETITS HOTELS 75010 PARIS 10	38 000	1 000	1 000	2,63%

6.4 STOCKS ET EN COURS

	31 décembre 2015			31 décembre 2014	Variation de l'exercice
	Brut	Dépréciation	Net	Net	
Matières premières	502	-111	391	-	391
Produits finis	68	-	68	-	68
Encours de production	14	-	14	-	14
Stocks et en-cours	584	-111	473	-	473

	31 décembre 2014	Dotation	Reprise	Transfert	31 décembre 2015
Matières premières	-	-10	4	-106	-111
Dépréciations de stocks	-	-10	4	-106	-111

Les stocks de SNCF RESEAU sont constitués de deux grandes catégories :

- Les stocks nationaux, articles gérés par INFRARAIL appelés communément SNA, matières stockées en EIV, pour les besoins des activités de maintenance et travaux. Les stocks nationaux regroupent également les stocks de production, portés par INFRA Industrie, également présents en EIV.
- Les stocks locaux, articles gérés par DPI. Ces stocks sont constitués pour l'essentiel d'articles émanant du stock national.

L'essentiel des variations de stocks observées entre le 31 décembre 2014 et le 31 décembre 2015 provient des opérations de transfert.

6.5 CREANCES D'EXPLOITATION

	31 décembre 2015	Transfert	31 décembre 2014	Variation de l'exercice
Clients et comptes rattachés	1 225	226	874	352
Autres créances d'exploitation	3 779	1 244	3 290	489
Subventions à encaisser	1 501	-1	1 515	-14
Subventions à appeler	1 172		1 029	
Créances de TVA	511		481	31
Créance Mobilité dont CICE	177	177	0	177
Créances fiscales et crédits d'impôts*	127	68	0	127
Autres créances	244	1 000	213	
Créances sur cessions d'immobilisation	47		52	-5
Avances et acomptes versés	230	3	194	36
Valeurs Brutes	5 235	1 474	4 358	877
Dépréciation	-77	-3	-61	-16
Valeurs Nettes	5 158	1 471	4 296	861

*68 M€ d'impôts différés actif classé en créance fiscale.

Les dépréciations pour autres créances concernent principalement les créances de subventions et les créances clients.

6.6 ETAT DES ECHEANCES DES CREANCES

	31 décembre 2015	< 1an	> 1an
Clients et comptes rattachés	1 225	1 205	20
Autres créances d'exploitation	3 779	2 920	859
Subventions à encaisser	1 501	752	749
Subventions à appeler	1 172	1 172	
Créances de TVA	511	511	
Créance Mobilités dont CICE	177	177	
Créances fiscales et crédits d'impôts	127	17	110
Autres créances	244	244	
Créances sur cessions d'immobilisation	47	47	
Avances et acomptes versés	230	230	0
Valeurs Brutes	5 235	4 356	879

6.7 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILEES, DISPONIBILITES

(en millions d'euros)	31/12/2015	31/12/2014 retraité	Variation de l'exercice
Échéances à plus de trois mois dès l'origine et/ou soumis à risque de taux	48	415	-367
<i>Obligations</i>			-
<i>Titres de créances négociables</i>	48	415	-367
Échéances à moins de trois mois dès l'origine et sans risque de taux	2 163	2 356	-193
<i>Obligations</i>	-	-	-
<i>Titres de créances négociables</i>	193	916	-723
<i>OPCVM</i>	1 970	1 440	530
<i>Placements en devises</i>			-
<i>Intérêts courus non échus</i>			-
Sous-Total VMP	2 211	2 771	-560
Disponibilités	351	503	-153
Total	2 561	3 274	-712

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

6.8 COMPTES DE REGULARISATION ACTIF

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	Variation de l'exercice
Charges constatées d'avance	55	5	50
Charges à répartir sur plusieurs exercices	590	592	-3
Frais d'émission des emprunts	161	159	2
TOTAL	805	756	49

6.9 ECARTS DE CONVERSION

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	Variation de l'exercice
Ecarts de conversion actif	220	219	1
Ecarts de conversion passif	-	-	-
TOTAL	220	219	1

6.10 CAPITAUX PROPRES

	Dotation en capital	Report à nouveau	Résultat de l'exercice	Situation Nette	Subventions d'investissement	Capitaux propres
Situation au 31 décembre 2014	9 765	- 14 023	- 244	- 4 502	21 710	17 207
Affectation du résultat 2014	-	- 244	244	-	-	-
Résultat 2015	-	-	- 10 073	- 10 073	-	- 10 073
Mouvements sur subventions	-	-	-	-	2 045	2 045
Inscription des subventions au compte de résultat	-	-	-	-	- 629	- 629
Reclassement	-	-	-	-	1	1
Transfert	-	-	-	-	8	8
Situation au 31 décembre 2015	9 765	- 14 267	- 10 073	- 14 576	23 135	8 559

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

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

A la date du 31 décembre 2015, le montant cumulé des dotations en capital s'établit à 9,8 milliards d'euros.

6.11 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

6.11.1 SYNTHÈSE DES SUBVENTIONS SUR IMMOBILISATIONS ET MISES EN SERVICE

	31/12/2015			31/12/2014 retraité		
	Subventions mises en service	Subventions en cours	Total	Subventions mises en service	Subventions en cours	Total
Subventions sur immobilisations en cours		7 368	7 368		6 085	6 085
Subventions nettes mises en service	12 331		12 331	12 055		12 055
Subventions de renouvellement	3 435		3 435	3 569		3 569
TOTAL	15 766	7 368	23 135	15 625	6 085	21 710

	Montant net au 31/12/2014 retraité	Mises en service de subventions sur l'exercice	Quote part de subvention virée au résultat	Montant net au 31/12/2015
Terrains, bâtiments et aménagements	1 603	115	-76	1 641
Terrassement, voies, ouvrages d'art et passages à niveau	7 711	244	-207	7 748
Installations techniques, électrification, télécom	2 734	372	-200	2 907
Matériel roulant		30	-11	19
Immobilisations incorporelles	7	9	-1	15
TOTAL	12 055	771	-495	12 331

6.11.2 SUBVENTIONS SUR IMMOBILISATIONS EN COURS

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

6.11.3 SUBVENTIONS DE RENOUVELLEMENT ET MISES AU NORME

SNCF Réseau ne reçoit plus de subvention de renouvellement depuis la refonte des subventions d'Etat intervenue à compter du 01/01/2009. L'EPIC continue cependant à les virer au compte de résultat conformément au rythme présenté dans le tableau ci-après :

Année de mise en service	Date de mise en service	Durée de reprise	Montant en service	Cumul reprise	Montant net au 31/12/2015
2004	01/07/2004	38	675	-204	471
2005	25/03/2005	42	574	-147	427
2006	09/05/2006	42	878	-202	677
2007	21/03/2007	35	734	-184	550
2008	17/04/2008	33	69	-16	52
2009	17/01/2009	42	844	-183	661
2010	22/01/2010	38	436	-113	322
2011	01/01/2011	51	20	-3	18
2012	01/01/2012	28	255	-67	188
2013	01/01/2013	41	75	-5	69
TOTAL		390	4 560	-1 125	3 435

La quote-part virée au résultat au 31 décembre 2015 s'élève à 134 M€.

6.12 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

	31 décembre 2014	Dotations	Reprise sans objet	Reprise utilisée	Reclassement	Transfert	31 décembre 2015
Engagements envers le personnel	15	50		- 24		847	889
Risque environnement	107	5	- 7	- 2	2	42	147
Risques fiscaux et sociaux		6				40	46
Litiges contractuels	146	38	- 16	- 13		39	194
Risques de change et de taux			- 0	-			-
Risques financiers	222	1	-	-			223
Autres provisions pour R&C	202	28	- 3	-			226
TOTAL	692	128	- 27	- 39	2	968	1 725

La rubrique des engagements envers le personnel comprend les engagements au titre des rentes accidents du travail (480 M€ dont 470 M€ effet apport), de la Cessation Progressive d'Activité (248 M€ dont 235 M€ effet apport), de l'Action Sociale (96 M€ dont 92 M€ effet apport), de la Médaille d'honneur du travail (25 M€ effet apport), du régime complémentaire de prévoyance des CS (16 M€ effet apport), des pensions, retraites, chômage et indemnités de départ en retraite (25 M€ dont 10 M€ effet apport).

La rubrique des risques environnement concerne principalement l'élimination des traverses créosotés pour 75 M€ et le désamiantage des bâtiments pour 72 M€ dont 42 M€ effet apport.

Concernant la rubrique des risques fiscaux et sociaux, l'entreprise provisionne, par mesure de prudence, les redressements fiscaux et les risques sociaux. Cette rubrique concerne principalement le litige RH 3100 (marocains). Au 1er juillet 2015, la provision apportée est de 40 M€. Un complément de provision a été constitué sur 2015 de 6 M€.

La rubrique Litiges contractuels pour 174 M€ (dont 40 M€ d'effet apport) concerne principalement Arles (12 M€ SNCF et 106 M€ RFF), Culoz (8 M€), Accident ECKWERSHEIM (3 M€), Déraillement Marseille St Charles (3 M€) et les litiges commerciaux (20 M€).

La rubrique risques financiers concerne les risques d'indexation (220 M€) et les risques taux swap (3 M€).

La rubrique autres provisions pour R&C concerne la provision ZAC PRG (211 M€) et le déménagement (15 M€).

Malgré les mises à jour de provisions réalisées en 2015, il convient de rappeler qu'il subsiste une incertitude quant à l'évaluation du montant de deux provisions en particulier :

- Litiges concernant les inondations en Arles en décembre 2003 : Le tribunal administratif de Marseille a rejeté 18 requêtes présentées contre RFF devenu SNCF Réseau et SNCF, considérant que ces inondations relevaient d'un « cas de force majeure exonérant de toutes responsabilités » SNCF Réseau et SNCF. Il en va de même des conclusions du rapporteur public qui conclut au rejet des demandes au fond. Le délai d'appel étant toujours en cours, la provision a été maintenue par mesure de prudence soit 12 M€.

- Dépollution et risques environnementaux : la provision comptabilisée à la date d'arrêté est calculée sur la base de la connaissance à cette date des actifs à traiter ; cette provision reste à actualiser au fur et à mesure de la poursuite par SNCF Réseau de ses travaux pour identifier les programmes à mettre en œuvre et chiffrer les coûts de dépollution correspondants.
La mission d'évaluation du risque potentiel d'amiante sur les installations non bâties, quais, passerelles, passages souterrains du périmètre Gare confiée à un prestataire spécialisé est terminée. Elle a permis l'identification des typologies de biens pour lesquels un repérage ou un dossier technique amiante (DTA) est nécessaire.
SNCF Réseau sera en mesure d'estimer une éventuelle provision pour risque, lorsque la liste de ces installations sera finalisée.

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

A la suite du déraillement du train Intercités Paris-Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), et après qu'ont été déposés auprès des juges d'instruction les deux rapports d'expertise techniques qu'ils avaient demandés, RFF et SNCF, devenus respectivement SNCF Réseau et SNCF Mobilités le 1er janvier 2015 (voir note 2), ont été mis en examen pour « homicides et blessures involontaires par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité » et entendus par les juges.

SNCF Réseau et SNCF Mobilités contestent fermement les expertises, et mettent en doute le sérieux de l'expertise métallurgique et ont demandé un complément de travaux dont l'acceptation leur a été notifiée à la fin du mois de janvier 2016.

Depuis l'accident SNCF Mobilités a mis en place une équipe dédiée pour accompagner les victimes et leurs familles. Sans attendre, l'EPIC Mobilités s'est engagé, sous l'égide de l'instance de coordination désignée par le ministère des transports, dans un programme d'indemnisation des conséquences humaines et matérielles de cet accident. Depuis le dépassement de la franchise (3M€), les indemnisations sont désormais prises en charge par l'assureur de responsabilités.

À titre préventif, SNCF Mobilités et SNCF Réseau ont lancé le 8 octobre 2013 un programme Vigirail, pour renforcer la sécurité des aiguillages et moderniser la maintenance. Ce programme intègre les actions répondant aux recommandations émises par le BEA-TT dans son rapport d'étape du 10 janvier 2014. A la suite des conclusions du rapport final rendu public par le BEA-TT le 18 septembre 2015, SNCF Mobilités s'engage à mettre en œuvre trois nouvelles recommandations.

6.13 EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES

SNCF Réseau a recours aux marchés internationaux de capitaux afin de couvrir son besoin de financement long terme sous la forme majoritairement d'émissions obligataires publics et de placements privés et dans une moindre mesure d'emprunts contractés auprès d'établissements de crédit et/ou de collectivités locales. Les ressources à long terme levées sur les marchés obligataires publics par SNCF Réseau au cours de l'année 2015 ont représenté un montant total de 3,9 Mds€ en valeur de remboursement (4,2 Mds€ en valeur comptable), soit 19 opérations (4 émissions primaires et 15 abondements) réalisées sur les marchés obligataires libellées en euro et en livre sterling.

La valeur comptable des placements privés au cours de l'année 2015 est de 25 M€.

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

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	Variation de l'exercice
Dette SNCF :	840	1 218	-378
Capital restant dû :	817	1 194	-377
<i>Dette transférée (cours historique)</i>	742	1 014	-272
<i>Impact de change sur dette en CHF</i>	0	0	0
<i>Prêts RIF</i>	5	5	0
<i>Renouvellement BEI</i>	70	174	-104
Intérêts courus	24	25	-1
Dette propre :	41 695	39 482	2 213
Capital restant dû :	40 990	38 857	2 133
<i>Court terme</i>	1 158	1 687	-529
<i>Long terme</i>			
<i>au cours couvert</i>	39 172	36 525	2 647
<i>part de l'inflation</i>	220	219	1
<i>Prêts RIF</i>	41	44	-3
<i>Zéro coupon</i>	400	381	19
Intérêts courus :	640	618	22
Découvert bancaires :	64	8	57
Sous - Total Dettes (A)	42 535	40 701	1 835
Dette PPP BPL et CNM	1 705	1 174	530
Total Dettes hors dépôts et cautionnement	44 240	41 875	2 365
Dépôts et cautionnements reçus	362	100	262
Total Dettes au bilan (C)	44 602	41 975	2 627
Trésorerie - VMP (B)	2 561	3 274	-713
Dette financière nette (A) - (B)	39 974	37 427	2 548
Dette financière nette hors ICNE	39 310	36 784	2 526

Les lignes d'emprunt BPL, CNM concernent les PPP Bretagne Pays de Loire, Contournement Nimes Montpellier. Elles représentent la dette de SNCF Réseau vis à vis de ses partenaires qui pré-financent une partie des projets. SNCF Réseau devra rembourser les dettes BPL et CNM à compter de 2017. Il est à noter que le remboursement des dettes SNCF Réseau relatives à BPL et CNM sera financé par l'Etat à compter de 2017 selon le même échéancier de paiement.

Des réclamations ont été reçues par l'entreprise au titre de l'exercice 2015 pour les PPP CNM et BPL pour un montant total de 574 M€. Ces réclamations sont contestées par l'entreprise et font l'objet d'études dont les conséquences éventuelles n'ont pas été appréhendées dans les comptes 2015.

Dettes financières SNCF Réseau:

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

	Montant Brut	A un an au plus	A plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
A - DETTE SNCF Réseau :	40 990	2 753	5 534	32 703
1. Emissions Obligataires :	39 832	1 595	5 534	32 703
<i>Total taux fixe :</i>	35 122	1 192	5 170	28 760
<i>Total Inflation :</i>	2 812			2 812
<i>Total taux variable :</i>	1 899	403	364	1 132
EUR taux fixe	27 652	1 000	4 455	22 197
EUR Inflation	2 812			2 812
EUR taux variable	1 816	403	364	1 049
Total EUR	32 280	1 403	4 819	26 058
CAD taux fixe	192			192
CAD taux variable				
Total CAD	192			192
CHF taux fixe	1 379	37	527	816
CHF taux variable				
Total CHF	1 379	37	527	816
GBP taux fixe	5 170			5 170
GBP taux variable	83			83
Total GBP	5 253			5 253
HKD taux fixe	31	31		
HKD taux variable				
Total HKD	31	31		
JPY taux fixe	343		111	232
JPY taux variable				
Total JPY	343		111	232
NOK taux fixe	66			66
NOK taux variable				
Total NOK	66			66
USD taux fixe	288	124	77	87
USD taux variable				
Total USD	288	124	77	87
2. T.C.N. :	1 158	1 158		
Billets de Trésorerie	25	25		
Euro Commercial Paper				
AUD	63	63		
USD	1 070	1 070		

	Montant Brut	A un an au plus	A plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
B - INTERETS COURUS :	650	650		
Emissions Obligataires :	640	640		
<i>Total taux fixe :</i>	574	574		
<i>Total Inflation :</i>	58	58		
<i>Total taux variable :</i>	8	8		
EUR taux fixe	426	426		
EUR Inflation	58	58		
EUR taux variable	7	7		
Total EUR	491	491		
CAD taux fixe	1	1		
CAD taux variable				
Total CAD	1	1		
CHF taux fixe	31	31		
CHF taux variable				
Total CHF	31	31		
GBP taux fixe	109	109		
GBP taux variable	1	1		
Total GBP	110	110		
JPY taux fixe	2	2		
JPY taux variable				
Total JPY	2	2		
NOK taux fixe	2	2		
NOK taux variable				
Total USD	2	2		
USD taux fixe	4	4		
USD taux variable				
Total USD	4	4		
T.C.N. :	10	10		
Billets de Trésorerie	0	0		
Euro Commercial Paper				
EUR				
AUD	3	3		
C - INTERETS CONSTATES D'AVANCE :	4	4		
Euro Commercial Paper				
AUD	0	0		
USD	4	4		

Dette SNCF

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

	Montant Brut	A un an au plus	A plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
A - Dette SNCF transférée :	817	141	17	658
<i>Total taux fixe :</i>	679	65		613
<i>Total taux variable :</i>	138	76	17	45
EUR taux fixe	613			613
EUR taux variable	68	6	17	45
<i>Dont Prêts RIF</i>	5	0	2	2
Total EUR	681	6	17	658
CHF taux fixe	65	65		
CHF taux variable				
Total CHF	65	65		
GBP taux fixe				
GBP taux variable	70	70		
<i>Dont renouvellement lignes BEI</i>	70	70		
Total GBP	70	70		
B - Intérêts courus :	24	24		
<i>Total taux fixe :</i>	24	24		
<i>Total taux variable :</i>				
EUR taux fixe	21	21		
EUR taux variable	0	0		
Total EUR	21	21		
CHF taux fixe	2	2		
CHF taux variable				
Total CHF	2	2		
TOTAL (A)+(B)	840	165	17	658

DETTES FINANCIERES A LONG TERME

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

	Encours taux fixe		Encours Indexé Inflation		Encours taux variable		Encours Total	
	déc-15	déc-14	déc-15	déc-14	déc-15	déc-14	déc-15	déc-14
SNCF Réseau	34 301	30 960	1 497	1 496	4 034	4 713	39 832	37 169
SNCF	749	962			68	231	817	1 194
Total EUR :	35 049	31 922	1 497	1 496	4 103	4 945	40 649	38 363
En % :	86%	83%	4%	4%	10%	13%	100%	100%

	déc-15	déc-14
Encours total de la dette	40 648,8	38 363,0
Montants des ICNE dette transférée	23,6	24,7
TOTAL	41 312,8	39 005,9

6.14 DETTES D'EXPLOITATION

	31 décembre 2015	Transfert	31 décembre 2014	Variation de l'exercice
Dettes fiscales et sociales	1 033	329	256	778
Personnel et organismes sociaux	564	340	21	543
Taxe sur le chiffre d'affaires	407	-4	149	258
Etat et collectivités publiques	30	-7	32	-2
Dettes fiscales sur investissement	28	0	32	-4
TVA sur immobilisations	4	0	22	-17
Avances et acomptes reçus	314	234	329	-16
				0
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	2 840	567	2 637	204
<i>Dont fournisseurs d'immobilisations</i>	<i>1 387</i>		<i>2 315</i>	<i>-927</i>
Autres dettes d'exploitation	1 954	660	2 123	-168
Subventions appelées d'avance	1 649	0	1 816	-167
Autres dettes	306	660	307	-1
Total des dettes d'exploitations	6142	1790	5344	797

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

La variation « des dettes fournisseurs et comptes rattachés » est due essentiellement à la suppression des dettes d'acquisitions d'immobilisations vis-à-vis de la SNCF Infrastructure présent dans les comptes de SNCF Réseau au 31 décembre 2014.

6.15 ETAT DES ECHEANCES DES DETTES

	31 décembre 2015	< 1an	> 1an
Dettes fiscales et sociales	1 033	1 033	
Personnel et organismes sociaux	564	564	
Taxe sur le chiffre d'affaires	407	407	
Etat et collectivités publiques	30	30	
Dettes fiscales sur investissement	28	28	
TVA sur immobilisations	4	4	
Avances et acomptes reçus	314	314	
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	2 840	2 840	
<i>Dont dettes fournisseurs d'immobilisations</i>	<i>1 387</i>	<i>1 387</i>	
Autres dettes d'exploitation	1 954	1 954	
Subventions appelées d'avance	1 649	1 649	
Autres dettes	306	306	
Total des dettes d'exploitations	6142	6142	0

6.16 COMPTES DE REGULARISATION PASSIF

	31 décembre 2015	31 décembre 2014	Variation de l'exercice
Autres PCA	433	243	190
Comptes de régularisation passif - Opérations financières	1 311	1 197	114
Total	1 744	1 440	305

7 COMPLEMENTS D'INFORMATION RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT

7.1 VENTILATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires est constitué essentiellement des prestations de services générées par l'activité ferroviaire et est appréhendé au moment de la réalisation de ces prestations. Ces redevances d'infrastructures se décomposent principalement en :

- droits d'accès aux sillons,
- droits de réservation,
- droits de circulation,
- droits d'accès en gare (redevance quais),
- droits d'utilisation des installations de traction électrique comprenant la redevance pour l'usage des installations de traction électrique (RCE) et la redevance de transport et de distribution de l'électricité (RCTE).

A ces redevances d'infrastructures s'ajoutent les compensations tarifaires versées par l'Etat pour assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret, en complément des redevances versées par les entreprises de fret. Elles sont comptabilisées en chiffre d'affaires car analysées comme des compléments de tarifs.

Les autres produits se composent essentiellement des ventes de fournitures (vieilles matières) et des produits « hors trafic » constitués par les produits locatifs.

	31 décembre 2015	31 décembre 2014 retraité	Variation de l'exercice
Redevance d'accès	1 985	1 957	28
Redevance de réservation	2 056	2 024	32
Redevance de circulation	1 410	1 367	44
Redevance quais	94	100	-6
Redevances complémentaires électricité	259	261	-1
Autres recettes	-	-	-
Sous-total recettes commerciales d'infrastructure	5 806	5 709	96
Compensations FRET	-	-	-
Autres produits	470	208	262
Total Chiffre d'affaires	6 275	5 917	358

7.2 PRODUCTION IMMOBILISEE ET STOCKEE

	31 décembre 2015	31 décembre 2014 retraité	Variation de l'exercice
Production immobilisée ACE	1 492	38	1 454
Production Immobilisée Charges de personnel	498	15	483
Production Stockée	46	-	46
Total	2 036	53	1 983

7.3 AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

	31 décembre 2015	31 décembre 2014 retraité	Variation de l'exercice
Subventions d'exploitation	76	148	-72
Autres produits	12	7	5
Total Autres Produits d'Exploitation	88	155	-67

7.4 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

7.4.1 DETAIL DES ACHATS ET CHARGES EXTERNES

	31 décembre 2014 Publié	Reclassements	31 décembre 2014 Retraité
Coûts de la gestion mandatée	-3 218	3 218	0
Etudes	-76	76	0
Travaux	-36	36	0
Rémunération du GID		-3 218	-3 218
Moyens de transport et de traction		-160	-160
Entretien, maintenance		-49	-49
Honoraires et prestations informatiques		-223	-223
Autres achats et charges externes	-498	334	-164
TOTAL	-3 828	14	-3 814

	31 décembre 2015	31/12/2014 Retraité	Variation de l'exercice
Rémunération du GID	-1 619	-3 218	1 600
Moyens de transport et de traction	-252	-160	-92
Entretien, maintenance	-1 115	-49	-1 067
Honoraires et prestations informatiques	-374	-223	-152
Autres achats et charges externes	-1 111	-164	-948
Total Achats et charges externes	-4 472	-3 814	-658

Dans l'hypothèse où les transferts auraient eu lieu au 1er janvier 2015, le montant estimé des achats et charges externes s'élèverait à 4 722 M€.

7.4.2 REMUNERATION DE LA GESTION DELEGUEE (JUSQU'AU 30 JUIN 2015)

Préalablement à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, la SNCF assurait trois grandes missions pour le compte de SNCF Réseau et à ce titre facturait SNCF Réseau:

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

Le montant présenté correspondait en conséquence au montant du 1^{er} semestre 2015.

Suite à la mise en œuvre de la réforme au 1er juillet 2015, le poste « rémunération de la gestion déléguée » a été remplacé, au second semestre, par des charges de personnel et des achats externes.

7.4.3 AUTRES ACHATS ET CHARGES EXTERNES

Préalablement à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, l'essentiel des dépenses présentant un caractère immobilisable étaient inscrites au bilan sans transiter par le compte de résultat. Suite à la mise en œuvre de la réforme au 1er juillet 2015, l'internalisation de la production des immobilisations au sein de SNCF Réseau

s'est traduite par l'inscription des achats et charges externes concernés en charges et corrélativement par l'enregistrement en compte de production immobilisée.

7.5 IMPOTS ET TAXES

	31 décembre 2015	31 décembre 2014 retraité	Variation de l'exercice
Taxes foncières	-28	-24	-4
CVAE-CFE	-64	-48	-16
Taxe sur les salaires	-4	-	-4
Taxe Apprentissage	-7	-1	-7
Formation Professionnelle	-11	-4	-7
Effort à la Construction	-5	-0	-5
Autres impôts et taxes	-6	-10	4
Versement Transport	-15	-	-15
Sous - total Autres impôts et taxes	-48	-14	-34
Total Impôts et Taxes	-140	-86	-54

Dans l'hypothèse où les transferts auraient eu lieu au 1er janvier 2015, le montant estimé des impôts et taxes s'élèverait à 206 M€.

7.6 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

	31 décembre 2015	31 décembre 2014 retraité	Variation de l'exercice
Salaires et traitements	- 1 194	- 86	- 1 108
Cotisations retraites	- 353	-	- 353
Autres charges sociales	- 255	- 43	- 212
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	50	-	50
Sous-total	- 1 753	- 129	- 1 624
Mise à disposition de personnel	- 30	- 14	- 16
Total des charges de personnel	- 1 783	- 144	- 1 639
Total des effectifs moyens payés	27 521	1 647	- 1 647

Dans l'hypothèse où les transferts auraient eu lieu au 1er janvier 2015, l'effectif moyen payé ressortirait à 53 169 pour un montant de charges de personnel de 3 517 M€.

L'essentiel des variations des charges de personnel observées entre le 31 décembre 2014 et le 31 décembre 2015 provient des opérations de transfert.

Effectifs et masse salariale

Suite à la réforme ferroviaire, un transfert d'effectif en provenance de SNCF Infrastructure de 51 584 agents a eu lieu.

Au 31 décembre 2015, l'effectif est de 53 690 agents SNCF Réseau, dont 548 agents mis à disposition. Pour mémoire, l'effectif s'élevait à 1 678 agents au 31/12/2014.

L'effectif moyen est de 27 521 agents dont 223 de mise à disposition en 2015 contre 1 647,1 agents dont 101,6 de mise à disposition en 2014.

7.7 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Le montant des honoraires des commissaires aux comptes s'est élevé à 1 M€ en 2015 qui se répartissent comme suit :

- audit légal des comptes 2015 pour 572 K€ (PWC pour 300 K€, EY pour 272 K€)
- missions complémentaires en lien avec la réforme ferroviaire pour 202 K€ (PWC pour 157 K€, EY pour 45 K€).

7.8 DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS AUX DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

<u>Détail des dotations</u>	<u>31 décembre 2015</u>	<u>31 décembre 2014 retraité</u>	<u>Variation de l'exercice</u>
Dotation aux amortissements	-1 767	-1 576	-191
Dotation aux provisions des immobilisations	-17	-4	-13
Dotation aux provisions dépréciations de créances	-28	-26	-1
Dotation aux provisions dépréciations stocks	-10	-	-10
Dotation aux provisions pour risques et charges	-86	-28	-58
Total	-1 908	-1 635	-273

<u>Détail des reprises</u>	<u>31 décembre 2015</u>	<u>31 décembre 2014 retraité</u>	<u>Variation de l'exercice</u>
Quote-part de subvention virée au compte de résultat	495	457	38
Reprise de subvention régénération	134	136	-2
Reprises de provisions des immobilisations	9	-	9
Reprises de provisions dépréciations de créances	24	33	-9
Reprises de provisions dépréciations stocks	4	-	4
Reprises de provisions pour risques et charges	63	30	33
Transfert de charges	44	9	35
Total	774	665	108

7.9 RESULTAT FINANCIER

	31 décembre 2015	31 décembre 2014 retraité	Variation de l'exercice
Coût endettement financier net	-1 413	-1 450	38
Coût financier des avantages au personnel	-26	0	-26
Dividendes	0	0	0
Autres charges financières	-21	-13	-9
Autres produits financiers	17	76	-59
Total Résultat Financier	-1 444	-1 387	-57

7.10 RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

Le résultat exceptionnel de l'exercice 2015 de -9 544 M€ comprend principalement :

- Les dépréciations d'actifs pour 9 600 M€ (voir note 6.2.3)
- le résultat net de cession des actifs à hauteur de 71,5 M€ (dont 48 M€ au titre d'installation ferroviaire et 24 M€ au titre du Patrimoine),
- une dotation aux provisions exceptionnelles de 19 M€,
- une reprise aux provisions exceptionnelles de 3,2 M€.

7.11 IMPOT SUR LES SOCIETES

À compter du 1^{er} Janvier 2015 SNCF Réseau entre dans le groupe fiscal SNCF.

À ce titre les déficits fiscaux reportables peuvent se distinguer comme suit :

- Déficit fiscaux avant l'entrée de SNCF Réseau dans l'intégration fiscale 10 132 M€
- Déficit fiscaux depuis le 1^{er} janvier 2015 imputable sur le bénéfice fiscal du groupe d'intégration : 149 M€

SNCF Réseau a comptabilisé un produit d'impôt de 44 M€ qui se répartit ainsi :

- Crédit d'impôt pour la Compétitivité et l'Emploi pour 42,2 M€
- Crédit d'impôt Recherche pour 1,2 M€
- Crédit Mécénat et Crédit d'impôt Apprentissage pour 0,5 M€.

Comme mentionné dans la note 6.2.3 « Valeur actuelle de l'actif à la date de clôture », les actifs d'impôts différés sur déficits reportables s'élèvent à 3,7Md€ au 31.12.2015 et n'ont pas fait l'objet d'une reconnaissance à l'actif du bilan.

8 INFORMATIONS SUR LES PARTIES LIEES

SNCF Réseau, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial dont le capital est intégralement détenu par l'Etat français (via l'Agence des Participations de l'Etat), est liée, au sens de la norme IAS 24 « Informations relatives aux parties liées », avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'Etat français.

Les informations à fournir sur les transactions individuellement ou collectivement notables avec ces entités concernent les parties liées suivantes :

- Les EPIC membres du Groupe Public Ferroviaire, SNCF Réseau et SNCF,
- L'Etat

Les transactions réalisées par le groupe SNCF Réseau avec d'autres entreprises publiques (EDF, La Poste, ...) sont toutes réalisées à des conditions de marché

Les sociétés du groupe SNCF Réseau autres que la maison mère ne réalisent pas d'opérations significatives avec ces parties liées.

8.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE FERROVIAIRE

Relations avec SNCF Mobilités

SNCF Mobilités reste à l'heure actuelle un des principaux clients de SNCF Réseau au titre des péages sur le réseau ferroviaire français.

De plus, jusqu'à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, la SNCF assurait, pour le compte de SNCF Réseau, la gestion déléguée des infrastructures ferroviaires. Depuis le 1^{er} juillet 2015, le montant des charges de rémunération de la gestion déléguée versées à SNCF Mobilités (anciennement SNCF) a été remplacé par des dépenses d'exploitation et d'investissement internes.

Soldes au bilan

	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Production d'immobilisations mandatée à la SNCF	1 057	1 858
Créances d'exploitation	1 002	414
Dettes d'exploitation*	540	1 016

* Soldes au bilan hors dette financière présentée séparément au passif du bilan

Produits et charges

	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Péages	3 631	3 648
Charges	-1 917	-3 173

Relations avec SNCF

La loi portant réforme ferroviaire prévoit que la nouvelle SNCF assure le pilotage stratégique du groupe public ferroviaire ainsi que des fonctions mutualisées exercées au bénéfice de tous les EPIC du groupe, au titre des directions d'animation, des directions d'appui et des directions des centres de services partagés du groupe. Ces fonctions mutualisées comprennent notamment :

- La gestion administrative des ressources humaines, de la paie et de la protection sociale,
- La gestion de systèmes d'information du groupe,
- La gestion immobilière et foncière du groupe,
- L'organisation des achats généraux du groupe.

Soldes au bilan

	31 décembre 2015
Créances	99
Dettes	74

Produits et charges

	31 décembre 2015
Produits	38
Charges	-408

8.2 RELATIONS AVEC L'ETAT ET LES COLLECTIVITES

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

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

L'Etat verse également à SNCF Réseau des subventions d'exploitation ainsi que des subventions d'investissement.

Les concours publics apportés au groupe SNCF Réseau par l'Etat et les collectivités sont présentés dans le tableau suivant :

Soldes au bilan

	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Subventions à recevoir (actif)	819	889

Produits et charges

	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Redevances d'accès	1 831	1 799
Compensations FRET	31	109

9 ENGAGEMENTS HORS BILAN

9.1 ENGAGEMENTS DONNES ET REÇUS SUR INSTRUMENTS FINANCIERS

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

- **Gestion de la dette long terme :**

- Répartition taux fixe, taux variable, indexée inflation :

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

- **Gestion des risques de signature et de contrepartie :**

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

Afin d'encadrer et de limiter ce risque, les instruments de placements et les dérivés ne sont mis en place qu'avec des établissements financiers correspondants aux critères de notation de crédit et de niveau de Fonds Propres validés par le Conseil d'Administration de SNCF Réseau.

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

Le respect du seuil autorisé par contrepartie est suivi quotidiennement.

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

Montant notionnel des instruments financiers dérivés :

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

I - MARCHÉ A TERME D'INSTRUMENTS FINANCIERS	31 décembre 2015		MtM		31 décembre 2014		MtM	
Opérations de couvertures négociées de gré à gré :								
Echanges de taux en EUR :								
Micro-couverture								
< 1 an	1 459	EUR	1	EUR	625	EUR	26	EUR
de 1 à 5 ans	516	EUR	-34	EUR	1 466	EUR	-12	EUR
> 5 ans	3 395	EUR	-441	EUR	3 668	EUR	-551	EUR
Macro-couverture								
< 1 an		EUR		EUR		EUR		EUR
de 1 à 5 ans		EUR		EUR		EUR		EUR
> 5 ans		EUR		EUR		EUR		EUR
Opérations de trading :								
< 1 an		EUR		EUR		EUR		EUR
de 1 à 5 ans		EUR		EUR		EUR		EUR
> 5 ans	50	EUR	-3	EUR	50	EUR	-3	EUR

II - LES OPERATIONS EN DEVISES	31 décembre 2015	MtM	31 décembre 2014	MtM
Opérations de couvertures négociées de gré à gré :				
Change à terme contre EUR :				
< 1 an	100 AUD	4 EUR	AUD	EUR
	CAD	EUR	CAD	EUR
	CHF	EUR	CHF	EUR
	GBP	EUR	GBP	EUR
	HKD	EUR	HKD	EUR
	JPY	EUR	JPY	EUR
	1 195 USD	30 EUR	1 455 USD	111 EUR
de 1 à 5 ans				
> 5 ans				
Swaps de devises contre EUR :				
< 1 an	AUD	EUR	AUD	EUR
	CAD	EUR	CAD	EUR
	162 CHF	48 EUR	169 CHF	32 EUR
	44 GBP	-14 EUR	685 GBP	35 EUR
	300 HKD	5 EUR	HKD	EUR
	JPY	EUR	JPY	EUR
	NOK	EUR	NOK	EUR
	150 USD	12 EUR	USD	EUR
de 1 à 5 ans	AUD	EUR	AUD	EUR
	CAD	EUR	CAD	EUR
	790 CHF	292 EUR	952 CHF	247 EUR
	GBP	EUR	44 GBP	-21 EUR
	HKD	EUR	300 HKD	2 EUR
	15 000 JPY	-5 EUR	5 000 JPY	-7 EUR
	NOK	EUR	NOK	EUR
	100 USD	20 EUR	250 USD	12 EUR
> 5 ans	AUD	EUR	AUD	EUR
	277 CAD	47 EUR	277 CAD	63 EUR
	1 155 CHF	486 EUR	1 155 CHF	289 EUR
	3 638 GBP	-373 EUR	3 253 GBP	-799 EUR
	HKD	EUR	HKD	EUR
	30 000 JPY	16 EUR	40 000 JPY	-22 EUR
	500 NOK	-5 EUR	500 NOK	1 EUR
	120 USD	19 EUR	120 USD	1 EUR

III - AUTRES ENGAGEMENTS DE HORS BILAN FINANCIERS	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Engagement de financement reçus : Emprunt syndiqué :	1 250 EUR	1 250 EUR

La ligne de crédit syndiqué mise en place le 19 juillet 2012 pour un montant de 1 250 M€ et d'une maturité de cinq ans n'a pas fait l'objet de tirages au 31 décembre 2015.

9.2 AUTRES ENGAGEMENTS DONNES ET REÇUS

• Cautions reçues des tiers externes

Le montant des garanties financières reçu des tiers est de 66,5 M€ qui se décomposent en :

- Garanties reçues des fournisseurs (39,6 M€)
- Cautions reçues des clients (26,8 M€)
-

• Engagements d'achats

Le montant des engagements d'achats concerne principalement les engagements d'achats d'immobilisations qui représentent 27,7 M€.

• Garanties financières données à des tiers

Dans le cadre des projets de construction de lignes nouvelles, certains travaux peuvent faire l'objet d'une attribution de marché auprès de certains fournisseurs qui, eux-mêmes, sous-traitent à d'autres entreprises. Le montant des garanties financières données représentent 8,1 M€ à la clôture de décembre 2015.

Il s'agit principalement d'une garantie donnée pour 6,1 M€ dans le cadre du projet de construction de la LGV Sud Europe Atlantique (SEA), SNCF Infra a été amenée à donner des garanties financières à l'entreprise VOSSLOH bénéficiaire du marché et plus particulièrement pour la réalisation d'appareils de voies, qui elle-même a sous-traité une partie de la réalisation à SNCF Infra. Il a été convenu contractuellement entre les deux entités la mise en place de garanties bancaires à première demande (GBAPD).

• Location de financement, crédit-bail et location simple

Le montant des engagements relatifs aux locations représentent 175 M€ à fin décembre 2015 et se décompose comme suit :

- Location simple matériel de transport : 28,9 M€
- Location simple matériel ferroviaire : 140,1 M€
- Location simple immobilier : 5,5 M€

• Promesses de ventes

Les promesses de ventes reçues et données s'élèvent à 54,2 M€ au 31 décembre 2015.

- **Locations immobilières données – baux**

L'indexation retenue au 31 décembre 2015 pour les redevances futures sur baux est de 0,27%.

Au 31 décembre 2015, le total des engagements donnés sur les contrats de location simple est estimé à 103,8 M€.

- **Garanties financière reçues de tiers**

SNCF Réseau bénéficie d'une garantie à première demande de la part d'un organisme bancaire en cas de manquement de SYNERAIL. Cette garantie est accordée progressivement en fonction de l'engagement des phases de déploiement du réseau.

Au 31/12/2015, SNCF Réseau bénéficie d'une garantie pour un montant de 43,2 M€.

SNCF Réseau bénéficie de garantie financière reçues de tiers notamment d'une garantie à première demande auprès d'un organisme bancaire d'un montant de 2,7 M€ au titre des redevances annuelles dues pour utilisation d'installation terminale embranchée par son débiteur principal la SAS Ciments Calcia.

- **Subventions à recevoir**

Dans le cadre du transport ferroviaire (fret ou public de voyageurs), les opérateurs doivent acheter des sillons au fournisseur d'accès du pays dans lequel les trains circulent (RFF en France, Network Rail en Angleterre, DB Netz en Allemagne,...).

L'achat à proprement parler de sillons constituant un engagement réciproque, il ne sera déclaré aucun EHB donné au titre de l'achat de sillons à proprement parler.

Cependant, les engagements contractuels au titre d'autres aspects que ceux liés à l'achat de sillons à proprement parler notamment si l'annulation de la commande/réservation de sillons ou la résiliation du contrat entraîne le versement d'une indemnité par l'opérateur au fournisseur d'accès, alors cette indemnité doit être déclarée en EHB donné reçue.

Le montant estimé des EHB reçus est de 79 M€ au 31 décembre 2015.

- **GSM-R**

- Subventions d'investissement :

Au 31 décembre les financements restant à comptabiliser s'élèvent à 37,2 M€.

- PPP :

Au 31/12/2015, les redevances d'investissement restant à comptabiliser par SNCF Réseau au titre du contrat s'élèvent à 40,9 M€ (valeur actualisée).

- **BPL**

- Subventions d'investissement :

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 304,8 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2015.

- PPP :

Le montant d'immobilisation en cours restant à comptabiliser s'élève à 440,6 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2015.

- **CNM**

- Subventions d'investissement :

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 503,5 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2015.

- PPP :

Le montant d'immobilisation en cours restant à comptabiliser s'élève à 505,5 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2015.

- **SEA**

- Subventions d'investissement :

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 104,3 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2015.

- SNCF Réseau garant :

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

Cette garantie fait l'objet d'une rémunération depuis juillet 2011.

- Clauses de fin anticipée de contrat :

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

- Clause de déchéance :

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

- Clause de résiliation pour force majeure ou imprévision :

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

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

- Clause de résiliation pour motif d'intérêt général :

Ce mécanisme peut être mis en œuvre à partir de la 12^{ème} année après la mise en exploitation commerciale. Dans ce cas, SNCF Réseau verse au concessionnaire une indemnité, dont une partie selon une périodicité semestrielle.

La convention de financement prévoit la prise en charge de cette indemnité par l'entité publique à l'origine de la décision ayant provoqué la mise en œuvre de la clause.

- Autres engagements liées à la période d'exploitation :

Clause dite « GPSO » (grands projets du Sud-ouest) : un an après la mise en exploitation des 3 lignes à grande vitesse, Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Hendaye, Poitiers-Limoges, le concessionnaire est tenu de reverser à SNCF Réseau une partie des recettes du trafic générées l'année précédente sur la Ligne par la mise en exploitation de chacune des 3 lignes citées ci-dessus.

Ce reversement correspond à environ 25% de la différence entre les recettes réelles générées et les recettes théoriques attendues.

Si la différence devient négative, le montant à verser à SNCF Réseau par le concessionnaire est nul. SNCF Réseau n'a rien à reverser au concessionnaire.

Clause de retour à bonne fortune : à compter de la 5^{ème} année de mise en exploitation, le concessionnaire est tenu de reverser à SNCF Réseau une « redevance de bonne fortune ».

Cette redevance correspond à un reversement des recettes du trafic qui varie en fonction de l'écart constaté entre les recettes réalisées et les recettes attendues.

Si la différence devient négative, le montant à verser à SNCF Réseau par le concessionnaire est nul. SNCF Réseau n'a rien à reverser au concessionnaire.

SNCF Réseau reverse chaque année le montant de cette redevance à l'Etat et aux collectivités territoriales signataires de la convention de financement au prorata de leur participation au projet.

10 RENSEIGNEMENT CONCERNANT LE DROIT INDIVIDUEL A LA FORMATION

Conformément à la loi 2014-288 du 05 mars 2014 relative à la formation professionnelle, l'Emploi et la Démocratie Sociale, remplace le Droit Individuel à la Formation (DIF) par le Compte Personnel de Formation (CPF).

Le CPF est un compte individuel qui est ouvert depuis le 1^{er} janvier 2015 auprès du groupe Caisse des Dépôts et Consignations.

Pour chaque année civile complète d'activité, un salarié travaillant à temps plein acquiert 24h jusqu'à un crédit de 120h, puis 12h pour les années suivantes, dans la limite de 150h.

Ce compte vous permet de suivre des formations qualifiantes figurant sur les listes établies par les instances paritaires, des formations socle de connaissance et de compétence, des actions de conseil et d'accompagnement à la Validation des Acquis et de l'Expérience (VAE).

Si cette formation se déroule sur le temps de travail, l'accord de l'employeur est nécessaire.

Toute action de promotion, d'acquisition, d'entretien ou de perfectionnement des connaissances ou de qualification relève du CPF pour autant :

- Qu'elle soit cohérence avec la situation professionnelle de l'agent, son poste de travail et ses possibilités et perspectives d'évolution dans l'entreprise,
- Que l'agent dispose de pré requis nécessaires pour suivre la formation,
- Qu'elle ne relève pas de l'obligation de l'employeur,
- Qu'elle soit inscrite dans l'offre de formation de l'entreprise.

En application de l'avis n°2004-f du 13 octobre 2004 du Comité d'urgence du Conseil National de la Comptabilité, les dépenses engagées ne sont soumises à aucun provisionnement. Les dépenses engagées au titre de CPF constituent une charge pour la période.

Au 31 décembre 2015, le cumul des droits acquis par les salariés au titre du CPF s'élève à 174 296 heures.



RAPPORTS DES COMMISSAIRES AUX COMPTES AU 31 DÉCEMBRE 2015

SNCF Réseau

**Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes consolidés**

(Exercice clos le 31 décembre 2015)

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés (Exercice clos le 31 décembre 2015)

SNCF Réseau
15/17 rue Philippe Rameau
93633 La Plaine-Saint-Denis Cedex

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique en date du 27 avril 2015, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2015, sur :

- le contrôle des comptes consolidés de SNCF Réseau, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- la vérification spécifique prévue par la loi.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

I. Opinion sur les comptes consolidés

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France, à l'exception du point décrit dans les paragraphes suivants. Ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes consolidés. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Comme mentionné en note 4.5 de l'annexe aux comptes consolidés relative au test de valeur des actifs de l'UGT infrastructure, SNCF Réseau a identifié au 30 juin 2015 des indices de perte de valeur de ces actifs. Sur la base de discussions et d'arbitrages avec l'Etat intervenus sur le deuxième semestre 2015, la Direction de l'Entreprise a élaboré une trajectoire financière et mis en œuvre un test de dépréciation au 31 décembre 2015 qui repose sur une approche méthodologique tenant compte du caractère spécifique de SNCF Réseau (pour le réseau en service: valeur terminale appréciée sur la base d'une année normative fixée à 2030, inclusion des actifs d'impôts différés dans la base d'actifs testés et prise en compte durable d'économies d'impôt).

Pour le réseau en service, l'entreprise a retenu l'année 2030 comme celle où le réseau est considéré comme stabilisé au niveau de performance attendu. Les projections de trésorerie, fondées sur les discussions préalables à la signature du contrat pluriannuel de performance entre l'Entreprise et l'Etat (prévu par la loi du 4 août 2014), intègrent (i) des entrées de trésorerie (péages, redevances d'accès, subventions d'investissement) émanant notamment d'engagements de l'Etat et progressant de façon significative, (ii) des dépenses (travaux et entretien des installations) et des investissements de renouvellement qui s'inscrivent dans des plans de productivité soutenus.

Sur ces bases, l'Entreprise a comptabilisé une dépréciation de 9,6 milliards d'euros traduisant un équilibre de négociations entre l'Entreprise et l'Etat. Cet équilibre suppose, d'une part, la mise en œuvre effective par ce dernier de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour soutenir la valeur recouvrable des actifs ainsi déterminée et, d'autre part, la capacité de l'Entreprise à atteindre ses plans de productivité. Par ailleurs, les engagements de l'Etat restent à contractualiser. Enfin, la valeur terminale, qui constitue la part essentielle de la valeur d'utilité, est établie sur la base d'un réseau stabilisé, que nous ne pouvons corrélérer à aucune situation historique connue.

Des aléas et des incertitudes majeurs pèsent donc sur ces hypothèses, et en conséquence le montant de la dépréciation pourrait augmenter de manière importante.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant de ces projections et donc de nous prononcer sur la valeur nette des actifs concernés qui s'élève au bilan à 33 milliards d'euros après dépréciation au 31 décembre 2015.

Sous cette réserve, nous certifions que les comptes consolidés de l'exercice sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

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

- La note 2.1. exposant les principales incidences comptables liées à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire ;
- La note 2.2 décrivant des modifications de présentation apportées dans un souci de convergence avec les états financiers du Groupe Public Ferroviaire.

II. Justification des appréciations

Comme indiqué dans la note 1.2 « Jugements et estimations comptables » de l'annexe aux comptes consolidés, les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2015 ont été réalisées dans le contexte d'une difficulté à appréhender les perspectives d'activité avec de nouveaux enjeux économiques. C'est dans ce contexte que, en application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les appréciations auxquelles nous avons procédé, outre celles ayant conduit à la réserve mentionnée ci-dessus :

- La note 2.1. de l'annexe aux comptes consolidés expose les principales incidences comptables liées à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire. Dans le cadre de notre appréciation des principes comptables suivis par le groupe SNCF Réseau, nous avons examiné la correcte comptabilisation des transferts d'actifs et de passifs prévus par la loi du 4 août 2014 et l'information financière donnée à ce titre ;
- Les notes 4.7 et 6.1.2.3.4 de l'annexe aux comptes consolidés exposent la nature des risques d'exploitation auxquels le groupe SNCF Réseau est confronté et les provisions constituées pour traduire ces risques dans les comptes consolidés du groupe. Nous avons examiné les procédures en vigueur dans votre groupe permettant leur recensement, leur évaluation et leur traduction comptable. Nous avons procédé à l'appréciation du caractère raisonnable de ces provisions établies sur la base des éléments disponibles à ce jour, et nous nous sommes assurés que les incertitudes éventuelles identifiées à l'occasion de la mise en œuvre de ces procédures étaient décrites de façon appropriée dans les notes aux comptes consolidés.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

III. Vérification spécifique

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, à la vérification spécifique prévue par la loi des informations données dans le rapport sur la gestion du groupe.

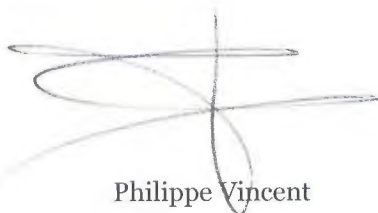
A l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés dans la première partie de ce rapport, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 11 mars 2016

Les Commissaires aux Comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

ERNST & YOUNG Audit



Philippe Vincent



Christine Vitrac



Denis Thibon

SNCF Réseau

**Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes annuels**

(Exercice clos le 31 décembre 2015)

**Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels
(Exercice clos le 31 décembre 2015)**

SNCF Réseau
15/17 rue Philippe Rameau
93633 La Plaine-Saint-Denis Cedex

**Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes annuels**

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique en date du 27 avril 2015, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2015, sur :

- le contrôle des comptes annuels de SNCF Réseau, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- les vérifications et informations spécifiques prévues par la loi.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le Conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

I. Opinion sur les comptes annuels

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France, à l'exception du point décrit dans les paragraphes suivants. Ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes annuels. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Comme mentionné en note 6.2.3 de l'annexe aux comptes annuels relative au test de valeur des actifs de l'UGT infrastructure, SNCF Réseau a identifié au 30 juin 2015 des indices de perte de valeur de ces actifs. Sur la base de discussions et d'arbitrages avec l'Etat intervenus sur le deuxième semestre 2015, la Direction de l'Entreprise a élaboré une trajectoire financière et mis en œuvre un test de dépréciation au 31 décembre 2015 qui repose sur l'approche méthodologique telle que retenue pour les comptes consolidés, tenant compte du caractère spécifique de SNCF Réseau (pour le réseau en service: valeur terminale appréciée sur la base d'une année normative fixée à 2030, inclusion dans la base testée d'actifs d'impôts différés et prise en compte durable d'économies d'impôt).

Pour le réseau en service, l'entreprise a retenu l'année 2030 comme celle où le réseau est considéré comme stabilisé au niveau de performance attendu. Les projections de trésorerie, fondées sur les discussions préalables à la signature du contrat pluriannuel de performance entre l'Entreprise et l'Etat (prévu par la loi du 4 août 2014), intègrent (i) des entrées de trésorerie (péages, redevances d'accès, subventions d'investissement) émanant notamment d'engagements de l'Etat et progressant de façon significative, (ii) des dépenses (travaux de régénération et entretien des installations) et des investissements de renouvellement qui s'inscrivent dans des plans de productivité soutenus.

Sur ces bases, l'Entreprise a comptabilisé une dépréciation de 9,6 milliards d'euros traduisant un équilibre de négociations entre l'Entreprise et l'Etat. Cet équilibre suppose, d'une part, la mise en œuvre effective par ce dernier de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour soutenir la valeur recouvrable des actifs ainsi déterminée et, d'autre part, la capacité de l'Entreprise à atteindre ses plans de productivité. Par ailleurs, les engagements de l'Etat restent à contractualiser. Enfin, la valeur terminale, qui constitue la part essentielle de la valeur d'utilité, est établie sur la base d'un réseau stabilisé, que nous ne pouvons corréliser à aucune situation historique connue.

Des aléas et des incertitudes majeurs pèsent donc sur ces hypothèses, et en conséquence le montant de la dépréciation pourrait augmenter de manière importante.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant de ces projections et donc de nous prononcer sur la valeur nette des actifs concernés qui s'élève à 29 milliards d'euros après dépréciation au 31 décembre 2015.

Sous cette réserve, nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de SNCF Réseau à la fin de cet exercice.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les notes suivantes de l'annexe aux comptes annuels :

- La note 2.1. décrivant le changement de méthode de comptabilisation des taxes par l'entreprise.
- La note 3.1 exposant les principales incidences comptables liées à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire.
- La note 5.2 décrivant des modifications de présentation apportées dans un souci de convergence avec les états financiers du Groupe Public Ferroviaire.

II. Justification des appréciations

Comme indiqué dans la note 2.2 « Jugements et estimations comptables » de l'annexe aux comptes annuels, les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2015 ont été réalisées dans le contexte d'une difficulté à appréhender les perspectives d'activité avec de nouveaux enjeux économiques. C'est dans ce contexte que, en application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les appréciations auxquelles nous avons procédé, outre celles ayant conduit à la réserve mentionnée ci-dessus :

- La note 3.1. de l'annexe aux comptes annuels expose les principales incidences comptables liées à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire. Dans le cadre de notre appréciation des principes comptables suivis par SNCF Réseau, nous avons examiné la traduction comptable des transferts d'actifs et de passifs prévus par la loi du 4 août 2014 et l'information financière donnée à ce titre;

- Les notes 6.12 et 6.13 de l'annexe aux comptes annuels exposent la nature des risques d'exploitation auxquels SNCF Réseau est confronté et les provisions constituées pour traduire ces risques dans ses comptes annuels. Nous avons examiné les procédures en vigueur dans votre entreprise permettant leur recensement, leur évaluation et leur traduction comptable. Nous avons procédé à l'appréciation du caractère raisonnable de ces provisions établies sur la base des éléments disponibles à ce jour, et nous nous sommes assurés que les incertitudes éventuelles identifiées à l'occasion de la mise en œuvre de ces procédures étaient décrites de façon appropriée dans les notes 6.12 et 6.13 de l'annexe aux comptes annuels.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

III. Vérifications et informations spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

A l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés dans la première partie de ce rapport, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion et dans les documents adressés au Conseil d'administration sur la situation financière et les comptes annuels.

Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 11 mars 2016

Les Commissaires aux Comptes

PricewaterhouseCoopers Audit


ERNST & YOUNG Audit



Philippe Vincent



Christine Vitrac



Denis Thibon

SNCF Réseau

Rapport de l'un des Commissaires aux comptes sur les informations sociales, environnementales et sociétales figurant dans le Rapport de gestion 2015 de l'EPIC SNCF Réseau

Exercice clos le 31 décembre 2015



Rapport de l'un des Commissaires aux comptes sur les informations sociales, environnementales et sociétales figurant dans le Rapport de gestion 2015 de l'EPIC SNCF Réseau

Exercice clos le 31 décembre 2015

SNCF RESEAU (anciennement Réseau Ferré de France)

15-17 rue Jean-Philippe Rameau
93212 La Plaine Saint-Denis Cedex

En notre qualité de commissaire aux comptes de l'EPIC SNCF Réseau et à la suite de la demande qui nous a été faite par SNCF Réseau qui a choisi de présenter dans son Rapport de gestion 2015 les informations sociales, environnementales et sociétales consolidées relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2015 (ci-après les « Informations RSE »), par référence à l'article L.225-102-1 du code de commerce, nous vous présentons notre rapport sur ces Informations RSE.

Responsabilité de la société

Il appartient au *Conseil d'administration de SNCF Réseau* d'établir un rapport de gestion comprenant les Informations RSE prévues à l'article R.225-105-1 du code de commerce, préparées conformément à la Procédure de reporting des données sociales, environnementales et sociétales de SNCF Réseau utilisées par la société (ci-après le « Référentiel »), dont un résumé figure dans le rapport de gestion au chapitre 4.4 « Méthodologie du reporting extra financier » et disponible sur demande auprès de la Direction de l'environnement et du développement durable de SNCF Réseau..

Indépendance et contrôle qualité

Notre indépendance est définie par les textes réglementaires, le code de déontologie de la profession ainsi que les dispositions prévues à l'article L.822-11 du code de commerce. Par ailleurs, nous avons mis en place un système de contrôle qualité qui comprend des politiques et des procédures documentées visant à assurer le respect des règles déontologiques, des normes d'exercice professionnel et des textes légaux et réglementaires applicables.

Responsabilité du commissaire aux comptes

Il nous appartient, sur la base de nos travaux, d'attester que les Informations RSE requises sont présentes dans le rapport de gestion ou font l'objet, en cas d'omission, d'une explication en application du troisième alinéa de l'article R.225-105 du code de commerce. Il ne nous appartient pas de vérifier la pertinence et la sincérité des Informations RSE.

PricewaterhouseCoopers Audit, 63, rue de Villiers, 92208 Neuilly-sur-Seine Cedex
Téléphone: +33 (0)1 56 57 58 59, Fax: +33 (0)1 56 57 58 60, www.pwc.fr

Société d'expertise comptable inscrite au tableau de l'ordre de Paris - Ile de France. Société de commissariat aux comptes membre de la compagnie régionale de Versailles. Société par Actions Simplifiée au capital de 2 510 460 €. Siège social : 63, rue de Villiers 92200 Neuilly-sur-Seine. RCS Nanterre 672 006 483. TVA n° FR 76 672 006 483. Siret 672 006 483 00362. Code APE 6920 Z. Bureaux : Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Metz, Nantes, Neuilly-Sur-Seine, Nice, Poitiers, Rennes, Rouen, Strasbourg, Toulouse.

Nos travaux ont mobilisé les compétences de 4 personnes et se sont déroulés entre décembre 2015 et mars 2016 sur une durée totale d'intervention d'environ une semaine. Nous avons fait appel, pour nous assister dans la réalisation de nos travaux, à nos experts en matière de RSE.

Nature et étendue des travaux

Nous avons conduit les travaux suivants conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France et à l'arrêté du 13 mai 2013 déterminant les modalités dans lesquelles l'organisme tiers indépendant conduit sa mission :

- nous avons pris connaissance, sur la base d'entretiens avec les responsables des directions concernées, de l'exposé des orientations en matière de développement durable, en fonction des conséquences sociales et environnementales liées à l'activité de la société et de ses engagements sociétaux et, le cas échéant, des actions ou programmes qui en découlent ;
- nous avons comparé les Informations RSE présentées dans le rapport de gestion avec la liste prévue par l'article R.225-105-1 du code de commerce ;
- en cas d'absence de certaines informations, nous avons vérifié que des explications étaient fournies conformément aux dispositions de l'article R.225-105 alinéa 3 du code de commerce.

Conclusion

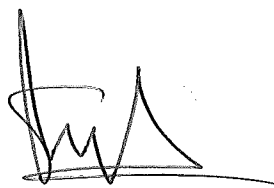
Sur la base de ces travaux, nous attestons de la présence dans le rapport de gestion des Informations RSE requises.

Neuilly-sur-Seine, le 11 mars 2016

L'un des Commissaires aux comptes
PricewaterhouseCoopers Audit



Philippe Vincent
Associé



Sylvain Lambert
Associé du Département Développement Durable