



# **RAPPORT FINANCIER**

## **AU 31 DECEMBRE 2012**

## SOMMAIRE DU RAPPORT FINANCIER

---

- I. Comptes annuels au 31 décembre 2012**
- II. Rapport de gestion comptes annuels au 31 décembre 2012**
- III. Comptes consolidés au 31 décembre 2012**
- IV. Rapport de gestion comptes consolidés au 31 décembre 2012**
- V. Rapports des Commissaires aux Comptes au 31 décembre 2012**



# **COMPTES ANNUELS**

**Au 31 Décembre 2012**

# **Réseau ferré de France**

## **Comptes annuels au 31 décembre 2012**

## SOMMAIRE

<b>BILAN .....</b>	<b>3</b>
<b>BILAN .....</b>	<b>4</b>
<b>COMPTE DE RESULTAT .....</b>	<b>5</b>
<b>TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE .....</b>	<b>6</b>
<b>ANNEXE .....</b>	<b>7</b>
<b>1 PRESENTATION DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC "RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE" (RFF).....</b>	<b>7</b>
<b>2 PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES.....</b>	<b>7</b>
2.1 IMMOBILISATIONS CORPORELLES .....	8
2.1.1 IMMOBILISATIONS EN COURS .....	8
2.1.2 IMMOBILISATIONS EN SERVICE .....	8
2.1.3 CESSIONS.....	12
2.2 SUBVENTIONS .....	12
2.3 CREANCES .....	12
2.4 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILES .....	13
2.5 OPERATIONS EN DEVISES ET PROVISIONS POUR PERTES DE CHANGE.....	13
2.6 INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES.....	13
2.7 DETTES FINANCIERES.....	13
2.8 PROVISION POUR DÉPOLLUTION ET RISQUES ENVIRONNEMENTAUX .....	14
2.9 ASSURANCES .....	14
<b>3 CHANGEMENTS DE METHODE .....</b>	<b>14</b>
<b>4 EVENEMENTS SIGNIFICATIFS.....</b>	<b>14</b>
<b>5 COMPARABILITE DES COMPTES .....</b>	<b>15</b>
<b>6 EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE .....</b>	<b>15</b>
<b>7 COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN ET AU COMPTE DE RÉSULTAT ET AU TABLEAU DE FLUX DE TRESORERIE.....</b>	<b>16</b>
7.1 COMPLEMENTS D'INFORMATION RELATIFS AU BILAN.....	16
7.1.1 TABLEAU DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET INCORPORELLES .....	16
7.1.2 TABLEAU DES AMORTISSEMENTS.....	18
7.1.3 VALEUR ACTUELLE DE L'ACTIF A LA DATE DE CLÔTURE .....	18
7.1.4 TABLEAU DES DEPRECIATIONS DES IMMOBILISATIONS EN COURS.....	19
7.1.5 IMMOBILISATIONS FINANCIERES.....	19
7.1.6 AVANCES ET ACOMPTES VERSES SUR COMMANDES EN COURS .....	20
7.1.7 AUTRES CREANCES .....	21
7.1.8 ETAT DES ECHEANCES DES CREANCES .....	21
7.1.9 DEPRECIATION DES CREANCES.....	22
7.1.10 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILEES, DISPONIBILITES .....	22
7.1.11 CHARGES CONSTATEES D'AVANCE .....	22
7.1.12 CHARGES A REPARTIR .....	23
7.1.13 ECART DE CONVERSION ACTIF .....	23
7.1.14 TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES.....	23
7.1.15 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT.....	24
7.1.16 TABLEAU DES PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES.....	26
7.1.17 DETTES FINANCIERES .....	27

7.1.18	AVANCES ET ACOMPTES RECUS.....	32
7.1.19	AUTRES DETTES.....	33
7.1.20	ETAT DES ECHEANCES DES DETTES.....	33
7.1.21	PRODUITS CONSTATES D'AVANCE.....	34
7.2	COMPLEMENTS D'INFORMATION RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT .....	34
7.2.1	VENTILATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES .....	34
7.2.2	SUBVENTIONS D'EXPLOITATION.....	34
7.2.3	COUT DE LA GESTION MANDATEE .....	35
7.2.4	AUTRES ACHATS ET CHARGES EXTERNES .....	36
7.2.5	IMPOTS ET TAXES .....	36
7.2.6	CHARGES DE PERSONNEL.....	37
7.2.7	HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES.....	37
7.2.8	RÉSULTAT EXCEPTIONNEL .....	37
7.2.9	IMPOT SUR LES SOCIETES.....	38
7.3	COMPLEMENTS D'INFORMATION RELATIFS AU TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE .....	38
7.3.1	TRESORERIE LIEE A L'ACTIVITE .....	38
7.3.2	TRESORERIE LIEE AUX OPERATIONS D'INVESTISSEMENT .....	38
7.3.3	TRESORERIE LIEE AUX OPERATIONS DE FINANCEMENT.....	38
<b>8</b>	<b>INFORMATIONS SUR LES PARTIES LIEES .....</b>	<b>39</b>
<b>9</b>	<b>ENGAGEMENTS HORS BILAN.....</b>	<b>40</b>
9.1	ENGAGEMENTS DONNES ET REÇUS SUR INSTRUMENTS FINANCIERS .....	40
9.2	AUTRES ENGAGEMENTS DONNES ET REÇUS .....	42

**BILAN**

<b>ACTIF</b>	Références annexes 7.	31/12/2012			31/12/2011
		Montants bruts	Amortissements et dépréciations	Net	Net
<b>En Millions d'euros</b>					
Immobilisations incorporelles	1.1 / 1.2	535,5	79,7	455,8	157,7
Immobilisations corporelles	1.1 / 1.2	52 657,7	13 355,6	39 302,1	37 390,9
Immobilisations corporelles en cours	1.1 / 1.4	8 320,0	71,2	8 248,8	7 331,3
Immobilisations corporelles en cours mises à disposition du concessionnaire	1.1	189,6		189,6	186,1
Immobilisations financières	1.5	151,0		151,0	25,7
<b>ACTIF IMMOBILISE</b>		<b>61 853,8</b>	<b>13 506,5</b>	<b>48 347,3</b>	<b>45 091,7</b>
Avances et acomptes versés sur commandes en cours	1.6	147,9		147,9	83,3
Créances clients et comptes rattachés	1.8	1 036,7	32,9	1 003,8	722,1
Autres créances	1.7 / 1.9	2 310,7	26,1	2 284,6	1 817,8
Valeurs mobilières de placement, disponibilités	1.10	3 230,5		3 230,5	4 411,7
Charges constatées d'avance	1.11	435,2		435,2	126,3
<b>ACTIF CIRCULANT</b>		<b>7 161,0</b>	<b>59,0</b>	<b>7 102,0</b>	<b>7 161,2</b>
Charges à répartir	1.12	605,5	440,4	165,1	164,0
Primes de remboursement des obligations	1.12	12,6	10,6	2,0	2,8
Écart de conversion actif	1.13	270,5		270,5	225,0
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>		<b>69 903,4</b>	<b>14 016,5</b>	<b>55 886,9</b>	<b>52 644,7</b>

**BILAN**

<b>PASSIF</b>	<b>Références annexes</b>	<b>31/12/2012</b>	<b>31/12/2011</b>
<b>En Millions d'euros</b>	<b>7.</b>		
Dotation en capital	1.14	9 764,6	9 764,6
Report à nouveau	1.14	(13 900,9)	(14 151,4)
Résultat de l'exercice	1.14	18,1	250,5
Subvention d'investissement	1.15	17 665,5	16 425,9
<b>CAPITAUX PROPRES</b>		<b>13 547,2</b>	<b>12 289,6</b>
<b>PROVISIONS</b>	1.16	<b>729,9</b>	<b>723,8</b>
Dettes financières	1.17	35 577,5	33 669,0
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours	1.18	223,0	227,5
Fournisseurs et comptes rattachés	1.20	2 016,6	1 972,2
Dettes fiscales et sociales	1.20	234,6	227,2
Autres dettes	1.19	2 643,7	2 792,3
Produits constatés d'avance	1.21	914,3	743,3
<b>DETTES</b>		<b>41 609,7</b>	<b>39 631,3</b>
Écart de conversion passif			
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>		<b>55 886,9</b>	<b>52 644,7</b>

## COMPTE DE RESULTAT

En Millions d'euros	Références annexes 7.	31/12/2012	31/12/2011
Ventes de fournitures	2.1	41,0	41,6
Production vendues de services	2.1	5 514,7	4 939,7
<b>Montant net du chiffre d'affaires</b>		<b>5 555,7</b>	<b>4 981,3</b>
Production immobilisée		37,1	74,4
Subventions d'exploitation	2.2	316,5	804,0
Reprises de subventions d'investissement	1.14	496,0	419,1
Reprises sur provisions, dépréciations (et amortissements) transfert de charges		103,1	47,4
Autres produits		11,2	4,3
<b>Produits d'exploitation</b>		<b>6 519,6</b>	<b>6 330,5</b>
Coût de la gestion mandatée	2.3	3 183,9	3 002,9
Etudes		60,6	62,1
Travaux		30,6	67,6
Autres achats et charges externes	2.4	421,7	421,1
Impôts, taxes et versements assimilés		72,2	65,9
Salaires et traitements		79,3	73,0
Charges sociales		39,8	31,9
Dotations aux amortissements et dépréciation des immobilisations	1.2 / 1.4	1 257,7	1 138,6
Dotations aux provisions sur actifs circulants	1.9	14,1	10,0
Dotations aux provisions		20,9	111,9
<b>Charges d'exploitation</b>		<b>5 180,8</b>	<b>4 985,1</b>
<b>RESULTAT D'EXPLOITATION</b>		<b>1 338,8</b>	<b>1 345,4</b>
Autres intérêts et produits assimilés		549,1	519,2
Reprise sur provisions			116,9
Différences positives de change		3,9	0,6
Produits sur valeurs mobilières de placement (cessions et intérêts)		20,9	38,6
<b>Produits financiers</b>		<b>573,8</b>	<b>675,4</b>
Intérêts et charges assimilées sur la dette		1 350,8	1 205,0
Autres charges financières		517,8	524,6
Dotations aux provisions	1.16	44,4	55,3
Différences négatives de change		1,4	130,2
Amortissement des charges à répartir	1.12	21,2	21,7
<b>Charges financières</b>		<b>1 935,7</b>	<b>1 937,0</b>
<b>RESULTAT FINANCIER</b>		<b>(1 361,9)</b>	<b>(1 261,6)</b>
<b>RESULTAT COURANT AVANT IMPOT</b>		<b>(23,1)</b>	<b>83,8</b>
Sur opérations en capital		119,7	100,0
Sur opérations de gestion		6,1	0,0
Reprises sur provision et dépréciations, transfert de charges			108,4
<b>Produits exceptionnels</b>		<b>125,8</b>	<b>208,4</b>
Sur opérations en capital		13,4	16,6
Sur opérations de gestion			0,0
Dotations aux amortissements, aux provisions, aux dépréciations		23,1	0,1
<b>Charges exceptionnelles</b>		<b>36,5</b>	<b>16,7</b>
<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL</b>		<b>89,3</b>	<b>191,7</b>
Impôts sur les bénéfices	2.9	48,2	25,1
<b>RESULTAT NET DE L'EXERCICE</b>		<b>18,1</b>	<b>250,5</b>

## TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

En Millions d'euros	Références annexes 7	31/12/2012	31/12/2011
<b>Flux de trésorerie liés à l'activité</b>			
Résultat net de l'exercice		18,1	250,5
Elimination des charges et produits sans incidence sur la trésorerie		621,6	609,3
Coût de la dette		1 362,4	1 259,9
<b>Capacité d'autofinancement</b>		<b>2 002,1</b>	<b>2 119,7</b>
Variation du besoin en fonds de roulement	3.1	(108,3)	(57,4)
<b>Flux net de trésorerie lié à l'activité</b>		<b>1 893,8</b>	<b>2 062,3</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement</b>			
Acquisitions d'immobilisations		(4 377,7)	(3 616,5)
Cessions d'immobilisations		92,1	116,4
Variation dépôts de garantie		(2,0)	(0,0)
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement</b>	3.2	<b>(4 287,6)</b>	<b>(3 500,0)</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux opérations de financement</b>			
Emissions d'emprunts		5 968,8	7 589,1
Remboursements d'emprunts		(4 096,5)	(6 053,9)
Subventions d'investissements		1 209,1	1 413,0
Variation collatéraux		(229,4)	(7,0)
Autres dépôts et cautionnements reçus		0,7	0,6
Intérêts financiers décaissés nets		(1 635,0)	(1 191,8)
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations de financement</b>	3.3	<b>1 217,7</b>	<b>1 750,0</b>
<b>Variation nette de la trésorerie</b>		<b>(1 176,1)</b>	<b>312,2</b>
<b>TRESORERIE NETTE A L'OUVERTURE</b>			
		<b>4 401,7</b>	<b>4 089,5</b>
<b>TRESORERIE NETTE A LA CLOTURE</b>			
		<b>3 225,6</b>	<b>4 401,7</b>
<b>VARIATION DE LA TRÉSORERIE NETTE</b>			
		<b>(1 176,1)</b>	<b>312,2</b>

## ANNEXE

Les comptes au 31 décembre 2012 ont été arrêtés lors du conseil d'administration qui s'est tenu le 28 mars 2013.

### 1 PRESENTATION DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC "RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE" (RFF)

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

Cette loi et ses décrets d'application n° 97-444, 97-445 et 97-446 ont créé RFF sous la forme d'une entité indépendante, propriétaire des infrastructures ferroviaires françaises affectées précédemment à la SNCF.

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

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

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

Par ailleurs, Réseau ferré de France a constaté au passif du bilan d'ouverture une dette de 20,5 Md€ vis-à-vis de la SNCF, conformément à la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de Réseau ferré de France.

### 2 PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES

L'article 3 de la loi du 13 février 1997 prévoit qu'en matière de gestion financière et comptable, RFF est soumis aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales. Les comptes de RFF 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

## 2.1 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 Réseau ferré de France, RFF dispose d'un patrimoine qu'il peut gérer activement. En effet, RFF 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 RFF sont inaliénables et imprescriptibles.

### 2.1.1 IMMOBILISATIONS EN COURS

#### Coût de production des immobilisations :

Les immobilisations corporelles sont évaluées à leur coût d'acquisition ou à leur coût de production.

La production comptabilisée sur un projet est immobilisée à l'actif du bilan à partir de la phase avant projet.

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

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

Les dépenses relatives aux contrats de partenariat (hors contrats de concession) sont comptabilisées en immobilisations en cours au fur et à mesure de l'avancement des travaux de construction chez le partenaire en contrepartie d'une dette fournisseur.

#### Dépréciation des projets en cours :

RFF 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.

### 2.1.2 IMMOBILISATIONS EN SERVICE

#### Processus de mise en service :

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

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

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

- les dépenses mises en service sur les projets incluent les charges à payer.

Nomenclature des immobilisations :

En application du règlement CRC 2002-10, RFF 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, RFF a défini une durée d'amortissement pour chaque composant de sa nomenclature. Les amortissements sont calculés en mode linéaire. Les durées, définies sur la base de préconisation des experts techniques de chaque domaine étudié, sont, en résumé, les suivantes :

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

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

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

Valorisation des immobilisations en service :**Étape 1. Regroupement des actifs en unités génératrices de trésorerie**

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

Pour RFF, 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 RFF est constitué des actifs utilisés dans le cadre de l'activité de gestionnaire d'infrastructures de RFF. 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 RFF est constitué des actifs non utilisés par RFF 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 RFF pour réaliser les tests de dépréciation : une UGT dite "Infrastructure" et une UGT dite "Patrimoine".

## Étape 2. Valorisation des actifs

### Définition :

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

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

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

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

#### a) Périmètre des actifs de l'UGT Infrastructure :

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

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

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

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

Les terrains ont été répartis comme suit :

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

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

#### b) Composition des flux de trésorerie futurs :

##### En entrée :

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

##### En sortie :

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

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

c) Projection des cash-flows:

La période pluriannuelle de construction budgétaire permet à RFF d'établir des projections de trésorerie basées sur trois années budgétaires. Au-delà, les cash-flows sont basés sur les données de la dernière année puis projetés jusqu'en 2025, date à laquelle le réseau est considéré comme stabilisé en raison du rattrapage du retard de renouvellement. La valeur terminale à l'issue de cette durée d'utilité est également prise en compte.

Les cash flows tiennent également compte des données figurant dans le contrat de performance 2008-2012 approuvé par les Ministères de Tutelle ainsi que de l'avenant pour les années 2013 et 2014 en cours de préparation.

d) Actualisation des cash-flows :

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

Méthodologie de valorisation des actifs de l'UGT Patrimoine :

a) Périmètre des actifs de l'UGT Patrimoine

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

Périmètre des terrains :

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

Périmètre des bâtiments :

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

b) La méthodologie de valorisation des terrains

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

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

Cette valeur est mise à jour à chaque clôture comptable pour tenir compte des cessions intervenues au cours de la période.

### **Étape 3. Dépréciation des actifs de l'UGT Infrastructure**

Indices de perte de valeur

RFF a retenu les indices de perte de valeur suivants :

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

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

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

#### Réalisation des tests de dépréciation :

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

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

#### Calcul des dépréciations :

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

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

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

### 2.1.3 CESSIONS

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

## 2.2 SUBVENTIONS

Les subventions reçues par RFF sont de deux types :

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

Elles suivent la même règle comptable que les dépenses :

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

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

## 2.3 CREANCES

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

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

## 2.4 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILES

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

## 2.5 OPERATIONS EN DEVISES ET PROVISIONS POUR PERTES DE CHANGE

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

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

## 2.6 INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES

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

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

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

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

## 2.7 DETTES FINANCIERES

### a) Dette SNCF Transférée

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

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

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

## b) Dette RFF

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, RFF 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.

## *2.8 PROVISION POUR DÉPOLLUTION ET RISQUES ENVIRONNEMENTAUX*

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

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

## *2.9 ASSURANCES*

RFF 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.

## **3 CHANGEMENTS DE METHODE**

Aucun changement de méthode comptable n'a été réalisé au cours de l'exercice 2012.

## **4 EVENEMENTS SIGNIFICATIFS**

### Signature du contrat de partenariat public-privé CNM

RFF a signé le 28 juin 2012 un contrat de partenariat public-privé (PPP) avec la société Oc'Via, constituée autour du groupe Bouygues, pour effectuer la conception, la construction et la maintenance du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier. Le décret approuvant ce contrat a été publié le 18 juillet 2012.

Ce projet porte sur 80 km de lignes nouvelles, dont 60 km de lignes à grande vitesse entre Manduel (à l'est de Nîmes) et Lattes (à l'ouest de Montpellier), et 20 km de raccordements vers le réseau classique (10 km de liaisons sur la rive droite du Rhône et 10 km de raccordements vers Jonquières, Lattes et Manduel). La ligne de ce contournement sera utilisée à la fois par le fret et les voyageurs.

La construction de la ligne est prévue sur une durée de 4 ans avec un achèvement prévu pour 2017. Oc'Via sera aussi chargé de l'entretien de la ligne nouvelle sur une durée de 25 ans.

Il s'agit d'un projet présentant une enveloppe totale de 2,28 milliards d'euros d'investissement, dont 1,5 milliards au titre du contrat de partenariat.

Le projet global sera financé à hauteur de 50% par l'Etat et l'Union Européenne, 30% par les collectivités locales, à savoir le Conseil régional Languedoc–Roussillon, le conseil général du Gard, la Communauté d'agglomération de Montpellier et la Communauté d'agglomération de Nîmes, et 20% par RFF.

#### Mise en place d'une nouvelle ligne de crédit syndiqué

Le précédent contrat de crédit syndiqué arrivant à échéance en 2012, une nouvelle ligne de crédit syndiqué d'une maturité de cinq ans a été mise en place le 19 juillet 2012 pour un montant de 1 250 M€. Cette facilité n'a pas fait l'objet de tirages durant l'année 2012.

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

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

De manière à présenter dans les comptes une image de la réalité économique des mises en service, des écritures complémentaires ont été comptabilisées au 31/12/2012 :

- Actifs mis en service : 2 679,9 M€
- Subventions mises en service : 712,3 M€

Ces corrections viennent compléter les corrections apportées aux comptes au 31/12/2011, pour mémoire :

- Actifs mis en service : 5 518,7 M€
- Subventions mises en service : 2 387 M€

Des dotations aux amortissements correspondantes ont été comptabilisées pour 195,9 M€ en 2012 dont 137,8 M€ au titre des mises en services complémentaires d'immobilisations passées en 2011. Parallèlement, des reprises de subventions correspondantes ont été comptabilisées pour 75,1 M€ en 2012 dont 59,6 M€ au titre des mises en services complémentaires de subvention passées en 2011.

## **5 COMPARABILITE DES COMPTES**

Aucun évènement de nature à influencer sur la présentation ou la comparabilité des comptes n'est intervenu au cours de l'exercice 2012.

## **6 EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE**

Aucun évènement post clôture n'est à signaler.

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

### 7.1 COMPLEMENTS D'INFORMATION RELATIFS AU BILAN

#### 7.1.1 TABLEAU DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET INCORPORELLES

NATURE En Millions d'euros	Valeur brute au 31/12/2011	Augmentations	Virements de postes à postes	Reclassement en charges	Diminutions	Valeur brute au 31/12/2012
<b>Immobilisations incorporelles</b>						
Logiciels	81,7	1,9	4,5	(0,1)		88,0
Logiciels en cours de développement	5,9	21,9	(4,5)	(0,0)		23,2
Droits propriété intellectuelle	25,0	0,0				25,0
Actif incorporel SEA	109,1	290,1				399,2
<b>TOTAL DES VALEURS BRUTES DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES</b>	<b>221,6</b>	<b>314,0</b>	<b>0,0</b>	<b>(0,1)</b>	<b>0,0</b>	<b>535,5</b>
Terrains	4 936,9	0,6	3,7		(12,2)	4 929,1
Aménagement des terrains	1 170,1	0,0	24,4	(0,1)		1 194,4
Agencements locaux	27,9	4,3	(0,3)	(0,0)	0,0	32,0
Terrassements de lignes	5 435,3	0,0	21,8			5 457,1
Bâtiments	937,4	1,1	13,1	(0,1)	(1,5)	950,0
Agencement des constructions	87,5	0,0	0,3			87,8
Voies	18 249,8	65,7	2 798,0			21 113,4
Passages à niveau	537,1	15,4	6,7			559,2
Ouvrages d'art	9 754,9	3,3	49,3			9 807,6
Électrification	3 246,6	0,0	34,0	(0,0)		3 280,6
Signalisation	4 093,8	0,0	17,0	(0,0)		4 110,8
Télécommunications	989,1	0,9	103,1	(0,0)	(0,0)	1 093,1
Matériel informatique	24,5	1,1	0,1	(1,9)	(0,2)	23,5
Panneaux publicitaires	3,8	0,0				3,8
Matériel et outillages	3,1	0,2				3,3
Matériel de transport	1,1	0,8	2,6			4,5
Matériel de bureau	1,1	0,4	(0,0)		0,0	1,5
Mobilier	5,3	0,7	0,0			6,0
<b>TOTAL DES VALEURS BRUTES DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b>	<b>49 505,2</b>	<b>94,6</b>	<b>3 073,8</b>	<b>(2,1)</b>	<b>(13,8)</b>	<b>52 657,7</b>
Immobilisations en cours	7 379,6	3 993,3	(3 073,7)	(0,5)	(1,1)	8 297,6
Immobilisations en cours mises à disposition du concessionnaire	186,1	3,2	0,0	0,2	(0,0)	189,6
Avances s/ immobilisations en cours	22,7	1,4	(0,1)	0,0	(1,7)	22,4
<b>TOTAL DES VALEURS BRUTES DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN COURS</b>	<b>7 588,4</b>	<b>3 998,0</b>	<b>(3 073,8)</b>	<b>(0,2)</b>	<b>(2,8)</b>	<b>8 509,6</b>

### **Dépenses d'investissement :**

Le montant total des dépenses d'investissement corporel pour l'exercice 2012 s'élève à 4 092,6 M€.

Ce montant comprend :

- 3 998,0 M€ de dépenses d'investissement en-cours qui se décomposent en :
  - ❖ 3 989,8 M€ de dépenses sur projets d'investissement infrastructure
    - dont 2 622,4 M€ de production réalisée par les mandataires au nom et pour le compte de Réseau ferré de France
    - dont 870,4 M€ de production directe.
    - dont 497 M€ de production au titre des PPP (GSMR 122,9 M€, BPL 334,2 M€ et CNM 39,9 M€).
  - ❖ 1,4 M€ d'augmentation des avances au titre des réserves foncières
  - ❖ 2,1 M€ de dépenses mandataires patrimoine
  - ❖ 4,7 M€ d'autres dépenses de fonctionnement
- 94,6 M€ d'autres dépenses d'investissement acquises
  - dont 85,8 M€ d'investissement infrastructure

Au titre du contrat de concession SEA, 3,2 M€ d'immobilisations en cours complémentaires ont été mises à disposition du concessionnaire conformément au contrat.

Ces immobilisations mises à disposition du concessionnaire sont composées de dépenses d'études et de dépenses relatives à des acquisitions foncières.

Le montant des dépenses d'investissement incorporel pour l'exercice 2012 s'élève à 314 M€ dont 21,9 M€ de production interne de logiciels. Il comprend également pour 290,1 M€ la quote-part de subvention versée en 2012 par RFF au concessionnaire du projet SEA au titre de son financement article 4.

### **Mises en service de l'exercice :**

Le montant des immobilisations corporelles mises en service s'élève à 3 074,1 M€ pour l'exercice 2012, contre 8 354,1 M€ en 2011.

Elles se répartissent en :

- 182,1 M€ de projets en maîtrise d'ouvrage directe
- 212,1 M€ de projets en maîtrise d'ouvrage déléguée
  
- 2 679 M€ de correction du retard des mises en service comptables des projets délégués SNCF.

Le montant des immobilisations incorporelles mises en service s'élève à 4,5 M€ pour l'exercice 2012, contre 7,3 M€ en 2011.

## 7.1.2 TABLEAU DES AMORTISSEMENTS

NATURE En Millions d'euros	Amortissements cumulés au 31/12/2011	Dotations	Virements de postes à postes	Diminutions	Amortissements cumulés au 31/12/2012
<b>Immobilisations incorporelles</b>					
Logiciels	63,9	15,8			79,7
<b>TOTAL DES AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES</b>	<b>63,9</b>	<b>15,8</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>79,7</b>
Terrassements de lignes	1 145,7	114,2			1 259,9
Aménagement des terrains	125,7	40,5			166,2
Bâtiments	154,1	30,0		(0,3)	183,7
Agencements locaux	17,1	2,6			19,8
Agencement des constructions	69,3	5,0			74,3
Voies	4 402,1	591,1			4 993,3
Passages à niveau	479,8	7,1			486,9
Ouvrages d'art	1 657,7	148,9			1 806,6
Électrification	1 180,3	111,3			1 291,6
Signalisation	2 079,3	140,3			2 219,6
Télécommunications	777,6	47,2	0,0	(0,0)	824,8
Matériel informatique	17,0	2,6	0,0	(0,2)	19,4
Panneaux publicitaires	3,6	0,2			3,8
Matériel et outillage	0,3	0,1			0,4
Matériel de transport	0,3	0,3			0,6
Matériel de bureau	0,6	0,1		0,0	0,7
Mobilier	3,6	0,4			4,0
<b>TOTAL DES AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b>	<b>12 114,3</b>	<b>1 241,8</b>	<b>0,0</b>	<b>(0,5)</b>	<b>13 355,6</b>
<b>ENSEMBLE</b>	<b>12 178,2</b>	<b>1 257,6</b>	<b>0,0</b>	<b>(0,5)</b>	<b>13 435,3</b>

La dotation aux amortissements de 1 241,8 M€ intègre l'impact de la correction du retard des mises en service comptables des projets délégués SNCF. L'amortissement complémentaire comptabilisé à ce titre s'élève à 195,9 M€.

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

UGT Infrastructure

Un test de dépréciation a été réalisé au 31/12/2012

Taux d'actualisation retenu : 5,5%.

Sensibilité à la variation du taux d'actualisation : une variation de taux de +/- 0,1% entraîne une variation de +/- 1 Md € de la valeur actualisée des flux

Sensibilité à la variation des cash-flows : une variation de cash-flow de 100 M€ courants en 2025 a un impact de 1,4 Md€ sur la valeur des actifs de l'UGT

Valeur nette comptable de référence au 31/12/2012 : 31,1 Mds €.

UGT Patrimoine

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

## 7.1.4 TABLEAU DES DEPRECIATIONS DES IMMOBILISATIONS EN COURS

En Millions d'euros	Montants des dépenses cumulées au 31/12/2012	Montant des dépréciations au 31/12/2011	Dotations	Reprises	Montant des dépréciations au 31/12/2012
Projets dormants	38,2	26,8			26,8
Voies de port Immobilisations en cours	43,9	43,9			43,9
Autres	0,3	0,3	0,1		0,5
<b>TOTAL</b>	<b>82,4</b>	<b>71,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>71,2</b>

## 7.1.5 IMMOBILISATIONS FINANCIERES

En Millions d'euros	31/12/2012	31/12/2011
- Subvention investissement à appeler non courant	144,7	21,3
- Dépôts de garantie	5,8	3,8
- Titres de Participation	0,5	0,5
<b>TOTAL DES IMMOBILISATIONS FINANCIERES</b>	<b>151,0</b>	<b>25,7</b>

Au 31/12/2012 les immobilisations financières comprennent pour 144,7 M€ des subventions à appeler au titre des projets PPP en cours, dont 122 M€ pour le projet BPL et 22,7 M€ pour CNM.

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

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

Le montant de 144,7 M€ est représentatif de l'avancement des projets au 31/12/2012.

## Filiales et participations

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

Le résultat net de LTF est nul au titre de l'exercice 2012 ; la production immobilisée de la période est de 41,8 M€. Les capitaux propres de l'entreprise s'élèvent à 616,8 M€ au 31/12/2012. Aucune perte de valeur n'a été constatée au 31/12 2012.

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

RFF 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.

RFF, en tant qu'administrateur fondateur, a, d'une part un engagement de dotation de 2,84 M€ sur 5 ans dans cette Fondation, dont 0,7 M€ versé en 2012 et d'autre part un engagement complémentaire de ressources de 0,8 M€ sur 2 ans à compter de 2015.

RFF détient également des parts dans les GIE et GEIE suivants :

- GEIE ERTMS : part de 16,67%
- GIE S2IF : part de 50%
- GEIE SEA Victoria Dax : part de 50%
- CORRIDOR C : part de 47%
- CORRIDOR D : part de 25%
- GEIE NAF GCT : part de 50%

### 7.1.6 AVANCES ET ACOMPTES VERSES SUR COMMANDES EN COURS

En Millions d'euros	31/12/2012	31/12/2011
- Avances et acomptes versés	147,9	83,3
	<b>147,9</b>	<b>83,3</b>

La variation de ce poste par rapport à 2011 s'explique principalement, par l'augmentation des sommes versées d'avance par rapport à l'avancement des travaux pour les projets PPP BPL et CNM.

## 7.1.7 AUTRES CREANCES

AUTRES CREANCES	31/12/2012	31/12/2011
En Millions d'euros		
- Demande de remboursement du crédit de TVA	80,9	119,9
- TVA à régulariser sur factures non parvenues	155,8	200,5
- TVA déductible	113,4	110,2
- TVA sur avoirs à établir	1,0	0,3
- Créances sur autres impôts et taxes	0,3	1,7
- Créances sur cessions d'immobilisations	37,0	45,3
- État subvention à appeler	14,2	11,4
- Autres subventions à encaisser	841,6	355,5
- Subventions à appeler (1)	713,0	612,6
- Produits à recevoir sur instruments de dette	273,0	251,5
- Créance sur le personnel	0,1	0,0
- Fournisseurs avoirs à recevoir et avances	24,7	21,3
- Autres débiteurs divers	55,6	111,5
<i>Dont : RSI</i>	31,4	35,7
<i>Dont : LTF</i>	17,7	2,9
<i>Autres</i>	6,6	73,0
<b>TOTAL</b>	<b>2 310,7</b>	<b>1 841,9</b>

(1) dont en exploitation au 31/12/2012 : 114,0 M€ (130,9 M€ au 31/12/2011)

L'augmentation des subventions à encaisser concerne d'une part le projet LGV Est phase 2 pour 247 M€ et d'autre part le contrat de concession SEA, pour 270,8 M€, dans la mesure où RFF est intermédiaire entre les financeurs et le concessionnaire LISEA.

## 7.1.8 ETAT DES ECHEANCES DES CREANCES

CREANCES	Montant brut au	Echéances à moins d'un an	Echéances à plus d'un an
En Millions d'euros	31/12/2012		
<b>Créances clients et comptes rattachés:</b>	<b>1 036,7</b>	<b>1 036,7</b>	<b>0,0</b>
<b>Autres créances :</b>	<b>2 310,7</b>	<b>2 304,3</b>	<b>6,4</b>
- Autres créances d'exploitation :	2 037,7	2 031,3	6,4
<i>Créances fiscales et sociales</i>	351,5	351,5	
<i>Créances sur cessions d'immobilisations</i>	37,0	30,6	6,4
<i>Subventions à encaisser</i>	841,6	841,6	
<i>Etat subvention à appeler</i>	14,2	14,2	
<i>Subvention à appeler</i>	713,0	713,0	
<i>Autres</i>	80,3	80,3	
- Autres créances financières :	273,0	273,0	0,0
<i>Produits à recevoir sur instruments de dette</i>	273,0	273,0	
<b>TOTAL</b>	<b>3 347,4</b>	<b>3 341,0</b>	<b>6,4</b>

## 7.1.9 DEPRECIATION DES CREANCES

PROVISIONS / CREANCES DOUTEUSES En Millions d'euros	Montants au 31/12/2011	Dotations 2012	Reprises 2012		Montants au 31/12/2012
			Consommées	Non utilisées	
- Provisions pour créances clients	30,4	10,0	1,4	6,1	32,9
- Provisions pour autres créances	24,1	4,0	0,0	2,0	26,1
<b>TOTAL</b>	<b>54,5</b>	<b>14,1</b>	<b>1,4</b>	<b>8,1</b>	<b>59,0</b>

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

## 7.1.10 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILEES, DISPONIBILITES

En Millions d'euros	31/12/2012	31/12/2011
<b>Valeurs mobilières de placement</b>	<b>3 171,8</b>	<b>4 411,5</b>
- TCN	1 984,0	3 521,4
- O.P.C.V.M.	1 187,5	888,9
- ICNE TCN postcomptés EUR	0,2	1,2
<b>Banques</b>	<b>58,7</b>	<b>0,2</b>
- Banques (comptes en euros)	58,7	0,2
<b>TOTAL</b>	<b>3 230,5</b>	<b>4 411,7</b>

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

## 7.1.11 CHARGES CONSTATEES D'AVANCE

En Millions d'euros	31/12/2012	31/12/2011
- Intérêts sur papier commercial en devises et en euros	1,6	4,3
- Intérêts sur billets de trésorerie	0,0	0,0
- Soutles sur contrat d'échange de taux	427,3	115,7
- Report et déports	0,0	1,3
- Autres dont loyers et charges	6,3	4,9
<b>TOTAL</b>	<b>435,2</b>	<b>126,3</b>

## 7.1.12 CHARGES A REPARTIR

En Millions d'euros	Montant brut au 31/12/2012	Dotation aux amortissements	Amortissement de la surcôte	Cumul amortissements	Montant net au 31/12/2012
Primes et frais d'émission sur opérations faites en propre	386,1	20,4	-	221,0	165,1
Frais provenant de la dette SNCF	21,4	0,0	-	21,4	0,0
Surcote décote /Portefeuille obligataire	198,0	-	0,0	198,0	0,0
<b>S/S TOTAL</b>	<b>605,5</b>	<b>20,4</b>	<b>0,0</b>	<b>440,4</b>	<b>165,1</b>
Prime de remboursement des obligations sur opérations faites en propre	12,6	0,8		10,6	2,0
<b>TOTAL</b>	<b>618,1</b>	<b>21,2</b>	<b>0,0</b>	<b>451,0</b>	<b>167,1</b>

## 7.1.13 ECART DE CONVERSION ACTIF

Nature En Millions d'euros	Montants au 31/12/2011	Dotations	Reprises		Montants au 31/12/2012
			Consommées	Non utilisées	
Provisions liées aux emprunts indexés sur l'inflation	225,0	45,5	0,0	0,0	270,5
<b>TOTAL Ecart de conversion Actif</b>	<b>225,0</b>	<b>45,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>270,5</b>

## 7.1.14 TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES

En Millions d'euros	Dotation en capital	Report à nouveau	Résultat de l'exercice	Subventions (1)	Subventions virées au résultat	Total
<b>Capitaux propres au 31/12/2011</b>	<b>9 764,6</b>	<b>(14 151,4)</b>	<b>250,5</b>	<b>16 425,9</b>		<b>12 289,6</b>
Report à nouveau débiteur		250,5	(250,5)			0,0
Résultat de l'exercice			18,1			18,1
Subventions d'investissement nettes sur immobilisations en service				895,6	(360,6)	535,0
Subventions d'investissement sur immobilisations en cours				840,1		840,1
Subvention de renouvellement et de mise aux normes nette sur immobilisations en service				254,8	(135,4)	119,3
Subvention de renouvellement et de mise aux normes nette sur immobilisations en cours				(254,8)		(254,8)
<b>31/12/2012</b>	<b>9 764,6</b>	<b>(13 900,9)</b>	<b>18,1</b>	<b>18 161,5</b>	<b>(496,0)</b>	<b>13 547,2</b>

(1) voir détail § 7.1.15

## 7.1.15 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

## 1) Subventions sur immobilisations mises en service

En Millions d'euros	Montant net au 31/12/2011	Mises en service de subventions sur l'exercice	Virement de poste à poste	Quote part de subvention virée au résultat	Montant net au 31/12/2012
- Terrains et agencement	678,3	14,6		(32,0)	660,8
- Terrassements de lignes	1 477,3	15,9		(32,5)	1 460,7
- Bâtiments	287,0	1,6		(9,4)	279,2
- Agencement des constructions	6,9	0,1		(1,9)	5,1
- Ouvrages d'art	2 605,9	17,6		(43,3)	2 580,2
- Voies	3 905,9	734,7		(137,2)	4 503,4
- Passages à niveau	18,9	9,6		(3,0)	25,5
- Electrification	700,6	5,6		(25,9)	680,2
- Signalisation	654,6	6,3		(49,4)	611,5
- Télécommunications	104,5	89,7		(25,7)	168,5
- Immobilisations incorporelles	0,4	0,0		(0,3)	0,1
<b>TOTAL</b>	<b>10 440,4</b>	<b>895,6</b>	<b>0,0</b>	<b>(360,6)</b>	<b>10 975,2</b>

## 2) Subventions sur immobilisations en cours

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

En Millions d'euros	Montant brut au 31/12/2011	Augmentation	Mise en service	reclassement	Montant brut au 31/12/2012
Subventions d'investissement sur immobilisations en-cours	2 046,8	1 732,0	(895,6)	3,6	2 886,9
<b>Total Subventions d'investissement sur immobilisations en-cours</b>	<b>2 046,8</b>	<b>1 732,0</b>	<b>(895,6)</b>	<b>3,6</b>	<b>2 886,9</b>

En Millions d'euros	Montant au 31/12/2011	Augmentation	Cumul au 31/12/2012
Reprise subventions d'investissement en cours voies de port		(37,3)	(37,3)
Reprise subventions d'investissement en service voies de port		(1,6)	(1,6)
<b>Reprise subventions d'investissement en cours voies de port :</b>		<b>(38,9)</b>	<b>(38,9)</b>

**3) Subvention de renouvellement et mise aux normes : (cf note 2 2.b)**

## SUBVENTION DE RENOUVELLEMENT BRUTE

Année En Millions d'euros	Subvention de l'année	Montant comptabilisé en 2004	Montant comptabilisé en 2005	Montant comptabilisé en 2006	Montant comptabilisé en 2007	Montant comptabilisé en 2008	Montant comptabilisé total
2004	900,0	675,0	225,0				900,0
2005	900,0		675,0	225,0			900,0
2006	970,0			970,0			970,0
2007	985,2				985,2		985,2
2008	805,2					805,2	805,2
<b>TOTAL</b>	<b>4 560,4</b>	<b>675,0</b>	<b>900,0</b>	<b>1 195,0</b>	<b>985,2</b>	<b>805,2</b>	<b>4 560,4</b>

## MISE EN SERVICE DE LA SUBVENTION DE RENOUVELLEMENT

Année de mise en service En Millions d'euros	Date de mise en service	Durée de reprise	Montant en service	Cumul reprise	Net en capitaux propres
2004	01/07/2004	38	675,0	(151,0)	524,0
2005	25/03/2005	42	573,9	(106,2)	467,7
2006	09/05/2006	42	878,4	(139,1)	739,3
2007	21/03/2007	35	734,2	(121,3)	612,9
2008	17/04/2008	33	68,8	(10,0)	58,7
2009	17/01/2009	42	844,4	(107,7)	736,7
2010	22/01/2010	38	435,5	(64,6)	371,0
2011	01/01/2011	51	20,5	(1,2)	19,3
2012	01/01/2012	28	254,8	(17,1)	237,7
<b>TOTAL</b>			<b>4 485,5</b>	<b>(718,1)</b>	<b>3 767,4</b>

La quote-part virée au résultat au 31 décembre 2012 s'élève à 135,4 M€.

## SUBVENTION DE RENOUVELLEMENT NETTE

En Millions d'euros	Montant brut	Cumul reprises	Net en capitaux propres
Subvention sur immobilisations mise en service	4 485,5	(718,1)	3 767,4
Subvention sur immobilisations en cours	74,8		74,8
<b>TOTAL</b>	<b>4 560,4</b>	<b>(718,1)</b>	<b>3 842,2</b>

## 4) Synthèse des subventions d'investissement au 31/12/2012

En Millions d'euros	Subventions en cours	Subventions mises en service brutes	Cumul reprises au 31/12/2011	Subventions virées au résultat	Net en capitaux propres
Subventions sur immobilisations en cours	2 886,9		(37,3)		2 849,6
Subventions de renouvellement sur immobilisations en cours	74,8				74,8
Subventions d'investissement mises en services		12 913,3	(1 579,1)	(360,6)	10 973,7
Subventions de renouvellement sur immobilisations mise en service		4 485,5	(582,7)	(135,4)	3 767,4
<b>TOTAL</b>	<b>2 961,7</b>	<b>17 398,9</b>	<b>(2 199,1)</b>	<b>(496,0)</b>	<b>17 665,5</b>

## 7.1.16 TABLEAU DES PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

Nature En Millions d'euros	Montants au 31/12/2011	Dotations	Reprises		Montants au 31/12/2012
			Consommées	Non utilisées	
<b>Provisions pour risques et charges :</b>	<b>487,4</b>	<b>43,1</b>	<b>16,4</b>	<b>65,8</b>	<b>448,4</b>
Litiges	297,5	34,2	3,2	38,6	290,0
Charges fiscales & sociales	49,1	9,0		17,7	40,4
Dépollution et risques environnementaux	140,7		13,2	9,5	118,0
<b>Provisions pour engagements de retraite</b>	<b>9,7</b>	<b>0,7</b>		<b>0,0</b>	<b>10,4</b>
<b>Provisions liées aux risques financiers :</b>	<b>226,7</b>	<b>44,4</b>			<b>271,1</b>
<b>TOTAL</b>	<b>723,8</b>	<b>88,3</b>	<b>16,4</b>	<b>65,8</b>	<b>729,9</b>

Les provisions pour risques et charges concernent :

- des risques environnementaux,
- des litiges touchant d'une part les activités liées à l'infrastructure et d'autre part les activités liées à la gestion du patrimoine,
- des risques fiscaux faisant actuellement l'objet d'une procédure contentieuse.

Malgré les mises à jour de provisions réalisées en 2012, 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 de décembre 2003 : la procédure d'expertise contentieuse se poursuit. RFF a comptabilisé une provision pour charges sur la base du montant des préjudices connus à la date d'arrêté des comptes et pour la quote-part qu'elle estime devoir supporter.

- 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 RFF de ses travaux pour identifier les programmes à mettre en œuvre et chiffrer les coûts de dépollution correspondants.

RFF a par ailleurs entrepris en 2012 une démarche d'identification et de quantification des installations non bâties, quais, passerelles, passages souterrains du périmètre Gares susceptibles de présenter un risque amiante bien que ce périmètre n'entre pas dans le champ d'application de la réglementation actuelle. Cette mission confiée à un prestataire spécialisé est prévue jusqu'en septembre 2013.

La provision pour engagements de retraite présente un solde de 10,4 M€ au 31 décembre 2012 contre 9,7 M€ au 31 décembre 2011.

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

Principales Hypothèses de calcul de la valeur actualisée de l'obligation	31/12/2012	31/12/2011
Taux d'augmentation des salaires	2,50%	3,00%
Taux de charges sociales	48,00%	48,00%
Taux d'actualisation	2,21%	2,62%
Turnover	3,18%	2,85%

#### 7.1.17 DETTES FINANCIERES

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

Les ressources ainsi levées au cours de l'année 2012 ont représenté un montant total de 3,8 Md€, soit 23 opérations sur les marchés obligataires libellées en devise euro, couronne norvégienne, livre Sterling et yen.

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

DETTES FINANCIERES	31/12/2012	31/12/2011	Variation
	N	N - 1	N-(N-1)
<b>En Millions d'euros</b>			
<b>Dettes SNCF :</b>	<b>1 650,0</b>	<b>1 864,3</b>	<b>(214,3)</b>
Capital restant dû :	1 617,1	1 830,1	(213,1)
- Dette transférée (cours historique)	1 436,8	1 649,4	(212,6)
- Impact de change sur dette en CHF			
- Prêts RIF	6,1	6,6	(0,4)
- Renouvellement BEI	174,2	174,2	
Intérêts courus	32,9	34,2	(1,3)
<b>Dettes propres :</b>	<b>33 782,8</b>	<b>31 783,4</b>	<b>1 999,5</b>
Capital restant dû :	33 130,7	31 160,0	1 970,7
- Court terme	1 376,3	2 005,8	(629,5)
- Long terme			
au cours couvert	31 086,0	28 543,9	2 542,1
part de l'inflation	270,5	225,0	45,5
- Prêts RIF	51,1	54,6	(3,4)
- Zéro coupon	346,8	330,7	16,1
Intérêts courus :	643,5	611,4	32,1
Découvert bancaires :	4,8	8,9	(4,0)
Dépôts et cautionnements reçus	3,9	3,2	0,7
<b>Total Dettes (A)</b>	<b>35 432,8</b>	<b>33 647,7</b>	<b>1 785,2</b>
Dettes PPP BPL et CNM	144,7	21,3	123,4
<b>Total Dettes au bilan (C)</b>	<b>35 577,5</b>	<b>33 669,0</b>	<b>1 908,5</b>
<b>Trésorerie - VMP (B)</b>	<b>3 230,5</b>	<b>4 411,7</b>	<b>(1 181,2)</b>
Dont ICNE	0,2	1,2	(1,0)
<b>Dettes financières nettes (A) - (B)</b>	<b>32 202,3</b>	<b>29 236,0</b>	<b>2 966,4</b>
<b>Dettes financières nettes hors ICNE</b>	<b>31 526,0</b>	<b>28 590,5</b>	<b>2 935,5</b>

La ligne d'emprunt « BPL et CNM » concerne les PPP Bretagne Pays de Loire et Contournement Nimes Montpellier. Elle représente la dette de RFF vis à vis de ses partenaires qui pré-financent une partie des projets. RFF devra rembourser ces dettes à compter de 2017. L'avancement des projets au 31/12/2012 représente 144,7 M€.

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

## Dettes financières RFF :

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 RFF :

Dette avant swap	Montant Brut	A un an au plus	A plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
En Millions d'euros				
<b>A - DETTE RFF :</b>	<b>33 130,7</b>	<b>3 163,8</b>	<b>4 927,4</b>	<b>25 051,8</b>
<b>1- Émissions Obligataires</b>	<b>31 754,4</b>	<b>1 787,6</b>	<b>4 927,4</b>	<b>25 051,8</b>
<b>Total taux fixe :</b>	<b>26 772,6</b>	<b>1 434,1</b>	<b>4 583,6</b>	<b>20 767,2</b>
<b>Total inflation :</b>	<b>2 781,4</b>			<b>2 781,4</b>
<b>Total taux variable :</b>	<b>2 200,4</b>	<b>353,4</b>	<b>343,8</b>	<b>1 503,2</b>
EUR taux fixe	19 051,8	1 200,0	3 700,0	14 151,8
EUR inflation	2 781,4			2 781,4
EUR taux variable	2 117,8	353,4	343,8	1 420,5
Total EUR	23 951,0	1 553,5	4 043,8	18 353,7
AUD taux fixe				
AUD taux variable				
Total AUD				
CAD taux fixe	192,1			192,1
CAD taux variable				
Total CAD	192,1			192,1
CHF taux fixe	1 411,8		69,5	1 342,3
CHF taux variable				
Total CHF	1 411,8		69,5	1 342,3
GBP taux fixe	5 202,2		530,0	4 672,2
GBP taux variable	82,6			82,6
Total GBP	5 284,8		530,0	4 754,9
HKD taux fixe	30,7		30,7	
HKD taux variable				
Total HKD	30,7		30,7	
JPY taux fixe	383,2		40,0	343,2
JPY taux variable				
Total JPY	383,2		40,0	343,2
NOK taux fixe	65,7		40,0	65,7
NOK taux variable				
Total NOK	65,7		40,0	65,7
USD taux fixe	435,2	234,1	204,1	
USD taux variable				
Total USD	435,2	234,1	204,1	
<b>2- T.C.N. :</b>	<b>1 376,3</b>	<b>1 376,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Billets de Trésorerie	75,0	75,0		
Euro Commercial Paper	1 301,3	1 301,3		
EUR	500,0	500,0		
CHF				
GBP				
USD	801,3	801,3		

<b>Dettes avant swap</b>				
En Millions d'euros	Montant Brut	A un an au plus	A plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
<b>B - INTERETS COURUS :</b>	<b>643,2</b>	<b>643,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Émissions Obligataires	643,5	643,5	0,0	0,0
<b>Total taux fixe :</b>	569,8	569,8		
<b>Total inflation :</b>	57,6	57,6		
<b>Total taux variable :</b>	16,1	16,1		
EUR taux fixe	444,9	444,9		
EUR inflation	57,6	57,6		
EUR taux variable	14,9	14,9		
Total EUR	517,3	517,3		
AUD taux fixe				
AUD taux variable				
Total AUD				
CAD taux fixe	0,8	0,8		
CAD taux variable				
Total CAD	0,8	0,8		
CHF taux fixe	27,7	27,7		
CHF taux variable				
Total CHF	27,7	27,7		
GBP taux fixe	88,0	88,0		
GBP taux variable	1,0	1,0		
Total GBP	89,0	89,0		
HKD taux fixe	0,0	0,0		
HKD taux variable				
Total HKD	0,0	0,0		
JPY taux fixe	3,0	3,0		
JPY taux variable				
Total JPY	3,0	3,0		
NOK taux fixe	2,6	2,6		
NOK taux variable				
Total NOK	2,6	2,6		
USD taux fixe	2,9	2,9		
USD taux variable	0,2	0,2		
Total USD	3,1	3,1		
<b>T.C.N. :</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Billets de Trésorerie	0,0	0,0		
Euro Commercial Paper	-0,3	-0,3		
EUR	0,8	0,8		
CHF				
GBP	0,1	0,1		
USD	-1,2	-1,2		

<b>C - INTERETS CONSTATES D'AVANCE :</b>	<b>1,6</b>	<b>1,6</b>		
Billets de Trésorerie		0,0		
Euro Commercial Paper	1,6	1,6		
EUR	0,5	0,5		
CHF				
GBP				
USD	1,1	1,1		

Dettes SNCF

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

<b>Dettes SNCF</b>		<b>Montant Brut</b>	<b>A un an au plus</b>	<b>A plus d'un an et cinq ans au plus</b>	<b>A plus de cinq ans</b>
<b>En Millions d'euros</b>					
<b>A - Dette SNCF transférée</b>		<b>1 617,1</b>	<b>417,9</b>	<b>529,2</b>	<b>670,0</b>
<b>Total taux fixe :</b>		1 200,3	412,3	174,9	613,2
<b>Total taux variable :</b>		416,8	5,7	354,4	56,7
EUR taux fixe		1 025,5	412,3		613,2
EUR taux variable		242,6	5,7	180,2	56,7
<i>Dont Prêts RIF</i>		6,1	0,5	1,9	3,7
Total EUR		1 268,1	417,9	180,2	670,0
CHF taux fixe		174,9		174,9	
CHF taux variable					
Total CHF		174,9		174,9	
GBP taux fixe					
GBP taux variable		174,2		174,2	
<i>Dont renouvellement lignes BEI</i>		174,2		174,2	
Total GBP		174,2		174,2	
<b>B - Intérêts courus</b>		<b>32,9</b>	<b>32,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Total taux fixe :</b>		32,7	32,7		
<b>Total taux variable :</b>		0,3	0,3		
EUR taux fixe		29,3	29,3		
EUR taux variable		0,2	0,2		
Total EUR		29,6	29,6		
CHF taux fixe		3,3	3,3		
CHF taux variable					
Total CHF		3,3	3,3		
GBP taux fixe					
GBP taux variable		0,0	0,0		
Total GBP		0,0	0,0		
<b>TOTAL (A) + (B)</b>		<b>1 650,0</b>	<b>450,8</b>	<b>529,2</b>	<b>670,0</b>

DETTES FINANCIERES A LONG TERME (ELEMENTS DE SYNTHESE)

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

Devises	Encours taux fixe		Encours Indexé Inflation		Encours taux variable		Encours TOTAL	
	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2011	31/12/2012
<b>EUR</b>	23 667,3	24 666,1	1 863,0	1 908,5	5 454,0	6 796,9	30 984,3	33 371,5
<i>RFF</i>	22 220,9	23 291,6	1 863,0	1 908,5	5 070,3	6 554,3	29 154,2	31 754,4
<i>SNCF</i>	1 446,5	1 374,5			383,7	242,6	1 830,1	1 617,1
<b>CHF</b>	0,0	0,0			0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Total :</b>	<b>23 667,3</b>	<b>24 666,1</b>	<b>1 863,0</b>	<b>1 908,5</b>	<b>5 454,0</b>	<b>6 796,9</b>	<b>30 984,3</b>	<b>33 371,5</b>
<b>En % :</b>	<b>76,38%</b>	<b>73,91%</b>	<b>6,01%</b>	<b>5,72%</b>	<b>17,60%</b>	<b>20,37%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
Encours total de la dette au :							<b>30 984,3</b>	<b>33 371,5</b>
Montants des ICNE dette propre :							611,3	643,5
Montants des ICNE dette transférée :							34,2	32,9
<b>MONTANT TOTAL :</b>							<b>31 629,8</b>	<b>34 047,9</b>

## 7.1.18 AVANCES ET ACOMPTES RECUS

En Millions d'euros	31/12/2012	31/12/2011
- Avance sur cessions d'immobilisations	22,1	21,5
- Acomptes clients péages	200,8	206,0
	<b>223,0</b>	<b>227,5</b>

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

## 7.1.19 AUTRES DETTES

En Millions d'euros	31/12/2012	31/12/2011
<b>Autres dettes d'exploitation :</b>	<b>2 239,2</b>	<b>2 143,4</b>
- Subventions appelées d'avance (1)	2 090,2	1 995,3
- Autres dettes	148,9	148,1
<b>Autres dettes sur instruments financiers :</b>	<b>404,5</b>	<b>648,9</b>
- Charges à payer sur instruments de dette	199,0	211,2
- Cross Currency SWAP	0,1	2,9
- Dépôt de garantie collatéral	205,5	434,9
	<b>2 643,7</b>	<b>2 792,3</b>

(1) dont 139,6 M€ en exploitation en 2012 contre 113,9 M€ en 2011

## 7.1.20 ETAT DES ECHEANCES DES DETTES

DETTES*	Montant brut	Echéances à moins d'un an	Échéances à plus d'un an et moins de 5 ans	Echéances à plus de 5 ans
En Millions d'euros				
- Dettes fournisseurs et comptes rattachés	2 016,6	2 016,6		
- Dettes fiscales et sociales	234,6	234,6		
<b>Autres dettes :</b>	<b>2 643,7</b>	<b>2 643,7</b>		
<b>Autres dettes d'exploitation :</b>	<b>2 239,2</b>	<b>2 239,2</b>		
- Subventions appelées d'avance	2 090,2	2 090,2		
- Autres dettes	148,9	148,9		
<b>Autres dettes sur instruments financiers :</b>	<b>404,5</b>	<b>404,5</b>		
- Charges à payer sur instruments de dette	199,0	199,0		
- Cross Currency SWAP	0,1	0,1		
- Dépôt de garantie collatéral	205,5	205,5		
<b>TOTAL</b>	<b>4 894,9</b>	<b>4 894,9</b>		

## 7.1.21 PRODUITS CONSTATES D'AVANCE

En Millions d'euros	31/12/2012	31/12/2011
- Produits constatés d'avance sur redevances d'occupation	40,3	41,1
- Produits constatés d'avance sur redevances d'infrastructure	189,7	172,5
- Prime d'émission des obligations	533,0	388,6
- Soultes sur contrats d'échange de taux	137,5	126,2
- Produits constatés d'avance sur obligations et autres instruments	12,7	13,9
- Reports/Dépôts	1,1	0,9
<b>TOTAL</b>	<b>914,3</b>	<b>743,3</b>

## 7.2 COMPLEMENTS D'INFORMATION RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT

## 7.2.1 VENTILATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES

En Millions d'euros	31/12/2012	31/12/2011
<b>Ventes de vieilles matières</b>	<b>41,0</b>	<b>41,6</b>
<b>Production vendues de services</b>	<b>5 514,7</b>	<b>4 939,7</b>
- Redevances d'utilisation des infrastructures	5 085,0	4 513,8
-Transport Électricité	181,2	174,6
- Prestations complémentaires d'électricité	95,1	90,8
- Prestations complémentaires	29,6	44,0
- Produits relatifs aux installations terminales embranchées	14,6	13,2
- Produits de redevances d'occupation facturation directe	82,9	83,9
- Autres produits des activités annexes	26,3	19,5
<b>TOTAL</b>	<b>5 555,7</b>	<b>4 981,3</b>

## 7.2.2 SUBVENTIONS D'EXPLOITATION

En Millions d'euros	31/12/2012	31/12/2011
- Subvention d'exploitation Etat	280,3	786,2
- Autres subventions d'exploitation	36,2	17,8
	<b>316,5</b>	<b>804,0</b>

La diminution de la subvention exploitation Etat s'explique en partie par la requalification de la subvention perçue au titre des trains « corail » en redevance d'accès facturée au client Etat, conformément aux clauses de la convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET) qui rend l'Etat redevable de cette redevance.

## 7.2.3 COUT DE LA GESTION MANDATEE

En Millions d'euros	31/12/2012	31/12/2011
- Gestion du réseau	3 030,3	2 869,2
- Gestion des quais	51,8	48,5
- Gestion du patrimoine	101,9	85,3
<b>TOTAL</b>	<b>3 183,9</b>	<b>3 002,9</b>

**RÉMUNÉRATION VERSEE AUX GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE DELEGUES**

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

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

Le montant comptabilisé en charges au titre de la gestion du réseau au 31 décembre 2012 est de 3 030,3 M€ après activation au 31/12/2012 de 84,4 M€ de dépenses relatives au contrat IMIS, et d'autres dépenses d'investissement. Les charges comptabilisées au 31 décembre 2011 s'élevaient à 2 869,2 M€ après activation de 47,9 M€ de dépenses IMIS.

Ce montant se compose de :

- 2 135,1 M€ pour les missions d'entretien du réseau, montant se décomposant de :
  - 2 018,3 M€ pour le domaine maintenance y compris les OGE (hors protocole IDF)
  - 71,6 M€ d'interventions de maintenances individualisées et suivies (IMIS)
  - 29,0 M€ de dépenses complémentaires d'OGE protocole IDF
  - 19,1 M€ de charges diverses et d'études
  - 2,9 M€ de régularisation sur exercice antérieur (dont -18,8 d'activation IMIS 2011)
- 875,4 M€ pour la couverture des charges liées aux missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national.
- 19,7 M€ pour le coût de la maintenance GSMR confié à SYNERAIL

**AUTRES REMUNERATIONS VERSEES DANS LE CADRE DE MANDATS DE GESTION**

L'ensemble des missions de gestion du patrimoine a été réparti par RFF entre la SNCF et de nouveaux prestataires. La convention de prestation de services définit les missions dont la SNCF poursuit la réalisation. Le montant comptabilisé en charge pour l'année 2012 s'élève à 73,2 M€ (dont 4,4 M€ de régularisation sur exercices antérieures) contre 54,2 M€ pour l'année 2011 (dont 1,3 de régularisation antérieures). La convention financière pour le remboursement des charges immobilières sur surface SNCF ainsi que la rémunération SNCF pour la gestion de ces charges s'élève à 17,5 M€ pour l'exercice 2012 contre 17,1 M€ pour l'exercice 2011.

Pour les missions de gestion du patrimoine confiées par RFF aux sociétés YXIME et NEXITY, chacune pour une zone géographique, ainsi que la mise à jour de son inventaire patrimoine confiée au groupement ADYAL-IBM, RFF a comptabilisé en 2012 une charge de 11,2 M€ contre 13,9 M€ en 2011.

La convention de gestion des quais, représente une charge de 51,8 M€ pour l'année 2012 contre 48,5 M€ pour l'année 2011.

#### 7.2.4 AUTRES ACHATS ET CHARGES EXTERNES

En Millions d'euros	31/12/2012	31/12/2011
- Achats de fournitures non stockables	180,4	177,6
- Services extérieurs	229,9	237,6
- Services bancaires & assimilés	11,3	5,9
	<b>421,7</b>	<b>421,1</b>

Les achats de fournitures non stockables comprennent à hauteur de 178,1 M€, la fourniture de l'énergie électrique consommée dans les installations de RFF, c'est à dire essentiellement les pertes par effet joule, ainsi que la prestation de transport de l'énergie consommée par l'ensemble des acteurs du monde ferroviaire sur les réseaux d'électricité haute et moyenne tension, en amont des sous-stations.

L'ensemble de ces prestations incluant une CSPE (Contribution Service Public de l'Electricité) annuelle plafonnée à 0,6 M€, ainsi que certains coûts relatifs à la gestion des contrats d'accès au réseau est réparti mensuellement aux utilisateurs au prorata de leurs trafics sous la forme d'une redevance complémentaire de traction électrique (RCTE). Le montant du produit enregistré par RFF pour l'exercice est de 181,2 M€.

Les services extérieurs s'élèvent à 229,9 M€ au 31 décembre 2012 contre 237,6 M€ au 31 décembre 2011. Ils comprennent :

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

#### 7.2.5 IMPOTS ET TAXES

En Millions d'euros	31/12/2012	31/12/2011
- Impôts directs	68,9	62,4
- Autres impôts et taxes	3,3	3,6
<b>TOTAL</b>	<b>72,2</b>	<b>65,9</b>

## 7.2.6 CHARGES DE PERSONNEL

En Millions d'euros	31/12/2012	31/12/2011
- Salaires	79,3	73,0
- Charges sociales	39,8	31,9
<b>TOTAL</b>	<b>119,1</b>	<b>104,9</b>

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

En Millions d'euros	31/12/2012	31/12/2011
Personnel mis à disposition	7,9	8,3

Effectifs et masse salariale

Au 31 décembre 2012, l'effectif est de 1 495 agents RFF, dont 56 fonctionnaires détachés et 55 agents mis à disposition (dont 54 agents par la SNCF, 1 agent par la SCET). Pour mémoire, l'effectif s'élevait à 1 410 agents au 31/12/2011.

L'effectif moyen est de 1 459,1 agents dont 58,5 de mise à disposition en 2012 contre 1 353,3 agents dont 64,1 de mise à disposition en 2011.

Pour l'exercice 2012, la rémunération globale des membres du comité exécutif de RFF s'établit à 1 955 706 € pour un effectif moyen de 10,59 personnes.

Le montant des avantages en nature, qui portent exclusivement sur la mise à disposition de véhicules, s'élève en 2012 à 124 786 €.

## Droit individuel à la formation (DIF)

Le volume d'heures de formation cumulé par les salariés et correspondant aux droits acquis au titre du DIF s'élève à 105 743 au 31 décembre 2012.

Le volume d'heures de formation n'ayant pas donné lieu à demande s'élève à 29 603 au titre de l'année 2012.

## 7.2.7 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Le montant des honoraires des commissaires aux comptes s'est élevé pour les cabinets Mazars et PWC à respectivement 123 320 € et 148 250 € au titre de l'exercice 2012.

## 7.2.8 RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

Le résultat exceptionnel de l'exercice 2012 de 89,3 M€ comprend le résultat de cession des actifs du patrimoine à hauteur de 106,3 M€, un produit exceptionnel de 6,1M€ relatif à la régularisation d'une charge à payer aux autorités portuaires ainsi qu'une dotation de provision exceptionnelle pour un total de 23,1 M€.

## 7.2.9 IMPOT SUR LES SOCIETES

RFF bénéficie d'un déficit fiscal reportable de 10,2 Md€ au 31/12/2012 contre 10,4 Md€ au 31/12/2011.

L'établissement a comptabilisé une charge d'impôt de 48,2 M€ pour l'exercice 2012. L'augmentation constatée de la charge d'impôt de l'exercice par rapport à 2011 (25,1 M€) s'explique par l'application des dispositions relatives à :

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

## 7.3 COMPLEMENTS D'INFORMATION RELATIFS AU TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE

La trésorerie dégagée au cours de l'exercice est en diminution de 1 176,1 M€ en 2012 contre une augmentation de 312,2 M€ en 2011.

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

## 7.3.1 TRÉSORERIE LIÉE À L'ACTIVITÉ

La capacité d'autofinancement, avant coût de la dette et après IS exigible, ressort à 2 002,1 M€ au 31/12/12 contre 2 119,7 M€ au 31/12/2011, représentant une dégradation de 117,6 M€.

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

En Millions d'euros	BFR au 31/12/2011	BFR au 31/12/2012	Variation
AUTRES CREDITEURS	-422,34	-439,59	-17,25
AUTRES DEBITEURS	112,75	82,56	-30,19
CLIENTS	750,97	1 035,28	284,30
CREANCES FISCALES ET SOCIALES	213,71	151,97	-61,74
DETTES FISCALES ET SOCIALES	-165,18	-234,64	-69,46
FOURNISSEURS	-420,31	-389,62	30,69
SUBVENTIONS EXPLOIT. ACTIF	181,19	178,83	-2,37
SUBVENTIONS EXPLOIT. PASSIF	-113,87	-139,59	-25,72
<b>TOTAL</b>	<b>136,9</b>	<b>245,2</b>	<b>108,3</b>

La variation du BFR lié à l'activité conduit à une consommation de trésorerie de 108,3 M€.

## 7.3.2 TRÉSORERIE LIÉE AUX OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT

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

## 7.3.3 TRÉSORERIE LIÉE AUX OPÉRATIONS DE FINANCEMENT

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

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

La dégradation de la trésorerie résulte principalement d'une diminution des ressources obtenues par émission d'emprunts, de la variation négative des collatéraux encaissés et décaissés, ainsi qu'une légère baisse des subventions d'investissements.

## 8 INFORMATIONS SUR LES PARTIES LIEES

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

### Relations avec l'Etat :

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

### **Impact sur le résultat :**

En Millions d'euros	31/12/2012	31/12/2011
- Subvention d'exploitation	280,3	786,2
- Subvention de renouvellement	135,4	118,2
<b>TOTAL</b>	<b>415,7</b>	<b>904,4</b>

### **Impact sur le bilan :**

En Millions d'euros	31/12/2012	31/12/2011
- Subvention de renouvellement	3 842,2	3 977,7
- Subvention d'exploitation à recevoir	14,2	11,4
<b>TOTAL</b>	<b>3 856,4</b>	<b>3 989,1</b>

### Relations avec la SNCF :

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

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

### **Principaux impacts des activités en relation avec la SNCF**

En Millions d'euros	31/12/2012	31/12/2011
- Produits : péages	3 339,6	3 196,8
- Charges : conventions de gestion	3 153,0	2 989,0
- Production d'immobilisation mandatée à la SNCF	2 471,6	2 565,2

## 9 ENGAGEMENTS HORS BILAN

### 9.1 ENGAGEMENTS DONNES ET REÇUS SUR INSTRUMENTS FINANCIERS

RFF 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, RFF utilise divers instruments financiers dans les limites fixées par son Conseil d'Administration, avec pour objectif d'optimiser le coût de son financement.

#### **Gestion de la dette long terme :**

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

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

#### **Gestion des risques de signature et de contrepartie :**

- ▶ Principes et limites

La gestion des opérations et des risques financiers au sein de RFF 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.

RFF 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, RFF élabore différents reportings, de périodicité hebdomadaire ou mensuelle, afin de rendre compte des opérations réalisées et des résultats des contrôles.

- ▶ Limites d'exposition par contrepartie

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

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

- ▶ Remise en garantie

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

**Montant notionnel des instruments financiers dérivés :**

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

<b>I - MARCHE A TERME D'INSTRUMENTS FINANCIERS</b>		<b>31/12/2012</b>		<b>MtM</b>		<b>31/12/2011</b>		<b>MtM</b>	
<b>En Millions de devises</b>									
Opérations de couvertures négociées de gré à gré :									
Échanges de taux en EUR :									
Micro-couverture									
	< 1 an	1 087,5	EUR	27,2	EUR	1 910,0	EUR	2,3	EUR
	de 1 à 5 ans	2 150,0	EUR	150,9	EUR	1 914,0	EUR	182,2	EUR
	> 5 ans	3 060,0	EUR	-137,1	EUR	3 890,6	EUR	-345,2	EUR
Macro-couverture									
	< 1 an	0,0	EUR	0,0	EUR	0,0	EUR	0,0	EUR
Opérations de trading :									
	< 1 an	0,0	EUR	0,0	EUR	200,0	EUR	-0,5	EUR
	> 5 ans	50,0	EUR	-0,3	EUR	50,0	EUR	-1,0	EUR

<b>II - LES OPERATIONS EN DEVISES</b>		<b>31/12/2012</b>		<b>MtM</b>		<b>31/12/2011</b>		<b>MtM</b>	
<b>En Millions de devises</b>									
Opérations de couvertures négociées de gré à gré :									
Change à terme contre EUR :									
	< 1 an	0,0	AUD	0,0	AUD	0,0	AUD	0,0	EUR
		0,0	CHF	0,0	CHF	0,0	CHF	0,0	EUR
		0,0	GBP	0,0	GBP	325,0	GBP	9,3	EUR
		0,0	JPY	0,0	JPY	0,0	JPY	0,0	EUR
	de 1 à 5 ans	1 030,0	USD	-18,7	USD	2 191,0	USD	101,0	EUR
	> 5 ans	0,0	USD	0,0	USD	-		-	
Swaps de devises contre EUR :									
	< 1 an	0,0	CHF	0,0	CHF	500,0	CHF	66,9	EUR
		320,0	USD	7,1	USD	900,0	USD	20,5	EUR
		0,0	GBP	0,0	GBP	43,0	GBP	-24,6	EUR
		0,0	AUD	0,0	AUD	150,0	AUD	21,9	AUD
	de 1 à 5 ans	0,0	AUD	0,0	AUD	0,0	AUD	0,0	EUR
		381,0	CHF	75,1	CHF	381,0	CHF	77,8	EUR
		554,4	GBP	-57,7	GBP	504,4	GBP	-86,4	EUR
		5 000,0	JPY	5,9	JPY	5 000,0	JPY	13,2	EUR
		300,0	HKD	-0,2	HKD	300,0	HKD	-0,8	EUR
		250,0	USD	1,0	USD	470,0	USD	3,1	EUR
	> 5 ans	276,6	CAD	82,5	CAD	276,6	CAD	83,5	EUR
		1 945,0	CHF	511,9	CHF	1 945,0	CHF	488,6	EUR
		3 219,1	GBP	-1 285,6	GBP	3 125,9	GBP	-1 273,0	EUR
		0,0	HKD	0,0	HKD	0,0	HKD	0,0	EUR
		45 000,0	JPY	58,5	JPY	39 000,0	JPY	131,9	EUR
		500,0	NOK	5,8	NOK				
		0,0	USD	0,0	USD	100,0	USD	12,4	EUR

III - AUTRES ENGAGEMENTS DE HORS BILAN FINANCIERS	31/12/2012	31/12/2011
En Millions de devises		
Engagements de financement reçus :		
Emprunt syndiqué	1 250,0 EUR	1 250,0 EUR
Emprunt Région Île de France	0,0 EUR	0,1 EUR

Le précédent contrat de crédit syndiqué arrivant à échéance en 2012, une nouvelle ligne de crédit syndiqué a été mise en place le 19 juillet 2012 pour un montant de 1 250 M€ et d'une maturité de cinq ans. Cette facilité n'a pas fait l'objet de tirages durant l'année 2012.

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

RFF dispose également d'une option sur un emprunt pour lequel la décision d'exercer ou non l'option appartient à la contrepartie :

Option sur une ligne d'emprunt à échéance 2015, si elle n'est pas exercée, prolongation en 2015 de la dette en Euro convertie en GBP à un taux de change défini de 0,652, sur 14 ans au taux fixe de 5,35 %; la valeur de cette option au 31 décembre 2012 s'élève à (113,3) M€.

## 9.2 AUTRES ENGAGEMENTS DONNES ET REÇUS

### CAUTIONS BANCAIRES

Le montant des engagements reçus au titre des cautions bancaires est de 0,3 M€ au 31/12/2012.

RFF a émis en faveur d'un organisme bancaire :

- Une contre garantie aux garanties d'exécution d'Airefsol d'un montant de 0,176 M€
- Une contre garantie aux garanties de démantèlement d'un montant de 0,105 M€

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

### AUTRES ENGAGEMENTS DONNES RELATIFS AUX CESSIONS D'ACTIFS

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

Le montant des promesses signées et non encore levées au 31 décembre 2012 s'élève à 167,8 M€, contre 108,1 M€ au 31 décembre 2011, comprenant principalement une promesse réactualisée pour le site de Batignolles à Paris de 85,2 M€, et de promesses nouvelles pour un total de 78,2 M€ dont les sites de Paris Semavip et Paris rive gauche.

## ENGAGEMENTS AU TITRE DES PPP ET CONCESSION

### 1. GSMR

- Caution bancaire :

RFF bénéficie d'une garantie à première demande de la part d'un organisme bancaire en cas de manquement de SYNERAIL. Cette garantie est accordée progressivement en fonction de l'engagement des phases de déploiement du réseau. Au 31/12/2012, RFF bénéficie d'une garantie pour un montant de 50,6 M€.

- Autres engagements :

Au 31/12/2012, les redevances d'investissement restant à payer par RFF au titre du contrat s'élèvent à 585,2 M€ (valeur actualisée). Parallèlement, les financements restant à percevoir s'élèvent à 553 M€ (valeur actualisée).

### 2. BPL

Le montant d'immobilisation en cours restant à comptabiliser s'élève à 2 051,8 M€ compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2012.

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 1 306,7 M€ compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2012.

### 3. CNM

Le montant d'immobilisation en cours restant à comptabiliser s'élève à 1 169,8 M€ compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2012.

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 1 121,4 M€ compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2012.

### 4. SEA

RFF garant :

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

RFF contributeur public au financement :

Le montant restant à verser par RFF au titre de sa contribution au financement s'élève à 789,5 M€ au 31/12/2012.

RFF collecteur de fonds auprès des financeurs tiers :

Le montant de subventions restant à appeler auprès des financeurs tiers et à reverser au concessionnaire s'élève à 2 010,2 M€ au 31/12/2012.

Autres engagements : clauses de fin anticipée de contrat

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

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

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

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

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

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 RFF une partie des recettes du trafic générées l'année précédente sur la Ligne par la mise en exploitation de chacune des 3 lignes citées ci-dessus. Ce reversement correspond à environ 25% de la différence entre les recettes réelles générées et les recettes théoriques attendues.

Si la différence devient négative, le montant à verser à RFF par le concessionnaire est nul. RFF n'a rien à reverser au concessionnaire.

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



**RAPPORT DE GESTION**

**COMPTES ANNUELS**

**AU 31 décembre 2012**



## Présentation des comptes au 31 décembre 2012

---

### RAPPORT DE GESTION

L'exercice 2012 se caractérise par un **résultat net après impôt de + 18,1 M€ comprenant un résultat exceptionnel de + 89,3 M€ et un IS de -48,2 M€.**

**Le résultat d'exploitation** ressort à **+ 1 338,8 M€** au 31 décembre 2012 contre +1 345,4 M€ au 31 décembre 2011.

**Le résultat financier** ressort à **-1 361,9 M€** au 31 décembre 2012 contre -1 261,6 M€ au 31 décembre 2011.

**Les dépenses relatives aux projets d'infrastructure ferroviaire** s'élèvent à **4 075,6 M€** pour l'exercice 2012 contre 3 645,6 M€ pour l'exercice 2011

Les capitaux propres, y compris les subventions d'investissement, s'élèvent à **13,55 milliards d'euros** au 31 décembre 2012

# **I - ACTIVITE AU COURS DE L'ANNEE ECOULEE ET COMMENTAIRES SUR LES DONNEES CHIFFREES**

## **1. Résultat**

### **Le résultat net de l'exercice.**

**Le bénéfice constaté sur l'exercice 2012 est de 66,3 M€ avant impôts**, compte tenu d'un résultat exceptionnel de 89,3 M€, contre un bénéfice avant impôts de 275,6 M€ au 31 décembre 2011 et un résultat exceptionnel de 191,7 M€.

<b>Compte de résultat</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>Variation</b>
<b>En millions d'euros</b>			
<b>Excédent brut d'exploitation (EBE)</b>	<b>2 032,3</b>	<b>2 139,4</b>	<b>(107,1)</b>
Résultat d'exploitation	1 338,8	1 345,4	(6,6)
Résultat financier	(1 361,9)	(1 261,6)	(100,3)
Résultat exceptionnel	89,3	191,7	(102,4)
Impôt sur les bénéfices	(48,2)	(25,1)	(23,1)
<b>Résultat net</b>	<b>18,1</b>	<b>250,4</b>	<b>(232,3)</b>

**Le résultat d'exploitation** d'un montant de +1 338,8 M€ au 31 décembre 2012 est en léger recul par rapport au montant de 1 345,4 M€ enregistré en 2011. Le tableau ci-après détaille les principales variations du résultat d'exploitation.

**Le résultat financier** d'un montant de -1 361,9 M€ au 31 décembre 2012 se dégrade de 100,3 M€ par rapport à l'exercice 2011.

**Le résultat exceptionnel** de l'exercice 2012 comprend principalement le résultat de cession des actifs du patrimoine.

La **charge d'impôt de 48,2 M€** au titre de l'exercice 2012 résulte principalement de l'application des nouvelles dispositions relatives d'une part à l'aménagement du mécanisme de report en avant des déficits et d'autre part à la réintégration de 15% des charges financières nettes au résultat imposable.

### Evolution des charges et produits d'exploitation

En millions d'euros	2012	2011	Variation
- Redevances d'utilisation de l'infrastructure	5 209,6	4 648,6	561,0
- Produits de location du domaine	82,9	83,9	(1,0)
- Subvention exploitation – Etat	280,3	786,2	(505,9)
- Autres produits d'exploitation	274,3	253,0	21,3
- Production immobilisée	37,1	74,4	(37,3)
- Coût de la gestion mandatée	(3 184,0)	(3 002,9)	(181,1)
- Frais Etudes et travaux nets de subventions	(55,0)	(111,9)	56,9
- Autres achats externes	(421,7)	(421,1)	(0,6)
- Autres charges d'exploitation	(191,3)	(170,8)	(20,5)
<b>Variation de l'E.B.E</b>	<b>2 032,3</b>	<b>2 139,4</b>	<b>(107,1)</b>
- Dotations aux amortissements des actifs	(1 257,7)	(1 130,2)	(127,5)
- Dotation aux provisions pour dépréciation des projets en cours des projets en cours (nettes de reprises)	0,0	1,5	(1,5)
- Dotations aux provisions pour risques et charges d'exploitation (nettes de reprises)	61,3	(90,1)	151,4
- Dotations aux provisions pour dépréciation des actifs circulants (nettes de reprises)	(4,5)	(1,3)	(3,2)
- Reprises de subventions totales	496,0	419,1	76,9
- Autres	11,3	7,0	4,3
<b>Variation du résultat d'exploitation</b>	<b>1 338,7</b>	<b>1 345,4</b>	<b>(6,7)</b>

## 1.1- Evolution des produits d'exploitation

### 1.1.1- Redevances d'infrastructure

Les redevances d'infrastructure atteignent 5 209,6 M€ dont :

- 5 084,9 M€ au titre des prestations minimales
- 95,1 M€ au titre de la redevance complémentaire d'électricité (90,8 M€ en 2011)
- 29,6 M€ au titre des prestations complémentaires (44,0 M€ en 2011).

en Millions d'€	2012	2011	variation (%)
Redevance d'accès (RA)	1 909,7	1 503,2	27,0%
Redevance de réservation (RR)	1 783,7	1 674,9	6,5%
Redevance de circulation (RC)	1 387,6	1 326,5	4,6%
Produits sur exercices antérieurs	3,9	9,2	
<b>Total Prestations minimales (*)</b>	<b>5 084,9</b>	<b>4 513,8</b>	<b>12,7%</b>

\* nettes de compensation fret

Les redevances de prestations minimales sont perçues pour 97,1% au titre de l'activité voyageurs qui représente 83,4% des circulations et pour 2,5% au titre de l'activité fret qui représente 14,8% des circulations.

- Les redevances de l'activité voyageurs se répartissent entre les trains aptes à la grande vitesse (35,6%), les trains grandes lignes (12,1%) et les trains express régionaux (38,8%) et l'activité Transilien (13,5%).
- Les redevances de l'activité fret sont désormais versées, pour 24,8% par les entreprises ferroviaires alternatives qui représentent 28,8 % des circulations.

La hausse des prestations minimales de 12,7% est principalement liée à l'évolution de la tarification et notamment à la mise en place de la redevance d'accès pour les Trains d'Equilibre du Territoire (383,4 M€) sur l'horaire de service 2012. En termes de volumes d'activité, la croissance concerne notamment les trains aptes à la grande vitesse (+3,6%).

Pour ce qui est des autres redevances ferroviaires perçues auprès des entreprises ferroviaires :

- La RCE augmente de +4,7% par rapport à 2011 à 95,1 M€, en lien avec la croissance des circulations en train kilomètres électriques,
- Les redevances de prestations complémentaires diminuent de -32,7 % à 29,6 M€ par rapport à 2011 compte tenu du changement des modalités de tarification et facturation.

Enfin, sont perçues :

- La redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction (RCTE) pour 165,8 M€ contre 174,6 M€ en 2011,
- La redevance pour la fourniture du courant de traction (RFE), uniquement auprès des entreprises se fournissant en électricité auprès de RFF. Elle est stable à 15,4 M€.

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

### Evolution des circulations par activité

En millions de train-km	2012	2011	Variation
<b>Trains aptes à la grande vitesse</b>	<b>140,8</b>	<b>135,9</b>	<b>3.6%</b>
SNCF	135,9	131,0	3.8%
EUROSTAR	4,87	4,89	-0.5%
<b>Trains grande ligne (TGL)</b>	<b>42,8</b>	<b>47,3</b>	<b>-9.5%</b>
SNCF	42,4	47,3	-10.3%
THELLO	0,41	0,02	ns
<b>Trains régionaux de voyageurs</b>	<b>243,3</b>	<b>241,9</b>	<b>0.6%</b>
<b>Activité Voyageurs</b>	<b>426,9</b>	<b>425,1</b>	<b>0.4%</b>
<b>Activité Fret</b>	<b>75,7</b>	<b>72,0</b>	<b>5.1%</b>
SNCF	53,9	54,4	-0.8%
Entreprises Ferroviaires Alternatives* (EFA)	21,8	17,6	23.4%
<b>Autres</b>	<b>9,3</b>	<b>2,1</b>	<b>ns</b>
Divers (AEF, matériel, navettes...)	0,8	1,8	ns
Infra	8,5	0,3	ns
<b>Total</b>	<b>511,9</b>	<b>499,2</b>	<b>2.5%</b>
* y/c les candidats autorisés			

Le taux de circulation en 2012 a augmenté de près de 2 points par rapport à 2011 pour atteindre 94% et la hausse globale du trafic est de 2,5%.

L'activité des trains aptes à la grande vitesse progresse de 3,6% notamment tiré par l'opérateur historique (+3,8%) qui exploite la nouvelle LGV Rhine-Rhône mise en service en décembre 2011.

L'activité TGL diminue de près de 10%, les principales causes étant le report de trafic sur l'activité TAGV suite à la mise en place de la LGV Rhin-Rhône et l'impact sur les sillons des interventions pour travaux sur le réseau.

Les Trains Express Régionaux et Transilien stabilisent leur croissance par rapport à l'an dernier. En 2012 cette activité représente près de la moitié du trafic effectué sur le réseau ferré national.

L'activité fret augmente de plus de 5% par rapport à 2011 (en trains-km). Cette hausse est principalement liée à la mise en place d'un nouvel outil de suivi de la facturation des circulations ainsi qu'à une meilleure gestion des commandes par les entreprises ferroviaires. Cette optimisation se traduit par l'augmentation significative du taux de circulation pour cette activité : 83% vs 72% en 2011.

Enfin, la mise en œuvre de la facturation des trains Infra sur l'horaire de service 2012 concerne 8,5 millions de trains km sur l'année.

### 1.1.2- Les produits de location du domaine

Le montant des produits de location 2012, hors refacturation de charges, se montent à 81,8 M€ à comparer à 81,8 M€ en 2011.

Les produits de location sont répartis en 4 grandes catégories : ferroviaire (9,9% pour 10,4% en 2011), foncier et immobilier (58,7% pour 59,9% en 2011), télécommunications (24,2% pour 22,4% en 2011), réseaux et autorisations diverses (7,2% pour 7,3% en 2011).

	2012	2011
<i>en millions d'euros</i>	Activité de l'année 2012	Activité de l'année 2011
Produits locatifs - Ferroviaire	8,1	8,5
Produits locatifs - Foncier & Immobilier	48,0	49,0
Produits locatifs - Télécommunications	19,8	18,3
Produits locatifs - autorisations diverses & réseaux	5,9	6,0
	81,8	81,8

Les produits « fonciers et immobiliers » atteignent 48,0 M€, en baisse de 2% par rapport à 2011. Ils intègrent, pour 53,5%, les produits de la publicité (périmètres « en gares » et « hors gares ») qui totalisent 25,7 M€ en baisse par rapport à 2011 (26,2 M€) liée à la conjoncture sur le marché de l'affichage publicitaire.

Les produits « télécommunications » 2012 représentent 19,8 M€ à comparer à 18,3 M€ en 2011.

Les produits « ferroviaires » se répartissent entre les redevances facturées au titre des chantiers de transport combiné (46,9%) et les redevances d'occupation de SNCF Entreprise Ferroviaire, de parkings voyageurs et d'occupation liée au fret (53,1%).

### 1.1.3- La subvention exploitation Etat

L'évolution de la subvention exploitation d'Etat se présente de la façon suivante compte tenu de l'évolution tarifaire intervenue en 2012 :

En millions d'euros	2012	2011
Trains nationaux classiques de voyageurs		244,3
Fret *	280,3	541,9
<b>Total</b>	<b>280,3</b>	<b>786,2</b>

\* dont compensation fret 226,6 M€ en 2012 et 189 M€ en 2011

La diminution de la subvention Etat s'explique par la requalification de la subvention perçue précédemment au titre des trains « corail » en redevance d'accès facturée à l'Etat.

#### **1.1.4- Les autres produits d'exploitation**

##### **a) Les embranchements particuliers**

Au 31 décembre 2012, le montant comptabilisé au titre des produits des installations terminales embranchées est de 14,6 M€. Ce montant est à comparer au montant de 13,2 M€ enregistré au 31 décembre 2011.

##### **b) Les ventes de fournitures**

Ce produit correspond principalement aux ventes et récupérations de vieilles matières réalisées par la SNCF pour RFF dans le cadre d'opérations d'entretien ou de renouvellement.

Il s'élève à 41,0 M€ au 31 décembre 2012 montant comparable au montant enregistré au 31 décembre 2011.

#### **1.1.5- La production immobilisée**

La production immobilisée concerne les frais de fonctionnement et s'élève pour l'exercice 2012 à 37,1 M€ contre 74,4 M€ au 31/12/2011 soit 37,3 M€ de diminution.

#### **1.1.6- La quote-part de subvention virée au compte de résultat**

Les subventions d'investissement sont virées au compte de résultat au rythme des amortissements pratiqués.

La reprise comptabilisée au 31/12/2012 est de 496 M€, elle inclut une quote-part relative aux subventions de renouvellement et de mise aux normes de 135,4 M€.

### **1-2 Evolution des charges d'exploitation**

#### **1.2.1- Cout de la gestion mandatée**

##### **a) La gestion des infrastructures ferroviaires et des quais**

Le gestionnaire d'infrastructure délégué est rémunéré dans le cadre d'une part, d'une convention de gestion pour l'entretien du réseau ferré national, et d'autre part d'une convention pour la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national, ces deux conventions fixant le montant des bases annuelles de la rémunération.

Pour l'année 2012 la rémunération des prestations pour le fonctionnement et l'entretien du réseau s'élève à 2 135,1 M€ après activation sur l'année 2012 de 65,6 M€ de dépenses relatives au contrat IMIS et autres dépenses d'investissements.

La rémunération se décompose comme suit :

- 2 018,3 M€ pour le domaine maintenance y compris les OGE (hors protocole IDF)
- 71,6 M€ au titre des interventions de maintenances individualisées et suivies (IMIS)
- 29,0 M€ de dépenses complémentaires d'OGE protocole IDF
- 19,1 M€ de charges diverses et d'études
- -2,9 M€ de régularisation sur exercice antérieur dont -18,8 M€ d'activation au titre des Dépenses IMIS 2011.

Pour l'année 2012 la rémunération de la gestion du trafic et des circulations s'élève à 875,4 M€.

La nouvelle convention des services en gare de voyageurs (CSG) a été signée en octobre 2012. Elle se substitue à l'ancienne convention de gestion des quais (CGQ), elle prend effet le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et prendra fin le 31 décembre 2014.

Son coût s'élève à 51,8 M€ au 31 décembre 2012 contre 48,5 M€ en 2011 soit une augmentation de 3,3 M€ qui s'explique principalement par la réaffectation des dépenses de clôtures sur les quais anciennement comprises dans la convention d'entretien du réseau ferré national (+1,75 M€), l'effet grand livre des gares de la LGV Rhin-Rhône (+0,25 M€) et l'effort de remise en état au travers des opérations de gros travaux (+1,3 M€).

## **b) La gestion du patrimoine**

Les missions de gestion du patrimoine sont réparties entre la SNCF d'une part, et les gestionnaires d'autre part (essentiellement NEXITY et YXIME).

Elles comprennent la gestion immobilière (location, charges, travaux), l'assistance aux cessions, la gestion de la fiscalité, ainsi que la gestion des procédures domaniales et d'urbanisme.

Deux conventions existent avec la SNCF dans le cadre de cette gestion du patrimoine :

- une convention de prestation de services pour les missions confiées à la SNCF. Le coût de cette convention s'élève à 73,2 M€ pour l'exercice 2012, comprenant la rémunération de la gestion de la fiscalité et les remboursements de sinistres. La hausse par rapport à 2011 (54,2 M€) est due pour 4,9 M€ à des régularisations au titre de 2011, essentiellement liée aux gros travaux. Le montant 2011 ainsi rebasé s'élève à 59,1 M€. Hors impact de ces régularisations, le montant correspondant à la charge 2012 est de 68,3 M€.

La hausse effective est de 15,9%, résultant de l'indexation des charges (de l'ordre de 5%), mais surtout des interventions croissantes sur le patrimoine (sinistres, réponses aux sollicitations des propriétaires voisins en conformité avec le durcissement de la réglementation - DICT - et la couverture des assureurs).

- Une convention financière pour les remboursements des charges immobilières des biens de la SNCF occupés par des installations de l'infrastructure ou par des services SNCF exerçant des missions du GID. Le coût de cette convention s'élève pour l'exercice 2012 à 17,5 M€ (17,1 M€ en 2011), ce qui correspond au poids de l'augmentation du coût de l'énergie dans l'indexation, et à une meilleure identification des superficies utilisées par la DCF dans les bâtiments de la SNCF.

Au total, la charge relative au mandataire SNCF s'élève à 90,7 M€ au 31 décembre 2012.

Pour les autres prestataires le montant s'élève à 11,2 M€. Il s'agit essentiellement de NEXITY et d'YXIME, dont le coût de gestion comptabilisé au 31 décembre 2012 s'élève à 10,4 M€, en baisse par rapport à 2011 (12,8 M€), pour les nouveaux marchés qui ont démarré au 1<sup>er</sup> janvier 2012.

Enfin, l'effort de remise en état du patrimoine se poursuit (19 M€ en 2012 contre 18 M€ en 2011). Cela concerne principalement les gros travaux et démolitions réalisés sur des biens non occupés par des installations techniques de l'infrastructure.

## 1.2.2- Frais d'études et travaux nets de subventions

### a) Les dépenses d'études

#### Dépenses d'études

En millions d'euros	2012	2011	Ecarts	Variations
Etudes d'exploitation	45,0	45,2	(0,2)	0%
Etudes générales	15,6	16,9	(1,3)	(8%)
<b>TOTAL</b>	<b>60,6</b>	<b>62,1</b>	<b>(1,5)</b>	<b>2,4%</b>

Les dépenses d'études atteignent 60,6 M€, en légère diminution, de 2%, par rapport à l'année 2011. Elles se répartissent entre études de la phase d'émergence d'un projet d'investissement identifié (74%) et études générales et stratégiques (26%).

#### Etudes sur projets d'investissement

Les dépenses d'études sur projet atteignent 45 M€ et se répartissent entre projets de développement pour 64% et projets d'amélioration de la qualité du réseau et de renouvellement pour 23%. Les 13% restant concernent des projets d'investissements sur les autres activités.

ACTIVITES	Montant au 31/12/2012	
<b>DEVELOPPEMENT</b>	<b>28,7</b>	
Grands projets nationaux avant travaux		17,7
Grands projets nationaux en travaux		0,4
Grands projets nationaux en PPP		2,5
Projets régionaux de développement		8,1
<b>Mise en conformité du réseau</b>	<b>2,3</b>	
<b>Renouvellement et performance</b>	<b>8,0</b>	
<b>Autres</b>	<b>6,0</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>45,0</b>	

L'exercice 2012 reste globalement stable par rapport à l'exercice 2011 (45 M€ en 2012 contre 45,2 en 2011). Le ralentissement des dépenses d'études sur les projets de développement, de (10,1 M€) est compensé par une augmentation de 5,9 M€ pour les études de mise en conformité du réseau, de renouvellement et performance, et de 4 M€ sur les autres périmètres (informatique, travaux pour tiers, périmètre foncier et immobilier).

Malgré un ralentissement, les principales études concernent les grands projets nationaux avant travaux :

1. LGV PACA pour 8,9 M€,
2. LGV Poitiers Limoges pour 2,8 M€,
3. Creil-Roissy pour 2 M€,
4. Ligne Nouvelle Paris Normandie pour 1,1 M€,

L'accélération des dépenses d'études pour le renouvellement concerne principalement les ouvrages d'art et ouvrages en terre (dépenses de 3,3 M€ en 2012, notamment pour des prestations d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la gestion du programme), mais également le renouvellement de la signalisation et télécom pour 1,6 M€ (principalement au titre du programme de Commande Centralisé du Réseau). Enfin, les dépenses d'études sur le renouvellement voie représentent 1,2 M€ au 31/12/2012, essentiellement sur les voies UIC 7 à 9, pour le plan rail Midi-Pyrénées.

Pour les autres activités, les principales dépenses concernent les études au titre des systèmes d'information à hauteur de 3,9 M€.

### Etudes générales et stratégiques

Les dépenses d'études générales et stratégiques atteignent 15,6 M€ et sont principalement orientées sur les axes suivants :

- 3,3M€ sur le développement de l'action commerciale
- 2,6M€ sur l'amélioration de la performance du réseau
- 1,9M€ sur le développement du réseau
- 1,2M€ sur la recherche
- 1 M€ sur l'équilibre économique

La dépense est en léger recul par rapport à 2011, notamment dû à un effort collectif de maîtrise des coûts. (-0,8M€ en dessous du budget dédié)

### **b) Les dépenses de travaux et équipements ferroviaires**

Ce poste comprend principalement les dépenses sur les projets non encore entrés en phase activable ainsi que les dépenses liées aux sinistres et actes de malveillance pour un montant global de 28,4 M€ au 31/12/2012.

- Les dépenses sur les projets non encore entrés en phase activable, représentant un montant de 11,8 M€ pour l'exercice 2011 contre 4,6 M€ en 2011.

- Les conséquences des actes de malveillance, réalisés par des tiers identifiés ou non, ainsi que les conséquences des accidents et les dommages dus aux intempéries s'élèvent à 16,6 M€ compte tenu de régularisations sur exercices antérieurs de -26,2 M€ contre une charge de 63 M€ pour l'exercice 2011 ce montant incluant des régularisations sur exercices antérieurs à hauteur de +9 M€.

### **c) Les subventions d'exploitation**

Les autres subventions d'exploitation s'élèvent à 36,2 M€ contre 17,8 M€ en 2011.

La réaffectation des subventions précédemment versées par les financeurs à RFF pour le projet SEA n'a pas d'impact significatif dans les comptes de l'exercice 2012, en 2011 l'impact de cette réaffectation se traduisait par une diminution des subventions d'exploitation de 32,8 M€.

Hors prise en compte de cet effet, les subventions d'exploitation diminuent de 14,4 M€ en 2012 par rapport à 2011.

### **1.2.3- Les autres achats externes**

Les “ autres achats et charges externes ” s’élèvent à 421,7 M€ au 31 décembre 2012 montant comparable au montant comptabilisé en 2011. Ce poste inclut notamment :

1. La fourniture de l’énergie électrique consommée dans les installations de RFF pour un montant de 178,1 M€ contre 172,7 M€ en 2011.
2. Les autres services extérieurs, rémunérations de prestataires, dépenses locatives, charges d’entretien et réparations, dépenses diverses de fonctionnement qui s’élèvent à 222,0 M€ au 31 décembre 2011 contre 229,3 M€ au 31 décembre 2011.
3. Le coût relatif au personnel mis à disposition de RFF qui s’élève à 7,9 M€ au 31 décembre 2012 contre 8,3 M€ au 31 décembre 2011.

### **1.2.4- Autres charges d’exploitation**

#### **a) Les charges de personnel**

L’effectif est en croissance. Il est de 1 495 agents présents au 31 décembre 2012 contre 1 410 agents au 31 décembre 2011 soit une augmentation de 6 % sur un an.

Les charges de personnel représentent au 31 décembre 2012 un montant de 119,1 M€ contre 104,9 M€ pour l’exercice 2011, soit une augmentation de 13,5 %.

#### **b) Les impôts et taxes**

Ce poste comprend la fiscalité gérée pour compte et refacturée par la SNCF et les autres impôts et taxes directement gérés par RFF, pour un montant global de 72,2 M€ contre 65,9 M€ en 2011.

### **1.2.5- Les dotations aux amortissements**

Les dotations s’élèvent à 1 257,7 M€ contre 1 130,2 M€ pour l’exercice 2011. La dotation 2012 comprend à hauteur de 195,9 M€ l’impact corrigé du retard des mises en service comptable. Parallèlement, les reprises de subventions comprennent à hauteur de 75,1 M€ l’impact de ce même rattrapage.

### **1.2.6- La dépréciation des projets en cours**

L’établissement enregistre des provisions pour dépréciation sur des projets en phase avant-projet ou post avant-projet qui présentent un risque quant à leur aboutissement.

Au 31 décembre 2012, la provision est restée inchangée soit un montant de 26,8 M€. Elle concerne 535 projets et couvre la part des dépenses financées par RFF.

### **1.2.7- Les dotations aux provisions pour risques et charges d’exploitation**

#### **a) Dépollution**

Le PCG et l’avis du CNC n°00-01 sur les passifs rendent obligatoires la constitution de provisions pour dépollution ou risques environnementaux lorsque l’entreprise se trouve soumise à une obligation. Sont notamment concernées les provisions pour désamiantage des actifs du patrimoine, l’élimination du PCB contenu dans les appareils du domaine ferroviaire, le retraitement des traverses créosotées.

RFF a mis en place des programmes de désamiantage, de mise aux normes et de décontamination de ses actifs et déchets. Ces programmes concernent des immeubles faisant partie de son patrimoine, les guérites de signalisation, les caisses à piles et les abris à accumulateurs. Les montants comptabilisés en provision pour dépollution et risques environnementaux sont actualisés sur la base des connaissances de l'établissement lors de chaque clôture de comptes.

RFF a également entrepris en 2012 une démarche d'identification et de quantification de ces installations non bâties, quais, passerelles, passages souterrains du périmètre gares. Ses installations sont susceptibles de présenter un risque amiante bien que se trouvant hors du périmètre d'application de la réglementation actuelle. Cette mission confiée à des opérateurs spécialisés devra prendre fin en septembre 2013.

Le solde de la provision relative à l'élimination de l'amiante sur le parc immobilier s'élève à 26,1 M€ au 31 décembre 2012. Les travaux de mise aux normes des installations de ce site des Gobelins se poursuivent. Le solde de la provision constituée à ce titre s'élève au 31 décembre 2012 à 1,3 M€ après une reprise de 7,8 M€ correspondant aux dépenses engagées sur l'exercice et à une reprise de 3,7 M€ de provision non utilisée.

Le solde de la provision relative au désamiantage des appareils, la décontamination ou l'élimination des appareils ou installations du domaine ferroviaire contenant du PCB s'élève à 2 M€ au 31 décembre 2012 après une reprise de 0,6 M€ en 2012 relative aux dépenses de l'exercice.

Les risques liés à la pollution des sols de terrains cédés s'élève désormais à 17,5 M€ après une reprise de 5,8 M€ liée à la mise à jour des surfaces cadastrées.

La provision liée à l'obligation de procéder au retraitement des traverses en bois créosotées se monte désormais à 71,1 M€ au 31 décembre 2012 après une reprise totale de 4,7 M€ relative aux dépenses engagées par RFF.

Malgré les mises à jour de provisions réalisées, il convient de rappeler qu'il subsiste encore une incertitude quant à l'évaluation du montant de ces provisions.

#### **b) Autres risques**

RFF a par ailleurs mis à jour les autres provisions existantes à la clôture précédente en fonction de l'évolution des risques sur les différents dossiers concernés.

### **1-3 Résultat financier**

Le résultat financier s'établit à – 1 361,9 M€ au 31 décembre 2012 contre – 1 261,6 M€ au 31 décembre 2011, représentant une dégradation de 100,3 M€.

En Millions d'euros	31/12/2012	31/12/2011	Variation
Dettes court terme	10,1	15,5	(5,4)
Dettes long terme <i>Dont variation provision indexation inflation</i>	(1 367,0) (45)	(1 276,8) (54,0)	(90,2) 8,5
<b>Résultat de l'activité de financement</b>	<b>(1 356,9)</b>	<b>(1 261,3)</b>	<b>(95,6)</b>
Autres résultats financiers	(5,0)	(0,3)	(4,7)
<b>Résultat financier</b>	<b>(1 361,9)</b>	<b>(1 261,6)</b>	<b>(100,3)</b>

Cette dégradation s'explique principalement par une augmentation en volume de la dette en 2012 comparée à l'année précédente, dans un contexte de quasi-stabilité du coût moyen de la dette de RFF qui, ressort à 4,56 % pour 2012 contre 4,45% l'année précédente.

La structure de la dette totale au 31 décembre 2012 s'établit comme suit : 78 % à taux fixe, 16% à taux variable et 6 % indexée à l'inflation.

#### **1-4 Résultat exceptionnel**

Le résultat exceptionnel comprend principalement le résultat des cessions d'actifs du patrimoine. La plus-value dégagée sur ces cessions d'actifs s'élève à 106,3 M€ en 2012 à comparer à 83,4 M€ en 2011.

Les cessions les plus importantes réalisées en 2012 concernent :

1. Rueil-Malmaison pour un projet de bureaux, commerces et activités touristiques ;
2. Paris 17<sup>ème</sup> « Batignolles Tranche 2 » pour un programme mixte de bureaux et logements ;
3. Paris 13<sup>ème</sup> dans le cadre de la ZAC PRG « Masséna Bruneseau B3 » pour un projet de bureaux, commerces et activités hôtelières ;
4. Massy pour un programme mixte de bureaux et logements ;
5. Le Raincy-Villemomble pour un programme de logements ;
6. Saint-Ouen-Les Docks phase 1 pour un programme mixte de bureaux et logements

#### **1-5 Charges non déductibles fiscalement**

Le montant des charges non déductibles fiscalement visées par l'article 39-4 du CGI se monte à 48 967 euros pour l'exercice 2012.

## 2 - Bilan

### 2-1 Immobilisations

#### 2.1.1- Production et acquisition d'immobilisations du réseau ferré

Le montant total des dépenses d'investissement corporelles s'élève au 31 décembre 2012 à **4 092,6 M€** contre 3 666,3 M€ pour la même période en 2011, soit une hausse de 426,3 M€. Ce montant comprend :

- ❖ **3 998,0 M€** de dépenses d'investissement en-cours
  - La part réalisée par les mandataires au nom et pour le compte de RFF s'élève à 2 622,4 M€ au 31 décembre 2012 contre 2 629 M€ au titre de 2011, en diminution de 0,25%
  - La production directe de RFF atteint 870,4 M€ au 31 décembre 2012 (dont 505,9 M€ pour la LGV EST phase 2, 98,4 M€ pour Tram train Nantes-Chateaubriand et 40,4 M€ pour GSMR), contre 818,5 M€ pour la même période en 2011, représentant une augmentation de 6,73 %
  - La production au titre des PPP s'élève à 497 M€ (GSMR 122,9 M€, BPL 334,2 M€ et CNM 39,9 M€) au 31 décembre 2012, contre 141,3 M€ au 31 décembre 2011 (GSMR 71,1 M€, BPL 70,2 M€)
  - Les avances au titre des réserves foncières augmentent de 1,4 M€ pour atteindre 27,2 M€ au 31/12/2012.
- ❖ **94,6 M€** d'autres dépenses d'investissement acquises
  - dont 85,8 M€ d'investissement infrastructure

Au titre du PPP SEA, 3,2 M€ d'immobilisations en cours complémentaires ont été mises à disposition du concessionnaire conformément au contrat.

Ces immobilisations en cours sont composées de dépenses d'études, de dépenses relatives à des acquisitions foncières.

Le montant des dépenses d'investissement incorporel pour l'exercice 2012 s'élève à 314 M€ dont 21,9 M€ de production immobilisée incorporelle.

Le montant des immobilisations incorporelles acquises en 2012 comprend également pour 290,1 M€ la quote-part de subvention versée par RFF au concessionnaire du projet SEA au titre de son financement article 4, représentatif des avantages économiques futurs attendus par RFF de la mise en place de ce contrat de concession.

## DETAIL DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT ACTIVEES

En millions d'€uros

	31/12/2012	31/12/2011	Variation
<b>GRANDS PROJETS DÉVELOPPEMENT</b>	<b>1 181,5</b>	<b>872,0</b>	<b>309,5</b>
Grands Projets Nationaux AVANT Travaux	40,0	37,7	
Grands Projets Nationaux EN Travaux	583,3	639,8	
Grands Projets en PPP (maitrise d'ouvrage RFF)	184,2	124,4	
Grands Projets en PPP (maitrise d'ouvrage partenaires)	374,1	70,2	
<b>PROJETS REGIONAUX DE DÉVELOPPEMENT</b>	<b>708,0</b>	<b>692,5</b>	<b>15,5</b>
Projets Régionaux de Développement	708,0	692,5	
<b>MISES EN CONFORMITE DU RESEAU</b>	<b>121,8</b>	<b>110,6</b>	<b>11,2</b>
Sécurité	57,1	42,5	
Accès aux Trains	35,6	51,4	
Interoperabilité (ERTMS et ETCS)	18,5	7,0	
Environnement (Acoustique PNB et Autres)	10,6	9,7	
<b>RENOUVELLEMENT ET PERFORMANCE</b>	<b>2 049,8</b>	<b>1 871,7</b>	<b>178,1</b>
Voies	1 241,4	1 156,5	
Signalisation et Exploitation (CCR, GOC, DCF, programme productivité)	227,8	228,5	
Télécom (dont GSM-R en maitrise d'ouvrage RFF et plan fibre)	91,4	69,9	
Télécom GSMR (maitrise d'ouvrage partenaires)	122,9	71,1	
Traction électrique	70,5	55,6	
Ouvrages d'art et ouvrages en terre	144,1	183,9	
Gares (RGHV et REM)	14,7	14,5	
Autres Programmes (programmes régionaux, Intempéries, CEEF)	87,1	52,3	
dont OGE-IRAI	84,4	47,9	
Amélioration de la régularité (QSRP, QIDF et régularité autres)	27,3	23,6	
Investissements Commerciaux (ICF et ITE)	22,6	15,7	
<b>AUTRES PERIMETRES</b>	<b>80,2</b>	<b>56,0</b>	<b>24,2</b>
Périmètre Foncier / Immobilier	39,7	28,6	
Travaux pour Tiers	40,5	27,4	
<b>AUTRES</b>	<b>(48,7)</b>	<b>63,6</b>	<b>(112,3)</b>
Divers	(62,2)	35,8	
Autres dépenses d'investissements	13,5	27,8	
<b>TOTAL y compris PPP</b>	<b>4 092,6</b>	<b>3 666,3</b>	<b>426,2</b>

Les dépenses immobilisées au 31 décembre 2012 s'élèvent à 4 092,6 M€ et sont en augmentation de + 426,2 M€ (+11,6 %) par rapport au 31 décembre 2011 (3 666,3 M€) et proviennent principalement de l'augmentation des dépenses dans le cadre des contrats de partenariat.

Pour ce qui concerne **les projets de développement**, l'augmentation des dépenses immobilisées atteint + 325 M€ (+20,8 %), et comprend :

1. une baisse sur les grands projets nationaux en travaux de - 56,5 M€ (-8,8 %) compte tenu de la fin des travaux de la LGV Rhin Rhône branche Est (-200 M€ hors phase 2) partiellement compensée par l'accélération des travaux de la LGV EST phase 2 (+ 171 M€) ;
2. une hausse de 59,8 M€ (+48,1%) sur les travaux de jonctions et de raccordements des grands projets en PPP (maitrise d'ouvrage RFF) dont +40,5 M€ sur le projet LGV Sud Europe Atlantique et +16,2 M€ sur le Contournement Nîmes-Montpellier;
3. une hausse de +303,9 M€ des dépenses immobilisées au titre des grands projets en contrat de partenariat (maitrise d'ouvrage partenaires) :  
+ 263,9 M€ pour la LGV Bretagne-Pays de Loire au 31 décembre 2012 ;  
+ 39,9 M€ pour le Contournement Nîmes-Montpellier (pas d'en cours au 31 décembre 2011, la signature du contrat de partenariat ayant eu lieu en juin 2012) ;
4. une légère hausse sur les projets régionaux de développement de + 15,5 M€ (+2,2%) qui résulte notamment d'une forte hausse pour le Sillon Alpin Sud (+47,5 M€) et d'importantes baisses sur le RER B (-25,6 M€) et la Tangentielle Nord (-24,6 M€) ;

**Pour la mise en conformité du réseau**, on constate une évolution de +11,2 M€ intégrant notamment une baisse de -15,8 M€ pour l'accès aux trains et une hausse de +14,6 M€ pour la sécurité.

**L'activité renouvellement et performance** augmente de +178,1 M€ par rapport au 31 décembre 2012 notamment pour :

- +84,9 M€ au titre des opérations voies ;
- +73,3 M€ au titre des télécoms dont +51,8 M€ pour le contrat de partenariat GSMR ;
- - 39,8 M€ pour les ouvrages d'art.

La part Signalisation Exploitation reste stable.

**La part Divers** s'établit à - 62,2 M€ au 31 décembre 2012, du fait principalement d'une régularisation sur les couts matières des exercices 2010 à 2012.

## 2.1.2- Les mises en service des projets d'investissement

Le montant des immobilisations corporelles mises en service s'élève à 3074,1 M€ pour l'exercice 2012, contre 8 354,1 M€ en 2011 soit une diminution de 5 280 M€.

Elles se répartissent en :

- 182,1 M€ de projets en maîtrise d'ouvrage directe
- 212,1 M€ de projets en maîtrise d'ouvrage déléguée dont 41,4 M€ autres mandataires
- 2 679 M€ de correction du retard des mises en services comptables des projets délégués SNCF.

<i>En millions d'euros</i>	<b>31/12/2012</b>	<b>31/12/2011</b>	<b>Variation</b>
<b>GRANDS PROJETS DÉVELOPPEMENT</b>	<b>97,7</b>	<b>2 615,7</b>	<b>(2 518,0)</b>
Grands Projets Nationaux AVANT Travaux			
Grands Projets Nationaux EN Travaux	97,7	2 615,68	
<b>PROJETS REGIONAUX DE DÉVELOPPEMENT</b>	<b>20,2</b>	<b>192,4</b>	<b>(172,2)</b>
Projets Régionaux de Développement	20,2	192,40	
<b>MISES EN CONFORMITE DU RESEAU</b>	<b>8,5</b>	<b>0,6</b>	<b>8,0</b>
Sécurité	6,8	0,45	
Accès aux Trains	1,7	0,04	
Environnement (Acoustique PNB et Autres)	0,0	0,08	
<b>RENOUVELLEMENT ET PERFORMANCE</b>	<b>250,4</b>	<b>19,9</b>	<b>230,5</b>
Voies	94,8	6,19	
Signalisation et Exploitation (CCR, GOC, DCF, programme productivité)	5,6		
Télécom (dont GSM-R en maîtrise d'ouvrage RFF et plan fibre)	99,8	0,96	
Traction électrique	8,4	0,17	
Ouvrages d'art et ouvrages en terre	25,5	10,54	
Gares (RGHV et REM)	0,0		
Autres Programmes (programmes régionaux, Intempéries, CEEF) dont OGE-IRAI	6,1	1,28	
Amélioration de la régularité (QSRP, QIDF et régularité autres)	4,0	0,78	
Investissements Commerciaux (ICF et ITE)	6,1		
<b>AUTRES PERIMETRES</b>	<b>15,4</b>	<b>2,9</b>	<b>12,6</b>
Périmètre Foncier / Immobilier	4,3	1,5	
Travaux pour Tiers	11,1	1,4	
<b>AUTRES</b>	<b>2 681,9</b>	<b>5 522,6</b>	<b>(2 840,7)</b>
Correction mises en service	2 679,9	5 518,7	
Divers	2,0	3,9	
<b>TOTAL y compris PPP</b>	<b>3 074,1</b>	<b>8 354,1</b>	<b>(5 280,0)</b>

### **2.1.3- Valorisation des actifs à la date de clôture des comptes**

#### UGT Infrastructure

Un test de dépréciation a été réalisé au 31/12/2012.

Taux d'actualisation retenu : 5,5%.

Sensibilité à la variation du taux d'actualisation : une variation de taux de +/- 0,1% entraîne une variation de +/- 1Md € de la valeur actualisée des flux

Valeur nette comptable de référence au 31/12/2012 : 31,1 Mds €.

#### UGT Patrimoine

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

## **2-2 Subventions d'investissement**

### **2.2.1- La subvention de renouvellement et mise aux normes**

Le montant de cette subvention mise en service au 31 décembre 2012 est de 254,8 M€. Il sera repris en résultat sur une durée de 28 ans.

Le montant de reprise au résultat de cette subvention s'élève au total à 135,4 M€ au 31 décembre 2012.

La subvention nette de renouvellement figurant en capitaux propres s'élève à 3 842,2 M€ au 31/12/2012, dont 74,8 M€ de subvention de renouvellement sur immobilisations en cours.

### **2.2.2- Les autres subventions d'investissement**

Les autres subventions figurant en capitaux propres s'élèvent à 13 823,3 M€ au 31 décembre 2012 contre 12 448,2 M€ au 31 décembre 2011, soit une augmentation de 1375,1 M€ (11,05%).

- Les subventions nettes sur immobilisations mises en service s'élèvent à 10 973,7 M€ au 31 décembre 2012 contre 10 438,8 M€ à fin 2011.

Les mises en service de subventions au 31 décembre 2012 s'élèvent à 895,6 M€ dont 712,3 M€ au titre de correction de l'impact des retards de mise en service des projets délégués à la SNCF.

Les reprises au résultat sur cette même période s'élèvent à 360,6 M€ dont 75,1 M€ au titre de correction de l'impact des retards de mise en service des projets délégués à la SNCF. Il convient de noter que les dotations aux amortissements intègrent parallèlement un montant de 195,9 M€ au titre de correction de l'impact des retards de mise en service des projets délégués à la SNCF.

- **Les subventions d'investissement sur immobilisations en cours (subventions méritées)**, calculées sur la base de l'avancement des travaux, s'élèvent au 31 décembre 2012 à 2 849,6 M€ contre 2 009,5 M€ à fin 2011. Ce montant comprend principalement 1 732,0 M€ d'augmentation de subvention d'investissement en cours, et une diminution de 895,6 M€ liée aux mises en service.

## 2-3 – Situation de la dette financière

<b>Encours</b>	<b>31/12/2012</b>	<b>31/12/2011</b>	<b>Variation</b>
<b>En millions d'euros</b>			
<b>Dette financière LT</b>			
- Encours de dette émise par la SNCF	1 617,1	1 830,1	(213,1)
- Encours de dette contractée par RFF	31 754,4	29 154,2	2 600,24
<b><u>Dette financière LT totale (A)</u></b>	<b>33 371,5</b>	<b>30 984,3</b>	<b>2 387,2</b>
<b>Dette financière CT (B)</b>	<b>2 052,6</b>	<b>2 651,2</b>	<b>(598,6)</b>
<b><u>Dette PPP (BLP et CNM) (C)</u></b>	<b>144,7</b>	<b>21,3</b>	<b>123,4</b>
<b>Trésorerie nette de découverts bancaires (D)</b>	<b>3 225,7</b>	<b>4 402,8</b>	<b>(1 177,2)</b>
<i>Dont découverts bancaires (D')</i>	4,8	8,9	(4,0)
<b>Dépôt et cautionnements ( E )</b>	<b>3,9</b>	<b>3,2</b>	<b>0,6</b>
<b>Total Dettes au Bilan (A) + (B) + (C) + (D') + (E)</b>	<b>35 577,5</b>	<b>33 665,7</b>	<b>1 911,8</b>
<b>Dette financière nette (A + B - D)</b>	<b>32 198,5</b>	<b>29 232,7</b>	<b>2 965,8</b>
<b>Dette financière nette hors ICNE</b>	<b>31 522,1</b>	<b>28 587,3</b>	<b>2 934,9</b>

RFF a levé 3,8 milliards d'euros en 2012 sur les marchés internationaux de capitaux en 23 opérations publiques ou privées libellées en devises : euro, couronne norvégienne, livre sterling, ou yen.

### 3 – Tableau de flux de trésorerie

La trésorerie dégagée au cours de l'exercice est une diminution de 1 176,1 M€ en 2012 contre une augmentation de 312,2 M€ en 2011.

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

	31/12/2012	31/12/2011	Variation
<b>En millions d'euros</b>			
<b>Capacité d'autofinancement</b>	<b>2 002,1</b>	<b>2 119,7</b>	<b>(117,6)</b>
Variation du besoin en fonds de roulement activité	(108,3)	(57,4)	<b>(50,9)</b>
<b>Flux net de trésorerie lié à l'activité</b>	<b>1 893,8</b>	<b>2 062,3</b>	<b>(168,5)</b>
<b>Flux net de trésorerie d'investissement</b>	<b>(4 287,6)</b>	<b>(3 500,0)</b>	<b>(787,6)</b>
<b>Flux net sur opérations financières</b>	<b>1 217,7</b>	<b>1 750,0</b>	<b>(532,3)</b>
<b>Variation de la trésorerie nette de découverts bancaires</b>	<b>(1 176,1)</b>	<b>312,2</b>	<b>(1 488,3)</b>
<b>Trésorerie début d'exercice</b>	<b>4 401,7</b>	<b>4 089,8</b>	
<b>Trésorerie à la clôture</b>	<b>3 225,6</b>	<b>4 401,7</b>	

La capacité d'autofinancement, avant coût de la dette et après IS, ressort à 2 002,1 M€ au 31/12/12 contre 2 119,7 M€ au 31/12/2011. Elle est stable compte tenu de l'effet IS de -48,2 M€ en 2012.

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

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

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

La dégradation est liée principalement à la diminution des subventions encaissées et à une augmentation des intérêts et soultes décaissés sur emprunts ou instruments de couverture.

#### **4- Délai de règlement fournisseurs**

Au 31 décembre 2012, les dettes envers les fournisseurs représentent 926,2 M€, rapprochées comme suit des montants figurant aux états financiers (en millions d'€) :

<b>En millions d'euros</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>Variation</b>
Dettes fournisseurs et comptes rattachés figurant au passif du bilan	2 016,6	1 972,2	44,4
Charges à payer (FNP) incluses sous cette rubrique	(1 074,8)	(1 249,0)	174,2
Retenues de garanties et de pénalités sur marchés incluses sous cette rubrique	(15,6)	(14,8)	(0,8)
<b>Soit :</b>	<b>926,2</b>	<b>708,4</b>	<b>217,8</b>

Afin de se conformer à la réglementation, la décomposition à la clôture du solde des dettes à l'égard des fournisseurs par date d'échéance est la suivante :

<b>En millions d'euros</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>Variation</b>
<b>Echéances</b>	<b>Montant</b>	<b>Montant</b>	
Factures non échues	822,8	647,5	175,3
Echues depuis < 30 jours	60,2	6,4	53,8
Echues depuis > 30 jours	43,2	54,5	(11,3)
Total	<b>926,2</b>	<b>708,4</b>	<b>217,8</b>

La dette globale fournisseur a peu évolué + 44 ,4 M€, cependant le solde des dettes à l'égard des fournisseurs augmente de 217.8 M€, parallèlement à l'augmentation des factures non échues (175,3 M€).et à la baisse des FNP pour 174.2 M€.

Les montants échus et non encore réglés sont relatifs à des factures en litiges. Ces litiges sont en cours de traitement.

## **II - EVENEMENTS SIGNIFICATIFS 2012**

### **Signature du contrat de partenariat public-privé CNM**

RFF a signé le 28 juin 2012 un contrat de partenariat public-privé (PPP) avec la société Oc'Via, constituée autour du groupe Bouygues, pour effectuer la conception, la construction et la maintenance du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier. Le décret approuvant ce contrat a été publié le 18 juillet 2012.

Ce projet porte sur 80 km de lignes nouvelles, dont 60 km de lignes à grande vitesse entre Manduel (à l'est de Nîmes) et Lattes (à l'ouest de Montpellier), et 20 km de raccordements vers le réseau classique (10 km de liaisons sur la rive droite du Rhône et 10 km de raccordements vers Jonquières, Lattes et Manduel). La ligne de ce contournement sera utilisée à la fois par le fret et les voyageurs.

La construction de la ligne est prévue sur une durée de 4 ans avec un achèvement prévu pour 2017. Oc'Via sera aussi chargé de l'entretien de la ligne nouvelle sur une durée de 25 ans.

Il s'agit d'un projet présentant une enveloppe totale de 2,28 milliards d'euros d'investissement, dont 1,5 milliards au titre du contrat de partenariat.

Le projet global sera financé à hauteur de 50% par l'Etat et l'Union Européenne, 30% par les collectivités locales, à savoir le Conseil régional Languedoc-Roussillon, le conseil général du Gard, la Communauté d'agglomération de Montpellier et la Communauté d'agglomération de Nîmes, et 20% par RFF.

### **Mise en place d'une nouvelle ligne de crédit syndiqué**

Le précédent contrat de crédit syndiqué arrivant à échéance en 2012, une nouvelle ligne de crédit syndiqué d'une maturité de cinq ans a été mise en place le 19 juillet 2012 pour un montant de 1 250 M€. Cette facilité n'a pas fait l'objet de tirages durant l'année 2012.

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

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

De manière à présenter dans les comptes une image de la réalité économique des mises en service, des écritures complémentaires ont été comptabilisées au 31/12/2012 :

- Actifs mis en service : 2 679,9 M€
- Subventions mises en service : 712,3 M€

Ces corrections viennent compléter les corrections apportées aux comptes au 31/12/2011, pour mémoire :

- Actifs mis en service : 5 518,7 M€
- Subventions mises en service : 2 387 M€

Des dotations aux amortissements correspondantes ont été comptabilisées pour 195,9 M€ en 2012 dont 137,8 M€ au titre des mises en services complémentaires d'immobilisations passées en 2011. Parallèlement, des reprises de subventions correspondantes ont été comptabilisées pour 75,1 M€ en 2012 dont 59,6 M€ au titre des mises en services complémentaires de subvention passées en 2011.

### **III - CHANGEMENT DE METHODE**

Aucun changement de méthode comptable n'a été réalisé au cours l'exercice 2012.

### **IV - EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE**

Néant

### **V – AUTRES INFORMATIONS**

En application de l'article L.225-37 du code du commerce, le président du conseil d'administration de Réseau ferré de France rend compte dans un rapport de la composition, des conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil ainsi que des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par l'entreprise, en détaillant notamment celles de ces procédures qui sont relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière pour les comptes sociaux.

### **VI – PERPECTIVES D'AVENIR**

L'activité de l'entreprise pour 2013 devrait rester similaire à celle de 2012.

Dans le cadre de la réforme ferroviaire française, l'organisation de l'établissement pourrait être amenée à évoluer selon le schéma retenu du GIU annoncé en 2012.

### **VII – RAPPORT RSE (Responsabilité sociétale de l'entreprise) Loi Grenelle 2**

En application de l'article 225-102-1 du code du commerce, le rapport au titre de la responsabilité sociétale de l'entreprise est présenté ci-après.

## **Responsabilité sociale, environnementale et sociétale de l'entreprise (loi Grenelle 2)**

### **Périmètre et méthodologie du reporting**

RFF a choisi de rendre compte de ses résultats annuels en matière de responsabilité sociale, environnementale et sociétale dès 2012, alors que le décret d'application de l'article 226 de la loi Grenelle II applicable aux établissements et entreprises publics n'est pas publié ; mais dans la mesure où RFF émet des titres sur un marché réglementé pour gérer sa dette l'article 225 (de la loi Grenelle II) est applicable.

Cette démarche s'inscrit dans les actions qu'a entrepris RFF pour inscrire ses activités dans une démarche de progrès et d'intégration des préoccupations du développement durable dans ses activités industrielles et commerciales. En effet, le législateur a positionné RFF comme un acteur majeur du développement durable. La loi du 3 février 1997 portant création de RFF dispose dans son article 1, que l'établissement public a pour objet « *conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable, l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national.* »

En publiant ce premier volet RSE dans son rapport de gestion, RFF s'engage sur la voie de la vérification des informations publiées par des organismes tiers indépendants. A cet effet, le reporting RSE que RFF met en place est :

- pertinent, ses indicateurs étant définis en fonction de leurs enjeux spécifiques ;
- fiable, s'appuyant sur des référentiels et systèmes d'information qui garantissent la qualité, la crédibilité et la comparabilité des informations publiées ;
- intégré, c'est-à-dire mis en perspective avec les informations comptables et financières pour permettre aux dirigeants, partenaires et parties prenantes de disposer d'une vision plus globale de la performance.

Pour ce premier exercice, aucun indicateur n'a été créé pour répondre aux 42 thématiques sociales, environnementales et sociétales demandées par le décret. RFF a choisi de présenter des informations publiées les années précédentes dans le Rapport d'Activité et Développement Durable, en retenant certains indicateurs parmi ceux exposés dans le dictionnaire des indicateurs.

<http://www.rff.fr/fr/mediatheque/publications/developpement-durable-2664>

Le reporting social concerne la totalité des effectifs de l'Epic RFF. Le reporting environnemental devrait porter sur la totalité des activités et des sites que RFF contrôle, en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national. Toutefois, la séparation juridique et patrimoniale entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, RFF, et l'opérateur historique, la SNCF, et d'autre part, la dévolution à la SNCF de l'exécution sur le terrain des missions en principe confiées au gestionnaire de l'infrastructure, complique l'accès aux données (cf annexe Périmètre de responsabilité de RFF en matière environnementale). L'unification du gestionnaire d'infrastructure annoncée par le ministre des transports devrait permettre de lever cette difficulté.

## 1. Informations sociales

### 1.1 Emploi

#### 1.1.1. L'effectif total et la répartition des salariés par sexe, par âge et par zone géographique

Au 31 décembre 2012, les effectifs de Réseau Ferré de France s'élèvent à 1 406 salariés permanents. Le tableau ci-dessous indique leur répartition par genre, qualification, zone géographique et tranche d'âge.

**Effectifs de RFF au 31 décembre 2012**

<b>Nombre total de salariés</b>	<b>1406</b>
Femmes	612
Hommes	794
<b>Répartition par qualification</b>	
Cadres	1196
Dont femmes	428
Dont hommes	768
Employés, techniciens et agents de maîtrise (ETAM)	210
Dont femmes	184
Dont hommes	26
<b>Répartition géographique</b>	
Paris	857
Régions	549
<b>Répartition par tranche d'âge</b>	
Moins de 30 ans	188
De 30 à moins de 50 ans	969
50 ans et plus	249

#### 1.1.2 Les embauches et les licenciements

**Au 31 décembre 2012**

<b>Nombre total de recrutements en CDI</b>	<b>165</b>
Cadres	146
ETAM <sup>1</sup>	19

RFF a par ailleurs embauché 156 collaborateurs en contrat à durée déterminée (CDD) au cours de l'année écoulée.

Le nombre de salariés embauchés en 2012 de moins de 30 ans s'est élevé à 29 et celui des plus de 50 ans à 11.

**Au 31 décembre 2012**

<b>Nombre total de sorties</b>	<b>136</b>
Licenciement	7
Fin de CDD	114
Retraites	15

<sup>1</sup> ETAM : Employés, techniciens et agents de maîtrise

### **1.1.3 Les rémunérations et leur évolution**

Tous les salariés de RFF et leurs ayants-droit bénéficient d'un régime de garanties collectives prévoyance et couverture des frais de soins de santé.

En matière de rémunération, RFF recherche un objectif d'équité, de transparence et de lisibilité pour l'ensemble des collaborateurs.

Des campagnes d'augmentation générale et individuelles sont régulièrement menées. En 2012, un accord avec les partenaires sociaux a arrêté les principes de l'augmentation générale (dégressivité en fonction des tranches de salaires) et ceux des augmentations individuelles.

La performance collective de tous les collaborateurs est rémunérée via l'intéressement aux résultats de RFF. Le 3<sup>ème</sup> accord sur l'intéressement a été signé avec les partenaires sociaux pour la période 2012-2014. La performance individuelle est rémunérée au moyen d'un complément de salaire (part variable, bonus).

La réduction des écarts salariaux, à poste identique et/ou entre hommes et femmes est un objectif de RFF, inscrit dans l'accord relatif à l'égalité et à la mixité professionnelle, signé en 2012 avec les partenaires sociaux.

## **1.2 Organisation du travail**

### **1.2.1 L'organisation du temps de travail**

Aux termes de l'accord relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail signé entre RFF et les organisations syndicales en 2012, la réduction du temps de travail s'applique à tous les agents de RFF, sauf aux cadres dirigeants. La réduction du temps de travail est obtenue grâce à un aménagement d'ensemble :

- le nombre d'heures travaillées par an est de 1583 heures réparties sur 42,46 semaines de 37 heures 17 minutes ;
- le nombre de jours non travaillés par agent est de 39 jours s'ajoutant aux samedis, dimanches et jours fériés;
- les jours de récupération (heures effectués au-delà de 37 heures 17 minutes) sont de 6 jours par an.

L'accord relatif au temps de travail et à l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée, signé en 2012 entre RFF et les organisations syndicales prévoit une contrepartie en repos aux déplacements domicile/travail non habituels, appelé repos compensateur et une organisation du travail relative à la programmation des réunions.

Sur 1406 salariés en 2012, 89 ont choisi d'être en temps partiel.

### **1.2.1 L'absentéisme**

Le taux d'absentéisme couvre les arrêts pour maladie, maternité, accident du travail, accident du trajet, enfant malade ou garde d'enfant. En 2012, il est de 2,28 %.

## **1.3 Relations sociales**

### **1.3.1 L'organisation du dialogue social, notamment les procédures d'information et de consultation du personnel et de négociation avec celui-ci**

Parmi les nombreuses parties prenantes avec lesquelles RFF entretient et entend développer un dialogue régulier, ses salariés et leurs représentants ont un rôle et une place privilégiés.

En 2012, RFF a signé avec les organisations syndicales un accord collectif relatif à l'exercice du droit syndical et de la représentation du personnel. Il réaffirme le rôle des organisations syndicales dans la construction sociale de RFF, le souci de garantir un dialogue social de qualité et une concertation au sein de RFF, et la volonté de promouvoir l'exercice de la mission des représentants élus et des représentations des organisations syndicales.

Alors que la mise en place d'un Comité d'Hygiène et de Sécurité des Conditions de Travail (CHSCT) n'est obligatoire que si l'effectif est supérieur à 50 salariés. RFF a cependant décidé de créer des CHSCT dans l'ensemble de ses établissements (siège et 12 directions régionales), afin de garantir la prévention des risques de manière la plus optimale au plus près des situations de travail. Une instance de coordination des 13 CHSCT a été mise en place en 2011 afin d'assurer la coordination des actions de l'activité des différents CHSCT.

En 2012, le CHSCT a tenu 52 réunions ordinaires et 11 réunions extraordinaires (à noter que depuis 2012, des réunions préparatoires sont organisées chaque fois que le sujet peut le nécessiter).

En 2012, le Comité d'Entreprise (CE) a tenu 11 réunions ordinaires et 3 extraordinaires.

### **1.3.2 Le bilan des accords collectifs**

12 accords collectifs ont été signés en 2012 dont 6 accords structurants pour l'entreprise tels que :

- l'accord relatif à l'égalité et à la mixité professionnelle ;
- l'accord relatif au temps de travail et à l'équilibre vie professionnelle/vie privée ;
- le renouvellement de l'accord relatif à l'insertion et au maintien de personnes handicapées ;
- l'accord relatif à l'intéressement du personnel aux résultats de l'entreprise (3ème accord) ;
- l'accord relatif à l'exercice du droit syndical ;
- l'accord relatif à l'accompagnement social et humain de l'implantation principale de la DR BFC à Dijon.

## **1.4 Relations sociales**

### **1.4.1 Santé et sécurité**

#### **1.4.1.1 Les conditions de Santé et de sécurité au travail**

Conformément au code du travail (L. 4612-16), RFF présente chaque année aux 13 CHSCT, pour avis :

- le bilan de la situation générale de l'hygiène, de la sécurité et des conditions de travail (modèle fixé par l'arrêté du 12 décembre 1985) ;
- un programme de prévention des risques professionnels et d'amélioration des conditions de travail pour l'année à venir.

Les médecins du travail établissent et mettent à jour régulièrement la fiche d'entreprise qui recense son évaluation des risques professionnels des établissements de RFF et qui les aide à construire leur programme de surveillance médicale. Ils transmettent également aux 13 CHSCT de RFF leur rapport annuel d'activité.

En 2012, RFF a en outre réalisé un baromètre interne pour donner à l'ensemble des collaborateurs l'opportunité de s'exprimer librement et pour mesurer le climat interne de l'entreprise. 80 % des salariés déclarent être fiers de travailler chez RFF, ce qui montre un fort attachement à l'entreprise.

#### 1.4.1.2 Le bilan des accords signés avec les organisations syndicales ou les représentants du personnel en matière de santé et de sécurité au travail

- Sécurité au travail

RFF, en tant qu'employeur, prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs, notamment par ses actions de prévention des risques professionnels et des actions d'information et de formation.

##### o Le document unique

L'évaluation a priori des risques constitue un des principaux leviers de progrès de la démarche de prévention des risques professionnels au sein de l'entreprise. Elle constitue un moyen essentiel de préserver la santé et la sécurité des travailleurs, sous la forme d'un diagnostic en amont - systématique et exhaustif - des facteurs de risques auxquels ils peuvent être exposés. La transcription de l'évaluation des risques dans un document (art. R. 263-1-1 du code du travail) constitue la première étape de la démarche générale de prévention qui incombe à l'employeur.

RFF établit un Document Unique de Sécurité (DUS) dans chacun de ses sites (au siège et dans les 12 directions régionales) qui identifie les risques professionnels et les mesures existantes ou pistes d'améliorations, conformément à l'article L. 232-2 du code du travail.

Cette démarche d'évaluation des risques se déroule annuellement en deux étapes :

1 - identification des dangers (traçabilité de la méthode) : aux risques "classiques" identifiés par l'Institut National de Recherche et de Sécurité sous forme d'inventaire, ont été ajoutés les « risques ferroviaires » et le « risque psychosocial » (RPS).

2 - analyse des risques : cet inventaire est utilisé comme guide pour conduire les évaluations des risques et des dangers dans les sites, en collaboration avec les personnels.

En 2012 : lancement d'une démarche relative aux risques psychosociaux, pour d'une part, élaborer une cartographie des RPS dans les 13 établissements de RFF, d'autre part, décliner une méthodologie commune d'évaluation pour renseigner le risque psychosocial des DUS. L'objectif est de produire un diagnostic et un plan d'action dans chaque établissement. Les modalités de la démarche ont été présentées aux Instances Représentatives du Personnel (IRP) ad hoc.

La procédure sera terminée pour début juin 2013. Dans un second temps, une méthodologie d'évaluation annuelle sera élaborée et le DUS adapté en fonction de l'évaluation des contextes.

Prestataire : cabinet spécialisé Institut Concerto

Nombre de collaborateurs titulaires d'une formation sauveteurs secouristes du travail et équipiers de première intervention : 326

- Le processus d'habilitation à circuler dans les emprises ferroviaires :

Les collaborateurs amenés, de par leurs fonctions, à circuler dans les emprises ferroviaires (selon des critères liés aux missions, à la fréquence des déplacements, ...) doivent être dûment habilités. Cette habilitation, mise en place par l'entreprise afin de garantir la sécurité de ses collaborateurs, nécessite :

- de suivre une formation obligatoire de 3 heures relative à la sécurité des personnes physiques circulant sur le réseau ferré national (RFN) ;
- de valider cette formation par un test des connaissances ;
- de passer une visite médicale d'aptitude spécifique auprès du médecin du travail (certificat d'aptitude médicale).

Les habilitations sont signées par le Directeur des ressources humaines, et doivent être renouvelées chaque année le cas échéant. Un document rappelle les dispositions applicables à la circulation du personnel de RFF dans les emprises du RFN.

Nombre de collaborateurs formés à la sécurité ferroviaire : 78

Nombre de collaborateurs ayant obtenu une habilitation : 190

- Santé au travail : l'accord relatif au temps de travail et à l'équilibre vie professionnelle/vie privée :

RFF considère que la qualité de vie au travail est étroitement liée aux questions de santé des collaborateurs. En 2012, les représentants des salariés et la direction de RFF ont signé l'accord relatif au temps de travail et à l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée. L'accord prévoit une contrepartie en repos aux déplacements domicile/travail non habituels, appelé repos compensateur et propose une nouvelle organisation du travail relative à la programmation des réunions.

#### 1.4.1.3 Les accidents du travail, notamment leur fréquence et leur gravité, ainsi que les maladies professionnelles

En 2012, on comptabilise 16 accidents de travail dont 14 accidents de trajet domicile/travail ayant entraîné un arrêt de travail.

Nombre de jours d'arrêts pour accident de travail	55
Nombre de jours d'arrêts pour accident de trajet	303
Taux de fréquence des accidents du travail et de trajet	4,66
Taux de gravité des accidents du travail	0,02

Il n'y a pas de maladie professionnelle identifiée chez RFF.

## **1.5 Formation**

### **1.5.1 Les politiques mises en œuvre en matière de formation**

RFF vise, au travers de son programme de formation, à développer les compétences et la formation pour assurer l'employabilité des salariés et les aider à gérer leur fin de carrière.

En 2012, RFF a consacré à la formation de ses collaborateurs une part de la masse salariale comprise entre 5,5 et 6% (estimation à partir des chiffres du 1<sup>er</sup> semestre).

- Accueil des nouveaux arrivants :

RFF propose aux collaborateurs nouveaux-arrivants une formation sur l'entreprise :

- 5 séminaires d'intégration en 2012 ;
- 125 collaborateurs ;
- 6 à 8 mois d'ancienneté en moyenne.

Le service formation propose à la carte, en fonction des parcours et niveaux de connaissances de chacun, le socle d'intégration, soit 7 journées de formation « socle » comprenant :

- les basiques du ferroviaire
- les basiques du commercial
- les basiques de la sécurité ferroviaire
- économie et finances de l'entreprise
- environnements institutionnel et européen
- les basiques de la MOA (choix du mode contractuel)
- les basiques de l'environnement (en cours d'ingénierie)

- Développement des compétences :

RFF offre un large choix de formations dans des domaines variés : juridique, administratif, financier, ferroviaire, langues, outils informatiques, management et développement personnel. Afin de favoriser la capitalisation des connaissances et la cohésion des collaborateurs, une part importante de la formation est assurée par des salariés en activité dans l'entreprise (exemple : formation bruit, formation socio-économiques type économie et transport régional...).

Au total : 132 formations dont 22 parcours (enchaînement de 3, 4 modules de formation) et 1 école (Ecole de la maîtrise d'ouvrage en accord l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées) qui débouche sur un certificat.

En 2012, 16 nouvelles actions de formation ont été développées.

En projet : Ecole du management de projets et Ecole de l'exploitation et de la maintenance, inscrites au Plan de formation 2013/2015.

Dans le cadre de la gestion des emplois et des compétences, une nouvelle démarche compétences/métiers est menée pour définir une trentaine de type d'emplois, afin de mieux identifier les fiches de postes et les passerelles et favoriser ainsi les mobilités au sein de l'entreprise.

- Formation des managers

RFF (direction du développement social et humain) s'attache également à développer la formation des managers afin de les accompagner dans l'amélioration de leurs pratiques de management, via des accompagnements individualisés et « sur mesure » (ateliers management avec 6/8 personnes), des séminaires mais également des offres de coaching personnalisées.

5 formations managériales sont proposées (1 atelier manager et 4 formations nouveaux managers) et 34 managers ont été formés en 2012.

Un forum annuel des managers est organisé pour échanger sur les pratiques et problématiques rencontrées.

### 1.5.2 Le nombre total d'heures de formation

Le tableau suivant présente les estimations des heures et du nombre de salariés concernés en 2012 par une opération de formation. Les chiffres pour 2012 sont estimés à partir du 1<sup>er</sup> semestre. En effet, les données consolidées de l'année N ne sont disponibles qu'en juillet de l'année N+1.

#### Formation

Nombre totale d'heures consacrées à la formation du personnel	33 000 h
Nombre de salariés formés	1 120
La part des salariés formés	de l'ordre des 2/3
Nombre de sessions	2 600
Nombre moyen d'heures de formation par salarié formé	21,6 h
Répartition des salariés formés entre siège et DR	40% siège 60% DR
La part des femmes	45,4%
La part des salariés appartenant aux classes inférieures ou égales à 4 (ETAM)	18,8%
Taux d'accompagnement des mobilités internes	77%

## **1.6 Egalité de traitement**

### **1.6.1 Les mesures prises en faveur de l'égalité entre les femmes et les hommes**

L'accord relatif à l'égalité et à la mixité professionnelle, signé en 2012 par RFF et les organisations syndicales, a pour objet d'identifier les objectifs et leviers d'action qui, associés à des outils adaptés, visent à promouvoir l'égalité et la mixité professionnelles des collaborateurs de l'entreprise. Cet accord concerne l'ensemble des collaborateurs de RFF et est conclu pour une durée de 3 ans.

Plusieurs niveaux d'actions y ont été identifiés :

- L'action visant à réduire les écarts salariaux, à poste identique et/ou entre hommes et femmes : la DRH s'engage à étudier toute demande et à y apporter une réponse motivée (collaborateur et responsable hiérarchique) ;
- Les actions visant la promotion et la mixité professionnelles qui doivent permettre à chacun, homme ou femme, quel que soit son diplôme initial, son parcours professionnel antérieur, d'évoluer sur des postes en lien avec ses compétences et son potentiel :
  - La mobilité interne : la formation initiale des candidat(e)s internes présentés n'est plus mentionnée ;
  - Les fiches de postes doivent permettre des candidatures diversifiées ;
  - Pour chaque poste ouvert, la DRH s'engage à présenter au moins une candidature féminine ;
  - La Direction vise un objectif de 50 % de femmes dans les postes de cadres supérieurs (dans les deux ans à venir, ce taux doit être entre 20 à 50% ) ;
  - Evolution du métier d'assistant(e) : reconnaissance de la diversité des missions d'assistante (refonte des intitulés après étude des contenus des postes) et volonté d'équilibrer la fonction (accès aux hommes sur des postes d'assistantat spécialisé par exemple) ;
  - Une filière de promotion Cadres est mise en place depuis le 31 décembre 2012.
- Les actions portant sur la parentalité et l'équilibre vie professionnelle/vie privée renforcent le congé de paternité légal en le portant à 31 jours et les congés pour événements familiaux afin d'accompagner les collaborateurs ayant des proches en situation de handicap ou de maladie.

La mise en place de cet accord fait l'objet d'un suivi particulier : 13 indicateurs, dont notamment le pourcentage de femmes embauchées sur les postes de cadres dirigeants.

En 2012 le taux de femmes sur l'effectif total de RFF s'élève à : 43,52%.

### **1.6.2 Les mesures prises en faveur de l'emploi et de l'insertion des personnes handicapées**

RFF a formalisé sa politique Handicap au travers d'accords successifs signés avec les partenaires sociaux en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés :

- l'accord de méthode du 10 juillet 2008 a permis d'établir un diagnostic de la situation de l'entreprise ;

- sur cette base, l'accord d'entreprise du 22 avril 2009 a établi un plan d'action autour de trois axes principaux : recrutement, maintien dans l'emploi et sensibilisation du personnel au handicap ;
- ce plan d'action a été complété par l'accord d'entreprise du 1er octobre 2012 par la mise en œuvre d'une démarche expérimentale en matière de recours aux prestations fournies par le secteur protégé.

- 

Ces différents accords ont mis en place le dispositif suivant :

- nomination d'un référent handicap qui coordonne la politique handicap de l'entreprise ;
- création d'une commission handicap qui assure le suivi de la mise en œuvre de l'accord (y compris en faisant toute proposition visant à favoriser l'insertion des travailleurs handicapés). Composée du référent handicap, des représentants syndicaux, de représentants des CHSCT, du médecin du travail, de l'assistante sociale et du délégué à l'accessibilité, elle se réunit semestriellement.

En 2012, 44 travailleurs handicapés sont salariés de RFF (3 postes ont été adaptés), dont 4 recrutements (2 en CDI, 2 en CDD).

Par ailleurs, RFF développe une collaboration active avec le secteur protégé (cf § 3.3.2).

### **1.6.3 La politique de lutte contre les discriminations**

Il n'y a eu aucun incident de discrimination en 2012 chez RFF.

L'entreprise a mis en place un Plan sénior, conformément à la réglementation (loi de Financement de la Sécurité Sociale), qui a permis d'embaucher 11 personnes dans ce cadre. Pour les plus jeunes, depuis 2 ans RFF propose un dispositif d'accompagnement spécifique appelé « Réseau J » qui met à disposition 4 journées de réflexions pour les jeunes âgés entre 25 et 30 ans et ayant 2 ans d'ancienneté (29 embauches de -30ans). Le deuxième accord relatif à l'insertion et au maintien de personnes handicapées prévoit des objectifs de chiffre d'affaire à réaliser avec le milieu protégé par les directions régionales et 3 directions du Siège (prestations de reprographie, de communication/restauration, etc). RFF s'engage auprès de plusieurs associations pour aider les jeunes diplômés de milieu défavorisé à trouver un emploi. Enfin, une formation sur le « rôle social des managers » va être mise en place afin de sensibiliser les managers en matière de discrimination aux recrutements notamment.

## **1.7 Promotion et respect des stipulations des conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail**

Les mesures prises par RFF pour assurer la liberté d'association et le droit de la négociation collective sont détaillées ci-dessus, ainsi que celles relatives à l'élimination des discriminations en matière d'emploi et de profession.

En ce qui concerne l'élimination du travail forcé ou obligatoire et l'abolition effective du travail des enfants, RFF veille à la bonne application des conventions fondamentales de l'OIT.

Concrètement, les activités de RFF se déroulent sur le territoire français et s'inscrivent dans le respect du Code du travail.

## **2. Informations environnementales**

### **2.1. Politique générale en matière environnementale**

#### **2.1.1. L'organisation de la société pour prendre en compte les questions environnementales et, le cas échéant, les démarches d'évaluation ou de certification en matière d'environnement**

- **Politique générale en matière d'environnement**

RFF a construit son expertise environnementale via les projets de développement et notamment de construction de lignes nouvelles : biodiversité, bruit, eau, urbanisme/aménagement, exemplarité dans la mise en œuvre des procédures réglementaires et administratives, y compris en termes de concertation avec les parties prenantes et de consultations du public. RFF capitalise cette expertise pour insérer les questions environnementales au sein de sa politique de modernisation, de renouvellement et de maintenance du réseau existant pour gérer, réduire et/ou anticiper les risques générés par ces activités industrielles.

Cette volonté se traduit par différents engagements :

- Engagement à appliquer la Charte de développement durable des entreprises et des établissements public (signée en 2009)

RFF est signataire de la Charte, et membre du Club développement durable des établissements et entreprises publics, dont l'objectif est de coordonner et de proposer les réflexions permettant la mise en œuvre d'une stratégie développement durable par les organismes publics, sur la base notamment des méthodologies existantes (ISO 26000, loi NRE...). RFF est également signataire de la Charte sur la biodiversité (signée en 2011).

- Contrat de performance

Au-delà de la loi portant création de RFF, l'entreprise a signé en 2008, pour une période de 5 ans, un contrat de performance avec l'Etat, son autorité de tutelle. L'entreprise est reconnue comme un acteur naturel du développement durable. L'enjeu principal du contrat, qui reprend les engagements issus du Grenelle, est le « développement durable du transport ferroviaire ». « L'exercice de sa responsabilité écologique » (axe stratégique n°4) est réalisé au travers d'un engagement portant sur la mise aux normes techniques et environnementales, et plus spécifiquement sur la résorption des points noirs bruit (engagement Grenelle n°153 « révision de l'inventaire des points noirs de bruit pour fin 2007, et résorption en 5 à 7 ans des plus dangereux pour la santé. »).

- Définition d'une politique de développement durable du futur gestionnaire d'infrastructure unifié

En 2012, dans un contexte de réforme du ferroviaire et notamment de rapprochement du GI et du GID, RFF et la SNCF Infra ont mis en place un groupe de travail dédié à la définition d'une politique de développement durable du gestionnaire GI unifié et à sa mise en œuvre.

## Les exigences environnementales de RFF en tant que maître d'ouvrage

En tant que maître d'ouvrage, RFF impose que les chantiers soient respectueux de l'environnement. En effet, la conduite de chantiers nécessite de la part du maître d'ouvrage qu'il s'engage à ce que les incidences des travaux soient minimisées (pollutions, destruction de milieux, nuisances pour les riverains...). La majorité des engagements concerne la protection des ressources en eau, la préservation des milieux naturels (habitats riches ou sensibles et milieux aquatiques), et également la qualité de l'air, les protections contre le bruit, les vibrations, la gestion des déchets...

Compte-tenu des risques environnementaux associés aux chantiers de travaux, RFF met en œuvre une politique de maîtrise des impacts sur l'environnement et de conduite de travaux (système de management environnemental) en définissant de manière contractuelle les obligations à respecter par les entreprises en terme d'organisation environnementale, de critères environnementaux et de mesures de précautions prises : dans les marchés, RFF demande aux entreprises la fourniture d'un Plan d'assurance environnement et impose éventuellement de prescriptions environnementales particulières. Le respect de ces prescriptions est vérifié par le responsable du projet ; en cas de non-respect, des pénalités peuvent être appliquées. Les prestataires et les entreprises ont à charge de faire appliquer ces prescriptions à leurs sous-traitants.

A noter l'engagement de RFF dans le cadre de la construction de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire. RFF a fait le choix d'un partenariat public-privé (Eiffage Rail Express (ERE) à l'issue de la mise en concurrence). En complément du Contrat de Partenariat entre RFF et ERE, un accord volontaire de développement durable entre les deux parties a été rédigé pour expérimenter, au-delà des obligations réglementaires qui s'imposent ou des dispositions contractuelles (par exemple en matière d'insertion ou de développement économique local), la mise en œuvre opérationnelle du développement durable sur un grand projet d'infrastructure linéaire. Les principales mesures innovantes sont :

- la création d'un « fonds d'arbitrage carbone » pour réduire l'empreinte carbone du projet ;
- la promotion des actions de restauration des services éco-systémiques de territoires situés à proximité de la LGV, via des « contrats territorial pour la vie » en partenariat avec l'association FIPAN<sup>2</sup> (projet FIPAN® BPL) ;
- la mise en place une politique d'achats responsables ;
- la création de l'observatoire socio-économique et environnemental pour favoriser les retours d'expériences et proposer un référentiel de développement durable.

## Les pratiques éco-citoyennes

- Le code de déontologie

RFF a intégré dans son code de déontologie une disposition selon laquelle « Les salariés s'engagent à adopter des comportements respectueux et économes de l'environnement permettant, notamment, de limiter l'utilisation du papier, en imprimant courriels et documents seulement si nécessaire et en favorisant l'impression en noir et blanc, et les déplacements en voiture et en avion, en favorisant, autant que possible, les transports en commun et le transport ferroviaire. »

- Partenariat avec le Groupe d'Intérêt Public éco-citoyen Paris-Ile de France

<sup>2</sup> [http://www.fipan.fr/accueil\\_027.htm](http://www.fipan.fr/accueil_027.htm)

RFF est partenaire du GIP éco-citoyen du 13ème arrondissement de Paris (où siège l'entreprise). Le GIP réunit des entreprises, établissements publics, associations... afin de favoriser le développement du quartier et son attractivité. via des activités ludiques, culturelles, sportives... Il s'agit pour RFF-Siège de s'investir dans un projet local porteur des valeurs de développement durable quartier respectueux de l'environnement, participation citoyenne et « vivre ensemble », développement économique raisonné.

- **Organisation interne :**

Plus de 2% de l'effectif total de RFF est dédié aux sujets environnementaux (34 personnes).

RFF identifie le développement durable comme une mission stratégique pour l'entreprise : l'unité gouvernance et développement durable rattaché à la direction de la Stratégie, a spécifiquement en charge la définition de la stratégie de l'entreprise en matière de développement durable. La direction du Développement et la direction de la Qualité du réseau et de la Maintenance déploient la politique environnementale et assurent les missions de mise en qualité, sécurité et environnement, respectivement pour les opérations d'investissements et pour les opérations de renouvellement et d'entretien sur le réseau existant. La direction Juridique assure la sécurité juridique de l'entreprise : à cet effet, elle est chargée d'identifier et de prévenir les risques juridiques y compris en matière environnementale.

Chaque entité régionale de RFF, à l'exception d'une direction régionale, est dotée a minima d'un chargé de mission environnement qui assure la déclinaison régionale de la politique. Outre l'expertise technique qu'il apporte, notamment sur les questions environnementales, à l'ensemble des collaborateurs, il s'assure de la bonne prise en compte de la réglementation environnementale, aussi bien dans la maintenance et l'exploitation du réseau que pour la réalisation des opérations d'investissement, la conduite des grands projets et l'aménagement et la gestion du patrimoine. Il lui appartient de communiquer et de promouvoir le développement durable, aussi bien en interne qu'en externe (concertation avec les parties prenantes). Son travail sur le terrain lui permet de faire émerger des projets innovants et des expérimentations dans des domaines nouveaux (traitements phytosanitaires, continuité écologique...).

Chaque grand projet de développement de ligne nouvelle se voit dotée d'une personne dédiée aux questions environnementales.

Un fonctionnement en réseau :

Créé en 2004, le réseau Animation Métier Environnement (AME) regroupe tous les chargés environnement en région et au siège. Ce réseau favorise les échanges et le partage d'informations entre les services du siège et les directions régionales pour développer et capitaliser l'expertise technique et juridique (objectif de sécurisation juridique et réglementaire des projets) mais également pour accompagner le développement de l'entreprise dans ses métiers de gestionnaire d'infrastructure de plein exercice. Réuni tous les deux mois, il associe les représentants de la Direction des affaires juridiques et de la Direction du patrimoine, ainsi que de la Direction de la communication.

La Direction des relations extérieures, de la communication et de la concertation (DRECC) est dotée d'une unité spécifiquement en charge de la concertation. Le développement de la fonction de chargé de concertation au sein de cette direction, mais également sur certains grands projets et dans les directions régionales renforce la politique de concertation de l'entreprise.

Effectifs dédiés : 5 personnes au siège, dont une création de poste en 2012, une vingtaine de personnes en DR, dont deux créations de poste en 2012.

Le réseau des « Correspondants concertation », dont l'objectif est le partage de connaissances et d'expériences en matière de concertation entre les directions régionales d'une part et ces directions et le pôle concertation d'autre part, s'est également renforcé depuis 2004 puisqu'il comprend désormais une cinquantaine de membres.

- **Les démarches d'évaluations :**

#### Les études d'impact dans le contexte des projets ferroviaires

La compétence en matière environnementale de RFF s'est construite au départ sur les métiers liés aux grands projets de développement (construction de LGV...). Aujourd'hui, sa compétence en matière de procédures réglementaires et administratives est reconnue par les services instructeurs de l'Etat, notamment en matière d'évaluation environnementale.

En France, préalablement à l'octroi d'une autorisation de projet de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages, la réalisation d'une étude d'impact est nécessaire (loi n°76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature). En application du code de l'environnement, et notamment de son article L. 122-1 : « *Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact. Ces projets sont soumis à étude d'impact en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement.* ».

Une étude d'impact (EI) vise à évaluer les impacts d'un projet sur l'environnement et sur la santé humaine, et à garantir la bonne information du public sur ces incidences. Elle comprend notamment : « *Une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant notamment sur la population, la faune et la flore, les sites et paysages, les biens matériels, les continuités écologiques, les équilibres biologiques, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que les interrelations entre ces éléments* » (Art. R. 122-5).

En outre, pour les infrastructures de transports, l'EI comprend notamment une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances, une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation -déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter), et précise : « (...) *les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre (...)* ».

RFF, en tant que gestionnaire d'infrastructure de transport et maître d'ouvrage, est très largement concerné par les EI. Pour l'entreprise, la prise en compte de l'environnement dans les études des projets ferroviaires obéit à un processus itératif de concertation, de consultation de l'ensemble des services, spécialistes, experts du domaine au fur et à mesure de la définition et conception du projet à des échelles de précision croissantes. Cette démarche d'évaluation environnementale en continu est réalisée depuis les premières phases d'études jusqu'à la réalisation des travaux, et au-delà par suivi après la mise en service de l'ouvrage. Afin de sécuriser ce processus et de garantir sa mise en œuvre, RFF a intégré la démarche d'évaluation environnementale dans son Plan de management des projets d'investissement (PMPI) et dans son Plan de management des grands projets d'investissement (PMGPI).

Selon le code de l'environnement (article L. 122-1 IV), la décision d'autorisation d'un projet prend en considération l'EI, l'avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement (la formation Autorité Environnementale du CGEDD pour les projets ferroviaires) et le résultat de la consultation du public. L'avis de l'Autorité environnementale, public, porte sur l'environnement et sur les mesures de gestion prévues visant à éviter, atténuer ou compenser ces impacts (articles L.122-1 et L.122-4, R.122-6 et R.122-17 du code de l'environnement et R.121-14 et R.121-15 du code de l'urbanisme). En 2012, 22 études d'impact réalisées par RFF ont ainsi fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale :

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/les-avis-rendus-en-2012-a1430.html>

### L'analyse socio-économique des projets

Le code des transports prévoit notamment que les choix relatifs aux infrastructures de transport tiennent compte des impératifs de protection de l'environnement (article L1511-1), et que l'évaluation intègre les effets des transports sur l'environnement (L1511-2).

Pour l'évaluation de ses projets (construction d'une LGV, modernisation du réseau, électrification de voies ferrées...), RFF effectue des analyses socio-économiques sur la base de référentiels établis par l'Etat (instruction cadre de 2005 du Ministère des Transports relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transports) qui amènent à monétariser les coûts et avantages des projets. Dans ce cadre, les coûts des nuisances sonores, de la sécurité ou santé publique, de la pollution atmosphérique et de l'effet de serre sont pris en compte. Des évolutions de ces référentiels sont étudiées par des groupes de travail mis en place par l'Etat et auxquels participe RFF. Au titre des évolutions possibles figurent notamment l'adoption d'une analyse multicritère visant à qualifier et quantifier les effets sociaux, environnementaux et économiques y compris certaines externalités non prises en compte à l'heure actuelle, car difficilement monétarisables (biodiversité, paysage, aménagement du territoire...).

#### **2.1.2. Les actions de formation et d'information des salariés menées en matière de protection de l'environnement**

- **Actions de formations :**

L'entreprise propose des formations sur la réglementation environnementale applicable en phase projet. Les données de l'année 2012 sont des estimations car les données de l'année N sont disponibles en juillet de l'année N+1.

Estimations 2012 : **448** heures de formation dispensées, **64** agents de RFF formés. Ces heures de formations se répartissent ainsi :

<b>Formation Bruit</b>	231 heures de formation dispensées 33 agents de RFF formés
<b>Formation Protection de la nature</b>	133 heures de formation dispensées 19 agents de RFF formés
<b>Formation Loi sur l'eau</b>	84 heures de formation 64 agents de RFF formés

- **Actions de communication/sensibilisation :**

Campagne de communication multimédia à destination de l'ensemble des salariés sur les actions de l'entreprise en matière de gestion de déchets et de maîtrise de la consommation de phytosanitaire lors de la semaine du développement durable.

Actions locales en 2012 :

Direction régionale Midi Pyrénées : sensibilisation des collaborateurs sur les modes de transport doux dans le cadre de la constitution de son plan de déplacement d'entreprise (PDE).

DR Ile de France : organisation d'un séminaire sur le bruit ferroviaire (autorités publiques, associations, SNCF Infra...)

Publication de documents à destination d'un large public :

Publication du guide « Biodiversité et grands projets ferroviaires : intégrer les enjeux écologiques dès le stade des études » élaboré avec France Nature Environnement dans le cadre du partenariat RFF/FNE.

<http://www.rff.fr/fr/developpement-durable/nos-projets/preserver-la-biodiversite>

Publication d'une collection de 5 livrets thématiques (bilan de la clause sociale, des travaux, bilan carbone, biodiversité et sécurité) retour d'expérience de la LGV Rhin-Rhône Branche Est (mise en service en décembre 2011) et d'une plaquette maîtrise de la végétation par la DR Bourgogne Franche Comté

<http://www.rff.fr/fr/le-reseau/pres-de-chez-vous/regions/bourgogne-franche-comte/actualites-956/collection-les-cahiers-de-la-lgv>

- **Actions d'information :**

Le réseau Animation Métier Environnement (AME) intervient régulièrement dans les réseaux métier de RFF sur des questions environnementales afin d'informer les participants des évolutions réglementaires, des améliorations des processus et méthodes, et les sensibiliser à la nécessaire anticipation des problématiques environnementales. L'année 2012 a été particulièrement consacrée à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

### **2.1.3. Les moyens consacrés à la prévention des risques environnementaux et des pollutions**

- **Pollutions sonores :**

Un point noir du bruit (PNB) est un bâtiment sensible localisé dans une zone de bruit critique dont les niveaux sonores en façade sont supérieurs à 73 dB(A) le jour ou 68dB(A) la nuit pour le ferroviaire. RFF a investi en faveur de la résorption des points noirs bruit ferroviaires :

- 7 M€ en 2010
- 10 M€ en 2011
- 10 M€ en 2012

- **Pollutions diffuses** (produits phytosanitaires):

En termes d'investissements sur le réseau, RFF a consacré en 2012 1.3 M€ sur des innovations environnementales qui visent à réduire l'empreinte environnementale du réseau. Il s'agit notamment de tester en phase préindustrielle des dispositifs constructifs de prévention de pousse de la végétation pour ne pas devoir épandre par la suite des produits phytosanitaires et des rétablissements des continuités écologiques de cours d'eau. En 2012, des expérimentations ont ainsi porté sur 16 km de voies avec des tests de produits anti-repousse de végétation, placés sous les pistes à l'occasion de travaux de renouvellement de la voie. Ces tests grandeur nature ont vocation, selon leur résultat, à être généralisé à l'ensemble du réseau.

- **Etudes**

RFF mène des études visant à améliorer sa connaissance de certaines problématiques environnementales afin de mieux appréhender la prévention des risques environnementaux.

Etude « Analyse du cycle de vie de l'infrastructure ferroviaire » dans une démarche d'écoconception

Montant : 160 K€ (en collaboration avec le laboratoire Navier)

Etude relative au ballast et sa caractérisation (déchet dangereux/non dangereux)

Montant : 150 K€ (en collaboration avec la SNCF- Direction Technique de l'Ingénierie-Environnement)

Projet TiMBIRDE relatif à la recherche de solutions alternatives à l'utilisation de la créosote pour le traitement des bois (traverses et appareils de voie). L'objectif de ce projet, ). L'objectif de ce projet, porté par le FCBA<sup>3</sup> et la fédération du bois et labélisé en mars 2012 au titre du 13ème appel à projets du Pôle de Compétitivité par l'Etat, est notamment de développer des produits innovants pour le traitement du bois, à faible impact sur la santé et l'environnement, tout en tenant compte de la gestion de la fin de vie desdits produits (démarche d'écoconception).

Montant : engagement de RFF à hauteur de 150K€ (en collaboration notamment avec la SNCF-Infra)

- **Moyens consacrés à la protection de l'environnement dans le cadre des projets d'investissement :**

<sup>6</sup> Les questions environnementales doivent faire partie des données de conception des projets au même titre que les autres éléments techniques, financiers, etc. Cette conception doit tout d'abord s'attacher à éviter les impacts sur l'environnement, y compris au niveau des choix fondamentaux liés au projet (nature du projet, localisation, voire opportunité).

Cette phase est essentielle et préalable à toutes les autres actions consistant à minimiser les impacts environnementaux des projets, c'est-à-dire à réduire au maximum ces impacts et en dernier lieu, si besoin, à compenser les impacts résiduels après évitement et réduction (doctrine relative à la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur le milieu naturel destiné aux maîtres d'ouvrages, à leurs prestataires et aux services de l'État -ministère en charge de l'Ecologie –mars 2012). Dans la conception même des projets, RFF mène sa démarche d'évaluation environnementale en continu et d'intégration de l'environnement en appliquant la séquence éviter/réduire/compenser, et en ce sens, prend des mesures qui entrent dans le champ de la prévention des risques et des pollutions. L'estimation des coûts des mesures de réduction et de compensation est difficile (de l'ordre de 4 à 7 % du coût total d'un projet). En revanche, il est impossible d'identifier les économies et/ou les coûts de l'évitement, c'est-à-dire de monétariser les mesures d'évitement et donc de chiffrer les mesures de prévention dans le cadre des projets d'investissement.

---

<sup>3</sup> FCBA : Institut Technologique Forêt Cellulose Bois-construction Ameublement

- **Moyens consacrés à la protection de l'environnement dans le cadre de l'entretien de l'infrastructure**

L'existence d'une convention globale de gestion de l'infrastructure dans laquelle la SNCF Infra s'impose le respect de l'ensemble des obligations environnementales amène à traiter les problèmes environnementaux dans le cadre général de la politique de gestion de l'infrastructure. En conséquence, il n'existe pas de ligne comptable ou de budget fléché dédié. Les moyens sont intégrés dans les projets (budget amiante, PNB, autres).

#### **2.1.4. Les montants des provisions et garanties pour risques en matière d'environnement, sous réserve que cette information ne soit pas de nature à causer un préjudice sérieux à la société dans un litige en cours**

L'activité de gestionnaire d'infrastructure de l'entreprise l'amène à retirer de son réseau dans des opérations d'entretien et de renouvellement des traverses en bois traitées à la créosote.

Cette substance, utilisée de manière historique par le système ferroviaire et sans substitut technique et économique actuellement, confère à la traverse en bois une résistance aux agressions extérieures, fongiques notamment, et donc une plus grande longévité que le bois non traité (30 ans minimum contre 10 ans maximum). Les traverses en bois créosotées en fin de vie sont classées comme déchet dangereux, ce qui implique un coût de traitement de ces déchets élevé : environ 90€ par tonne de traverses, tout compris (coût du transport, coût d'élimination, taxe générale sur les activités polluantes,).

A la suite du classement de la traverse en bois créosotée en déchet dangereux, d'un durcissement du contexte général autour de ce déchet (exigences réglementaires croissantes, fortes attentes des associations environnementales et des autorités de contrôle, défaillance d'un prestataire) et d'un coût unitaire de gestion relativement élevé, les Commissaires aux comptes ont demandé à l'entreprise en 2011 de passer dans ses comptes une provision globale qui prend en compte de manière actualisée le coût du traitement de l'ensemble du stock des traverses en bois créosotées posées à ce jour sur le réseau. Cette provision, d'un montant de 75.8 M€, a été passée en 2012 dans les comptes 2011. Elle a été révisée à 71.1 en 2013 dans les comptes 2012. L'évolution à la baisse de la provision fait suite à une actualisation du stock de traverses en bois créosotées sur le réseau. Celui-ci s'affiche en diminution en raison de la pose de traverses en béton en remplacement de traverses en bois créosotées.

## **2.2. Pollution et gestion des déchets**

### **2.2.1. Les mesures de prévention, de réduction ou de réparation de rejets dans l'air, l'eau et le sol affectant gravement l'environnement**

- **Rejets dans l'eau et le sol : l'utilisation des produits phytosanitaires**

Les produits phytosanitaires sont utilisés sur le réseau ferré national pour le désherbage de 70 000 km de voies ferrées (95 000 ha). En 2012 le poids de produits phytosanitaires achetés s'élève à 108 354 kg pour un budget d'environ 5 M€, soit 10% à 20% du coût total du traitement phytosanitaire. Bien que cette quantité de pesticides soit en baisse régulière depuis 20 ans (-40%), la préservation des nappes phréatiques et des eaux de surfaces demeure un enjeu majeur pour RFF.

### Responsabilité en tant que maître d'ouvrage :

En phase exploitation, RFF, via la SNCF gestionnaire d'infrastructure déléguée, utilise des produits phytosanitaires pour prévenir et/ou détruire toute pousse végétative sur les voies et pistes de son réseau. Quoique nécessaires pour assurer la sécurité et la fiabilité des circulations, ces opérations sont soumises au droit commun de la protection des eaux de surfaces et souterraines. RFF respecte les contraintes, voire les interdictions, édictées au moment de la création des périmètres de protection de captage d'alimentation en eau potable lorsque ces derniers sont traversés par une voie ferrée.

#### ○ Engagement pour diminuer l'utilisation de produits phytosanitaires :

RFF a travaillé à l'élaboration d'un partenariat relatif à la diminution de l'usage des herbicides sur les voies ferrées avec les ministères de l'Ecologie, de l'Agriculture et de la Santé ainsi qu'avec la SNCF Infra, et dont la signature devrait avoir lieu courant 2013.

#### ○ Initiatives de substitution des produits phytosanitaires :

RFF teste des solutions constructives anti-végétation (notamment techniques de recouvrement de la végétation afin de limiter sa croissance) qui pourraient permettre de conjuguer absence de végétaux, absence d'épandage et coûts maîtrisés (16 km de voies avec des tests de produits anti-repousse de végétation, placés sous les pistes à l'occasion de travaux de renouvellement de la voie.)

#### ○ Réflexion sur l'externalisation du traitement de la végétation :

Avec la SNCF Infra, l'entreprise expérimente l'externalisation du traitement de la végétation des « dépendances vertes » de l'infrastructure (partie attenante qui s'étend en moyenne, au-delà de trois mètres après les voies). Trois contrats avec des prestataires spécialistes de l'entretien de la végétation, ont été signés. L'ONF pour la région de l'Artois-Hainaut, la société La Serpe pour la région Aquitaine et le groupement d'entreprises Bon et Rossi pour le Sud-Est de Paris. L'objectif est que les prestataires, dès 2013, réalisent un état des lieux de l'infrastructure et de la végétation en tenant compte des réglementations, notamment environnementales, applicables sur leur territoire. Ils s'engagent à définir par la suite un schéma directeur et des plans de gestion qui garantiront une maîtrise de la végétation respectueuse de l'environnement et compatible avec l'exploitation du réseau.

#### ● **Déversements accidentels significatifs**

A notre connaissance, il n'y a pas eu de déversements accidentels significatifs en 2012.

### **Les mesures de prévention, de recyclage et d'élimination des déchets**

#### ● **Mesures de prévention : initiatives visant à réduire la quantité de déchets produits**

### Ballast :

Le ballast est en partie réutilisé à des fins ferroviaires, ou par criblage, ou après retraitement ; le retraitement consiste en 3 opérations : coupure des matériaux pour garantir sa granulométrie, retouche de l'angularité -retaille des arêtes saillantes du ballast pour les rendre plus saillantes, sans les concasser, et le lavage pour ôter la poussière et les fines particules. Une partie du ballast dégarni non réutilisé fait l'objet d'une revente (source : SNCF Infra). RFF a engagé une recherche auprès de Direction Technique de l'Ingénierie-Environnement-de la SNCF afin d'améliorer sa connaissance du ballast et ainsi, améliorer la gestion de son ballast en fin de vie ferroviaire en trouvant éventuellement d'autres exutoires (exemple : valorisation en tant que matière première -granulat- pour être utilisé en sous-couches routières...). Cette recherche devrait être clôturée à la fin du 1er trimestre 2013.

### Rails et traverses :

RFF réemploie les rails et les traverses encore en bon état, dès lors que cela est possible (nécessité de débouchés immédiat sur une opération ferroviaire) et dans le respect des prescriptions réglementaires (notamment article L 541-1 s. code de l'environnement).

- **Traitement des déchets (par type et par mode)**

Les modes de traitement des déchets sont définis aux articles L 541-1 et suivants du code de l'environnement : préparation en vue de la réutilisation, recyclage, valorisation (notamment valorisation énergétique), élimination.

### Traverses :

78 000 tonnes retirées du réseau (38000 tonnes maintenance courante et stock historique, 40000 tonnes en investissement, RVB SNCF) –source : SNCF Infra

Mode de traitement : valorisation énergétique (cimenteries /chaufferies industrielles)

La gestion des traverses en fin de vie est organisée au travers notamment de deux marchés cadres passés pour notre compte par la SNCF Infra, l'un pour les traverses issues de l'entretien courant et du stock historique, donc des traverses réparties de manière diffuses sur le territoire et souvent en mauvais état, et l'autre pour les opérations de renouvellement de la voie, donc des quantités plus importantes et plus localisées.

### Amiante :

121 tonnes (retirée du patrimoine bâti de RFF) / pour mémoire : 35T (2009), 238T (2010-les gobelins), 632T (2011-Bordeaux-St Germain)

Mode de traitement : élimination (vitrification)

### Rails :

Mode de traitement : recyclage (100%).Les rails, en acier, sont réutilisés quand leur niveau d'usure le permet ou recyclés à travers des filières locales. L'acier est vendu pour refonte ou réemployé à d'autres usages ferroviaires, généralement pour des voies de services.

## **2.2.2. La prise en compte des nuisances sonores et de toute autre forme de pollution spécifique à une activité**

- **Bruit de circulation :**

La limitation du bruit pour les populations riveraines des voies ferrées est encadrée par des textes législatifs et réglementaires tant européens que nationaux. En France, deux dispositifs complémentaires concourent à la résorption des situations acoustiques critiques le long des voies ferrées :

- les observatoires des points noirs du bruit (PNB) : la réglementation fixe les valeurs seuils qui permettent d'une part de définir un bâtiment point noir bruit. Un point noir du bruit (PNB) est un bâtiment sensible-bâtiments d'habitation, ou des établissements, d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale...- localisé dans une zone de bruit critique dont les niveaux sonores en façade sont supérieurs à 73 dB(A) le jour ou 68dB(A) la nuit pour le ferroviaire. Un recensement des points noirs du bruit ferroviaire a été établi. Des objectifs de résorption à atteindre sont fixés par l'observatoire des PNB.
- la cartographie stratégique du bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) en application de la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement. Les PPBE intègrent les plans d'action de résorption des observatoires des points noirs du bruit.

#### Volet préventif :

RFF établit les données de classement des voies bruyantes : ces dernières sont transmises aux préfets en vue du classement de ces voies et de leur report dans les documents d'urbanisme locaux afin de maîtriser le développement de zones d'habitat le long des voies existantes.

RFF est tenu de limiter le bruit le long de ses projets d'aménagement de lignes nouvelles et de lignes ferroviaires existantes, en application de l'article R571-44 du code de l'environnement :

*« La conception, l'étude et la réalisation d'une infrastructure de transports terrestres (...) sont accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives.*

*Le maître d'ouvrage (...) est tenu (...) de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de cette infrastructure soient limitées (...) ».*

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

#### Volet curatif :

En application de l'article R571-48 Code Env., RFF est tenu de respecter les niveaux sonores maximaux autorisés par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats, ou, si cela n'est pas possible (économiquement ou environnementalement) par un traitement sur le bâti « *qui tient compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit* ». (Exemple : isolement acoustique)

Jusqu'en 2012, RFF s'est engagé à traiter certaines des zones les plus critiques, pour un montant de 140 millions d'euros, tous financements confondus.

RFF a construit 6000 mètres linéaire d'écrans (chiffre fin 2012)

RFF a traité :

- 203 bâtiments PNB en 2009, ce qui équivaut à des mesures de protection bénéficiant à 2707 personnes
- 60 bâtiments PNB en 2010, ce qui équivaut à des mesures de protection bénéficiant à 1200 personnes
- 289 bâtiments PNB en 2011, ce qui équivaut à des mesures de protection bénéficiant à 1849 personnes.

Données 2012 : Les données ne sont pas disponibles à la date de publication du rapport.

- **Bruit de chantier :**

La limitation des nuisances sonores pendant les phases de chantier est également encadrée par une réglementation nationale. Lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le maître d'ouvrage doit fournir au(x) préfet(s) des départements et aux maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux et les installations de chantier, un document « prise en compte du bruit durant le chantier » récapitulant les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances.

Au vu de ces éléments, le préfet peut, lorsqu'il estime que les nuisances sonores attendues sont de nature à causer un trouble excessif aux personnes, prescrire des mesures particulières de fonctionnement du chantier, notamment en ce qui concerne ses accès et ses horaires. La réglementation au titre du « bruit de voisinage » s'attache quant à elle à faire respecter des règles « d'emploi normal » des matériels sur les chantiers.

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

En 2012, RFF a élaboré une charte des chantiers durables (publication courant 2013) à destination de ses fournisseurs et sous-traitants.

## **2.3. Utilisation durable des ressources**

### **2.3.1. La consommation d'eau et l'approvisionnement en eau en fonction des contraintes locales**

RFF considère que les impacts liés à ses consommations d'eau sont non significatifs et ne concernent que la consommation domestique (« vie au bureau »), car l'entreprise ne prend pas en compte les consommations d'eau sur les chantiers de construction ou de maintenance qui sont consolidés par SNCF INFRA. .

La consommation d'eau 2011 au siège de RFF a été évaluée à 6 433 m<sup>3</sup>.

### **2.3.2. La consommation de matières premières et les mesures prises pour améliorer l'efficacité dans leur utilisation**

- **Matières premières consommées :**
  - Roche (Ballast) : 2 060 000 T
  - Acier (Rail) : 116 400 T
  - Traverses bois et béton : 371 000 T (la répartition bois/béton n'est pas connue car elle n'est pas détaillée dans la Convention de Fourniture ; cf annexe).

- **Mesures prises pour améliorer l'efficacité de leur utilisation :**

L'entretien, la maintenance et le développement du réseau ferroviaire, qui visent à répondre aux besoins de déplacements, conduisent inévitablement à la consommation de ressources naturelles non renouvelables. Afin de mieux maîtriser la pression sur ces ressources, RFF a lancé deux projets de recherche en la matière.

#### Analyse du cycle de vie de l'infrastructure ferroviaire

Il s'agit de développer un outil d'évaluation des impacts sur l'environnement des activités associées au système voie ferrée, depuis l'extraction des matières premières jusqu'à son traitement en fin de vie (mise en décharge, élimination des déchets), en passant par sa vie en œuvre (utilisation, entretien, maintenance), basé sur les normes d'Analyse de Cycle de Vie.

L'objectif de l'utilisation de l'ACV est d'avoir une meilleure connaissance des impacts environnementaux associés aux produits afin d'identifier et de hiérarchiser les priorités d'amélioration et éclairer les choix techniques et organisationnels.

RFF a lancé cette démarche d'éco-conception de l'infrastructure ferroviaire : en 2012, une première étape a consisté en la réalisation de l'ACV des constituants la voie (rails, traverses, ballast...), les constituants des terrassements et les constituants des ouvrages d'art. Les étapes suivantes sont la réalisation des ACV pour les plateformes ferroviaires, les éléments de signalisation et d'alimentation, afin d'avoir à terme une analyse complète de l'infrastructure ferroviaire (assembler toutes les ACV pour en faire un modèle ramené au km linéaire). Favorisant une vision globale des impacts générés par les produits ou procédés, l'ACV nous fournira ainsi des éléments d'aide à la décision quant aux choix de nos process industriels et de solutions innovantes (traverses composites, voies sur dalle...).

#### Etude relative à l'optimisation globale de la consommation d'énergie

Dans un contexte de sobriété énergétique, cette étude a pour objectif d'améliorer l'empreinte carbone de nos projets d'investissement dès la phase de conception d'un projet ferroviaire, par leur conception technique, en particulier leur géométrie (profil, courbe,...) et l'organisation des travaux (comment consommer moins en phase de réalisation et en phase d'exploitation).

### **2.3.3. La consommation d'énergie, les mesures prises pour améliorer l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables**

#### Utilisation de la visioconférence :

La visioconférence étant mise à disposition des collaborateurs depuis fin 2009, RFF a engagé en 2012 une analyse de l'utilisation de la visioconférence. Ce bilan ex-post constitue à ce jour un travail inédit, y compris pour le prestataire Orange.

Les effets de la visioconférence sur les déplacements, l'énergie, les émissions de GES, le coût global pour RFF et le temps de disponibilité dégagé pour les agents ont été évalués en s'appuyant en partie sur les données recueillies pour la réalisation du bilan des émissions de GES.

Résultats : entre 2009 et 2011, les dépenses de transport par agent de RFF, pour les déplacements relevant du périmètre de la visioconférence, ont baissé de 13%. On constate une nette corrélation entre le niveau d'usage de la visioconférence et l'évolution du nombre de déplacements comparables par agent (ex : -20% en DR Midi-Pyrénées). Toutefois, les avantages identifiés (aspects environnementaux et économiques) peuvent paraître limités, du fait des facteurs suivants :

- la consommation d'énergie de la plateforme de télécommunication est importante et sa mutualisation avec d'autres usagers est mal connue ;
- le faible taux d'utilisation des salles de visioconférence (11% en moyenne à RFF) concentre les émissions et le coût du fonctionnement sur peu de réunions ;
- les faibles coûts et contenu carbone du transport ferroviaire en font une solution compétitive par rapport à la visioconférence.

- **Consommation d'électricité :**

En 2012, RFF a acheté pour près de 89 745 MWh d'électricité pour faire face à la consommation propre du réseau ferroviaire. Cette dernière correspond à l'énergie consommée à vide, i.e. sans passage de train, par les installations électriques d'approvisionnement (sous stations électriques, fils caténares, etc.) et les installations de signalisation.

En 2011, la consommation d'énergie de l'activité tertiaire (bureau) était de (bilan des émissions GES) : 11 GWh. En termes d'émissions de gaz à effet de serre (GES), cela représente 1044 tonnes CO<sub>2</sub> équivalent.

- **Energies renouvelables :**

RFF s'est engagé dans une réflexion sur les possibilités pour l'entreprise de contribuer au développement des ENR. Les pistes de réflexion sont :

- Bâtiments : intégrer lors de rénovations lourdes des sources d'approvisionnement provenant d'énergies renouvelable
- Terrains : développer l'offre locative pour les ENR (fournir des terrains à un prestataire qui supporte le projet, types agriculteurs, entreprises de biomasse...)
- développer les projets biomasse, sur les terrains non ferroviaires non ciblés, sur les lignes inutilisées, sur les terrains délaissés autour du RFN (hors périmètre GID)

Des expérimentations sont également menées en régions (DR Bourgogne Franche Comté) : une expérimentation éolienne, exploitation de la biomasse sur les terrains en friches en contrat avec l'ONF. Ces projets ont vocation à être étendu à d'autres DR.

#### **2.3.4. L'utilisation des sols**

- **Valorisation foncière**

RFF est propriétaire de 103 000 hectares (2<sup>ème</sup> plus grand propriétaire foncier de France). Les emprises foncières sont constituées des voies (80%), des emprises ferroviaires et des emprises de terrains nécessaire au ferroviaire.

##### Valorisation des terrains : surfaces cédées

- 2009 : 605 hectares cédés dont 24 ha transformées en logements ;
- 2010 : 477 hectares cédés dont 25 (5%) ha transformées en logements ;
- 2011 : 314 hectares cédés dont 11 ha transformées en logements ;
- 2012 : 345 hectares cédés dont 11 ha transformées en logements (source : outil VIVACITE)

Une part importante de la surface de terrains cédée par RFF consiste en emprises de lignes inutilisées, essentiellement afin d'accompagner les projets de collectivités territoriales (les voies vertes sont le type de valorisation le plus courant). La fermeture de ligne constitue l'étape-clé dans le processus de valorisation. Sur les lignes fermées par RFF entre 2008 à 2011, les collectivités prévoyaient la réalisation de plus de 200 km de voies vertes, réparties comme suit :

- 2008 : 16 km
- 2009 : 23 km
- 2010 : 52 km
- 2011 : 111 km

RFF redéfinit actuellement sa politique de valorisation des lignes inutilisées. A partir de 2013, la fermeture et la cession de ligne ne constituent plus un prérequis pour l'entreprise. La valorisation de la plupart de ces emprises sera à l'avenir réalisée dans le cadre de la propriété de RFF.

#### Valorisation des terrains : contribution au développement des ENR (cf § ci-dessus)

- **Dépollution des sols:**

En 2012, une expérimentation de dépollution par les plantes (phytoremediation) a été menée sur le site Tonnerre, dont le retour d'expérience sera réalisé au cours de l'année 2013.

## **2.4 Changement climatique**

### **2.4.1 Les rejets de gaz à effet de serre**

- **Diagnostic triennal des émissions de gaz à effet de serre (GES) (article 75 de la loi Grenelle II)**

Le bilan GES doit être réalisé tous les 3 ans. RFF réalise son bilan de GES « vie au bureau » conformément à l'article 75, sur les scope 1 et 2 (obligatoire) ainsi que sur certains éléments du scope 3 (facultatif) : achats, fret, immobilier, déchets, déplacements (domicile-travail/professionnel/visiteurs).

Le bilan GES comptabilise les émissions du siège et des directions régionales de RFF :

2009 : bilan GES réalisé sur la base des données 2008 du siège et de 5 DR

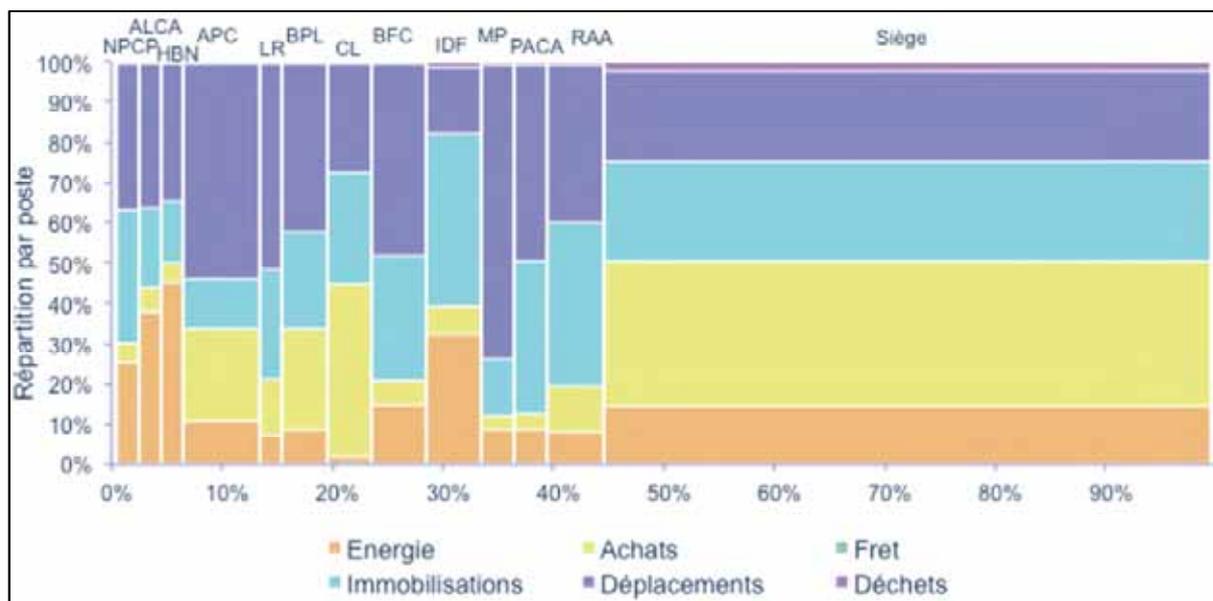
2010 : bilan GES réalisé sur la base des données 2009 des 7 autres DR

2012 : actualisation du bilan GES sur la base des données 2011 du siège et des 12 DR, et élaboration d'un plan d'action de réduction des émissions.

#### Bilan période 2009-2011 :

Les émissions de GES de l'établissement RFF pour l'année 2011 s'élèvent à 6900 tonnes équivalent CO2 (5900 tonnes en 2008-09, +17%), soit 5,1 tonnes par agent (5,2 tonnes en 2008-09). Les émissions ont donc naturellement suivi la croissance des effectifs de l'établissement.

Répartition des émissions de GES de RFF par site et par poste :



Source : Bilan des émissions de GES de RFF (article 75) 2012, disponible sur le site de RFF <http://www.rff.fr/fr/developpement-durable/nos-projets/promouvoir-l-efficacite-carbone-du>

### Plan d'action de réduction des émissions

RFF s'engage dans une démarche de progrès, via un plan d'actions relevant de 4 thématiques :

- Général : (exemple : convenir d'objectifs individuels liés à la mise en œuvre des actions du plan)
- Déplacements (ex : expérimenter le télétravail...)
- Réduction du poids des immobilisations dans l'environnement de travail et économies d'énergie (ex : évaluer l'opportunité de s'alimenter davantage en énergie moins carbonée ou renouvelable...)
- Matériaux et services/déchets (ex : systématiser le recyclage ou la réutilisation du matériel informatique)

Chaque site de RFF (siège et DR) opte pour une série d'actions parmi celles proposées et s'engage à les mettre en œuvre sur une période de 3 ans. L'objectif est de réduire les émissions de GES par agent d'environ 10% sur la période 2013-2015. Les progrès réalisés seront mesurés via un reporting annuel et l'actualisation du bilan en 2015.

### • Bilan carbone LGV

Un premier BC a été réalisé sur la ligne LGV Rhin-Rhône branche Est par RFF, avec l'ADEME et la SNCF, sur la base de l'ensemble de la durée de vie du système de transport (conception, construction, exploitation/ infrastructure, gares et matériel roulant). Il en ressort que la conception, la construction et l'exploitation pendant 30 ans génèrent 2 millions teCO<sub>2</sub>, mais que 12 ans après la mise en service, la LGV Rhin-Rhône devient « carbone positive » : les émissions évitées par le report modal deviennent supérieures aux émissions générées par la conception, la construction et l'exploitation-maintenance de la ligne.

<http://www.rff.fr/fr/developpement-durable/nos-projets/promouvoir-l-efficacite-carbone-du>

- **Participation de RFF à l'Observatoire des transports énergie – environnement des infrastructures de transport (OEET)**

Suite à l'engagement n°13 du Grenelle, un observatoire des transports a été créé aux fins d'évaluer les émissions des transports selon une méthodologie commune.

RFF, en tant que gestionnaire d'infrastructure de transport, est partie prenante de l'OEET et a participé à l'élaboration du « Guide de validation des logiciels d'évaluation environnementale (écocomparateurs) des infrastructures de transports ».

En 2012 : finalisation des travaux et publication du guide, disponible à l'adresse suivante <http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=25287>

#### **2.4.2 L'adaptation aux conséquences du changement climatique**

- **Participation à la mise en place du Plan National d'Adaptation aux Changements Climatiques**

En 2011, la France s'est dotée d'un Plan National d'Adaptation aux Changements Climatique (PNAAC). Piloté par le ministère en charge de l'Écologie, il se décline en plusieurs volets, dont un relatif aux transports.

En tant que gestionnaire d'infrastructure de transport ferroviaire, RFF a participé en 2012 au groupe de travail en charge de 2 actions du PNACC relatives aux infrastructures de transports :

- l'action 1 qui consiste à passer en revue et adapter les référentiels techniques pour la construction, l'entretien et l'exploitation des réseaux de transport (infrastructures et matériels) en métropole et Outre-mer
- l'action 3 dont l'objectif est de définir une méthodologie harmonisée pour réaliser les diagnostics de vulnérabilité des infrastructures et des systèmes de transport terrestre, maritime et aéroportuaire.

Le travail de ce groupe se poursuivra en 2013 et un séminaire de retour d'expérience est prévu au mois de juin.

- **Protection de la biodiversité**

#### **2.4.3 Mesures prises pour préserver ou développer la biodiversité**

C'est avec l'expérience des grands projets que RFF a identifié les impacts sur la faune et la flore causés par son infrastructure.

##### ***L'évitement des impacts sur les milieux naturels, la réduction et la compensation***

La politique biodiversité définie par RFF privilégie l'évitement des impacts sur les milieux naturels, dès la phase amont de la conception des projets. Le principe d'évitement est ensuite appliqué tout au long des études.

A chaque étape, les impacts qui ne peuvent être évités sont réduits, puis les "impacts résiduels" donnent lieu à compensation. RFF s'appuie par ailleurs sur ses parties prenantes dans le processus d'élaboration de sa politique et de ses grands projets.

En 2012, un guide de bonnes pratiques environnementales (guide « biodiversité et grands projets ferroviaires : intégrer les enjeux écologiques dès le stade des études »), élaboré avec France Nature Environnement dans le cadre de notre accord de partenariat a été publié (<http://www.rff.fr/fr/developpement-durable/nos-projets/preserver-la-biodiversite>). Il est destiné à tous les acteurs impliqués sur les projets ferroviaires. A noter que sur la base de ce guide, la direction de la mission Grand Projets du Sud-Ouest (GPSO) a opéré un recensement de la biodiversité sur le tracé des lignes Bordeaux – Espagne et Bordeaux – Toulouse. Sur plus de 400 km et 6 départements (Gironde, Landes, Lot-et-Garonne, Pyrénées-Atlantiques, Haute-Garonne et Tarn-et-Garonne) pour mener la démarche d'évitement des enjeux dans le cadre de la définition du meilleur tracé, notamment vis-à-vis de la biodiversité. Ces inventaires ont été réalisés sur 2 cycles annuels, 2010 et 2011, avec des compléments en 2012 et ont permis de recenser les espèces faunistiques et floristiques présentes sur une large bande de 3 km. Ces inventaires confrontent les variantes de tracés aux données naturalistes récoltées, pour rechercher un évitement optimum.

Les compléments 2012 ont permis de poursuivre les optimisations du tracé et du projet qui va être présenté à enquête publique au cours du second semestre 2013.

Dans le cadre du programme de mesures supplémentaires en faveur de la biodiversité de la LGV Rhin-Rhône, 24 actions ont bénéficié en 2012 de financements pour un montant de 228 048,11€ sur le budget total de 4,57 M€. Ces actions ont porté sur des restaurations de zones humides et de bras morts, des mises en place de verger et d'îlots de sénescence, des aménagements de sites à chiroptères et des travaux de lutte contre la renouée du Japon en Franche-Comté et en Bourgogne.

Une convention pluriannuelle d'objectifs a été signée avec le Conservatoire Botanique de Franche-Comté 2011-2015 et l'année 2012 a été consacrée à la prospection d'espèces végétales dans deux zones de gares, sur 24 km de voies vertes, et sur 6 sites d'emprises ferroviaires non utiles au ferroviaire. Les résultats viseront à mieux connaître les emprises et à proposer des solutions innovantes de plantations sur les talus lors de travaux importants de renouvellement.

- **Les projets de recherche**

RFF participe à la recherche sur la biodiversité à travers trois projets de recherche en cours :

- le projet COPAFAUNE qui s'intéresse aux effets des grandes infrastructures de transport (autoroutes et LGV) sur la fragmentation des populations animales, notamment les batraciens, mené avec l'université de Lyon II.

- le projet TRANS-FER, co-financé par l'Etat dans le cadre de l'appel à projets de la stratégie nationale pour la biodiversité. Il a pour objectif, sur des tronçons du réseau classique et du réseau LGV, d'évaluer la perméabilité écologique transversale du réseau ferroviaire par le déploiement de nouveaux protocoles scientifiques, la détermination des groupes d'espèces les plus concernés par la fragmentation et améliorer la transparence écologique du réseau par la mise au point d'un catalogue de mesures de restauration des continuités écologiques et de leurs abords. Il est mené notamment avec le Muséum national d'histoire naturelle et le CNRS.

- **Club Infrastructures Linéaires et Biodiversité**

RFF fait partie du Club Infrastructures Linéaires et Biodiversité (CIL&B), club informel qui regroupe 9 gestionnaires d'infrastructures linéaires qui a pour objet de réfléchir ensemble aux problématiques communes d'un maître d'ouvrage en matière de biodiversité, de partager les retours d'expérience et de faire connaître le travail réalisé auprès des partenaires extérieurs, notamment l'administration en charge de l'environnement et d'être présents dans les multiples instances. RFF représente le CIL&B au comité nationale trame verte et bleu.

La trame verte et bleue est un outil d'aménagement du territoire, issu du Grenelle, qui vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national (constituée des réservoirs de biodiversité et des corridors qui les relient). Le comité national Trame verte et bleu (CNTVB) est chargé de cadrer les travaux régionaux de construction de la TVB. RFF y est membre titulaire au sein du collège de représentants d'organismes socioprofessionnels, de propriétaires et d'usagers de la Nature, en qualité de représentant d'entreprises et gestionnaires d'infrastructures linéaires. Le CNTVB ne s'est réuni qu'une fois en 2012 (échéances électorales).

### **3 Informations sociétales**

#### **3.1 Impact territorial, économique et social de l'activité de la société**

##### **3.1.1 En matière d'emploi et de développement régional**

RFF cherche à développer et à pérenniser sur les projets d'investissements les ressources et emplois locaux. Cela se traduit par des actions en faveur des associations d'insertion et des marchés qui exigent qu'une part des emplois créés lors des projets d'investissements soit destinée aux personnes éloignées de l'emploi.

En termes de travaux d'entretien, RFF fait appel conformément aux textes qui régissent l'organisation ferroviaire à SNCF Infra qui dispose d'un maillage territorial fort de centres d'entretien. RFF participe par ce moyen au maintien d'activité dans des territoires ruraux notamment.

##### **3.1.2 sur les populations riveraines ou locales**

La politique volontariste de concertation promue par RFF fait de l'établissement un acteur reconnu en France en la matière. Cette politique s'est notamment traduite en 2012 par plusieurs actions de renforcement et de formalisation des actions de concertation :

- La réalisation d'une version maquettée (4 pages) de la « Charte de la conduite de la concertation » de l'entreprise (6 engagements en matière de dialogue avec les acteurs politiques et socio-économiques et de participation du public) qui avait été validée par le Conseil d'Administration en mai 2011. Ce document a été largement diffusé au sein de l'entreprise et est disponible par le grand public sur le site [www.rff.fr](http://www.rff.fr). Plusieurs concertations initiées sur des projets ferroviaires font explicitement référence à cette charte. La charte traduit ainsi une diffusion et un renforcement de la politique de concertation de l'entreprise.

- Le lancement d'une démarche d'évaluation des effets de la concertation sur les projets et les équipes de RFF. Cette évaluation prend en compte les engagements de la charte de la conduite de la concertation de RFF et pose les premiers jalons de l'évaluation de l'application de cette charte. Une méthodologie a été élaborée et testée sur deux concertations, puis finalisée. Cette démarche va être formalisée et développée à plus grande échelle en 2013.
- Le renforcement de la politique de concertation de l'entreprise (cf § 2.1.1).
- La poursuite d'un programme de formations à la concertation qui a été renforcé et stabilisé en 5 niveaux. Ce sont ainsi 25 jours de formations à la concertation qui ont été dispensés auprès de 150 personnes de RFF.

La politique de concertation de RFF s'est traduite en 2012 par de nombreuses concertations conduites avec des élus, acteurs socio-économiques et habitants concernés, bien que les échéances électorales ont conduit à une réduction du nombre de concertations au regard de l'année 2011 : la fin de deux débats publics conduits sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), plusieurs concertations réglementaires (enquêtes publiques, concertation préalables au titre de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme) qui ont été accompagnées de moyens d'information et d'expression des populations importants (expositions, réunions publiques, sites Internet dédiés, etc.).

Par ailleurs, la visibilité auprès du grand public donnée aux concertations a été rendue possible par la réalisation et la mise en ligne sur [www.rff.fr](http://www.rff.fr) en 2012 de la carte annuelle des concertations avec le public sur le territoire national en 2011. La carte des concertations conduites en 2012 est en cours de réalisation et sera mise en ligne également. Cette visibilité est également permise à travers la transformation de la page concertation du site [www.rff.fr](http://www.rff.fr) en une page dynamique qui informe et donne accès aux concertations passées, en cours et à venir (refonte engagée en 2012 et en cours de finalisation au premier semestre 2013).

### **3.2 Relations entretenues avec les personnes ou les organisations intéressées par l'activité de la société**

#### **3.2.1 les conditions du dialogue avec ces personnes ou organisations**

RFF s'inscrit de plus en plus dans un modèle de gouvernance ouvert à ses multiples parties prenantes. L'entreprise conçoit la concertation, l'écoute et le dialogue avec ses différents partenaires comme des leviers permettant au réseau de se développer durablement en faveur de ses clients, directs et indirects. Plusieurs démarches volontaires concrétisent cette approche, telles que la charte pour la conduite de la concertation (cf § 3.1.2) ou l'écoute des clients finaux sur leurs besoins en matière d'infrastructures.

A titre d'exemple :

- 2012 refonte des horaires pour le service annuel en vue de la mise en œuvre du cadencement.

RFF s'est engagé dans une démarche nouvelle et volontaire d'écoute des usagers, en nommant notamment un médiateur, Nicole Notat, ce qui a offert à chacun la possibilité de s'exprimer sur le service proposé.

Les chiffres :

2 273 saisines, qui ont donné suite à 34 recommandations

72 % des requêtes ont ainsi obtenu une suite favorable, le reste des demandes concernant essentiellement des cas isolés.

- Ouverture en droit des services internationaux aux voyageurs

Deux ans après l'ouverture en droit des services internationaux aux voyageurs, les clients directs du réseau ayant commandé des sillons à RFF sont de plus en plus nombreux : de 17 en 2010, ils étaient 24 en 2011. RFF a notamment poursuivi une démarche de contractualisation avec eux, comme l'accord qualité sillon spécifique signé avec Eurostar en février 2011. Des engagements mutuels sont aussi pris avec les principaux chargeurs sur leurs besoins en infrastructures et leurs trafics (ex : partenariat signé en avril avec Nestlé Waters).

### Cartographie des parties prenantes de RFF :



### **3.2.2 les actions de partenariat ou de mécénat**

RFF développe des partenariats avec l'ensemble de ses parties prenantes qui ont un intérêt dans l'évolution de l'activité de l'entreprise. (cf § 3.1.2 et 3.2.1), aussi bien en matière environnementale (associations, laboratoire de recherche ...) que sur les enjeux régionaux de performance de l'infrastructure avec les autorités organisatrices régionales.

A titre d'exemple :

Avec les associations environnementales : partenariat avec FNE (en 2012 : 120 000€ et mécénat : 40 000€). Dans le cadre de leur partenariat, FNE et RFF travaillent ensemble afin d'améliorer l'intégration de la biodiversité dans le réseau existant et dans les projets de développement ferroviaire, de mener une réflexion sur les enjeux et les impacts des lignes ferroviaires sur l'aménagement et l'accessibilité des territoires, de sauvegarder les emprises non utilisées par RFF en donnant la priorité à une toute réutilisation possible en mode ferroviaire.

Sur les enjeux territoriaux avec des associations d'élus : partenariat avec l'ARF (association des Régions de France), l'AMF (Association des Maires de France) FVM (Fédération des Villes Moyennes), le GART (Groupement des Autorités Responsables des Transports) et l'AMGVF (Association des maires des grandes villes de France).

### **3.3 Sous-traitance et fournisseurs**

#### **3.3.1 La prise en compte dans la politique d'achat de la société des enjeux sociaux et environnementaux :**

RFF est signataire depuis 2010 de la « Charte des 10 engagements pour des achats responsables » élaborée par La CDAF (Compagnie des Dirigeants et Acheteurs de France) et la Médiation du Crédit. Cette charte définit un ensemble de principes qui participent à construire une relation équilibrée et durable entre grands donneur d'ordre et PME, concernant notamment l'équité financière, la collaboration entre grands donneurs d'ordre / PME, la maîtrise des taux de dépendances, le rôle des grands donneurs d'ordre dans leurs filières, les impacts développement durable et la responsabilité territoriale.

Dans le cadre de l'octroi de concessions pour la réalisation, l'entretien et l'exploitation d'une infrastructure ferroviaire, RFF a intégré dans son cahier des charges des dispositions relatives au développement durable, à l'insertion, à la protection et la valorisation de l'environnement. Les engagements et dispositifs proposés par le répondant couvrent tous les domaines de la RSE et intègrent les obligations de reporting.

Exemple : dans l'appel d'offre de projet de la ligne de Contournement Nîmes-Montpellier, des exigences « environnementales » ont été inscrites dans l'appel d'offre au même titre que des exigences RSE plus globales telles que la réduction GES, les consommations d'énergie, matières premières, etc. Sur le volet social et économique, Réseau ferré de France a intégré dans l'appel d'offre des clauses d'insertion « sociale » visant à favoriser l'emploi local (entreprises d'insertion professionnelle).

Le non-respect de ces clauses fera l'objet de pénalités pendant la phase de construction et d'exploitation. Les exigences en matière de RSE sont valables aussi bien dans la phase de construction que dans la phase d'exploitation.

### **3.3.2 L'importance de la sous-traitance et la prise en compte dans les relations avec les fournisseurs et les sous-traitants de leur responsabilité sociale et environnementale**

Les directions régionales et trois directions du siège (Direction des achats, DRH et DRECC) se sont vues fixer un objectif de chiffres d'affaires compris entre 2,2% et 3,5% de leur budget de fonctionnement et de communication à réaliser avec le milieu protégé sur 3 types de familles d'achats :

- moyens généraux (nettoyage, plateaux repas, buffets, reprographie, numérisation),
- communication (plaquettes, photos, vidéos),
- travaux en maîtrise d'ouvrage directe (hors domaine ferroviaire).

## **3.4 Loyauté des pratiques**

### **3.4.1 les actions engagées pour prévenir toutes formes de corruption**

A ce stade, il n'existe pas de formation spécifique sur les politiques et procédures anti-corruption de l'organisation. RFF a toutefois mis en place en 2012 des formations juridiques spécifiques au respect des procédures et une fiche spécifique annexée au manuel Marchés sur les « principes déontologiques applicables en matière de passation des marchés et de relations avec la fournisseurs ».

En matière de déontologie, existent depuis 2008 un responsable de la déontologie et depuis décembre 2012 un comité de déontologie. Le responsable de la déontologie, qui a rang de directeur, adresse un rapport annuel d'activité au président, présenté et discuté en COMEX.

Est annexé au règlement intérieur du CA une Charte de l'administrateur sur le conflit d'intérêt  
Nombre de saisines du déontologue : en 2011 et 2012 : 6

### **3.4.2 les mesures prises en faveur de la santé et de la sécurité des consommateurs**

RFF, gestionnaire d'infrastructure et du réseau ferré national, a pour mission d'aménager, développer, assurer la cohérence et mettre en valeur le réseau ferré national, sur lequel opèrent désormais de nombreuses entreprises ferroviaires. A ce titre, RFF pilote les procédés contribuant à assurer la sécurité des personnes, des biens transportés et de l'environnement, ainsi que la sécurité des circulations : conception, réalisation, exploitation, maintenance de l'infrastructure.

La responsabilité de RFF dans le domaine de la sécurité ferroviaire se traduit par 3 exigences fondamentales :

- garantir, au niveau de la conception, de la modernisation et de la maintenance du réseau, des conditions d'utilisation de l'infrastructure permettant aux entreprises ferroviaires d'assurer leurs circulations en sécurité,
- fournir aux opérateurs de transport ferroviaire de manière fiable et adaptée les informations relatives à l'état de l'infrastructure et la documentation d'exploitation, qu'il établit, et relative à ses modalités d'utilisation, afin qu'ils puissent les prendre en compte ou les mettre en œuvre dans les procédures de sécurité qui leur incombent et dans les services de transport qu'ils assurent,

- s'assurer de la sécurité des usagers, des personnels, des tiers, des biens transportés et de l'environnement, par la définition et la mise en œuvre des procédés et moyens nécessaires, tant pour ce qui concerne RFF que pour le recours à des prestataires et la fourniture des matériels.

Afin d'assurer ses missions, RFF a mis en place un système de gestion de la sécurité qui a été approuvé par l'EPSF, autorité de sécurité française, en 2008, lui délivrant ainsi un agrément de sécurité pour une durée de cinq ans. Il a été révisé à plusieurs reprises depuis lors. L'agrément de sécurité de RFF a été renouvelé le 14 février 2013.

Les processus et moyens mis en place par RFF, ainsi que par la SNCF, contribuent à maintenir la sécurité du réseau ferré national à un haut niveau

Le nombre de tués et de blessés graves sur le réseau (hors suicides) est en baisse constante, la grande majorité étant représentée aujourd'hui, par les usagers de passages à niveau et les personnes non autorisées dans les emprises.

**Les chiffres de la sécurité en 2012<sup>4</sup> :**

Tués et blessés graves sur le réseau ferré national	tués : 73 blessés graves : 37
dont les usagers de passages à niveau	tués : 33 blessés graves : 10
dont les personnes non autorisées dans les emprises	tués : 32 blessés graves : 11

Vis-à-vis de ces deux dernières catégories, bien que l'essentiel de l'accidentologie vienne de comportements inadaptés de la part des victimes, RFF a mis en place des politiques de sécurisation du réseau spécifiques.

Cette politique engagée depuis plusieurs années porte sur des améliorations ou des suppressions de passages à niveau, ainsi sur la mise en place de dispositifs pour empêcher les tiers d'accéder aux emprises ferroviaires.

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

**3.5 Autres actions engagées, au titre du présent paragraphe, en faveur des droits de l'Homme**

Le code de déontologie pose un certain nombre de principes éthiques relatifs au droit et au respect des personnes.

RFF travaille exclusivement sur le territoire français et veille en conséquence à l'application du droit dans ses activités.

<sup>4</sup> Les données sont provisoires à la date de publication du rapport.

## Annexe : Le périmètre de responsabilité de RFF en matière environnementale

Loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public " Réseau ferré de France " en vue du renouveau du transport ferroviaire établit d'une part, une stricte séparation juridique entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, RFF, et l'opérateur historique, la SNCF, et d'autre part, la dévolution à la SNCF de l'exécution sur le terrain des missions en principe confiées au gestionnaire de l'infrastructure (décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF):

- Travaux d'infrastructures (construction des LGV, développement du réseau classique, maintenance (entretien plus renouvellement) du réseau existant : RFF maître d'ouvrage des opérations d'investissements réalisés sur le réseau ferré national : (expression des besoins, commande et paiement des ouvrages réalisés par le maître d'œuvre)
  - Construction des LGV : marché public classique (appels d'offres)
  - Investissements de développement (article 6 du décret 97-444) : maîtrise d'ouvrage de ces opérations assumée directement par RFF ou confiée à un tiers, mais sur le réseau en exploitation : SNCF a minima maître d'œuvre ;
  
- Maintenance de l'infrastructure :
  - Opérations d'entretien (entretien courant et gros entretien) : convention de gestion entre RFF et la SNCF -article 1er de la loi du 13 février 1997 article 11 du décret n°97-444
  - Opération de renouvellement (opérations d'investissement) :
    - SNCF : mandat de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre pour un ensemble d'opération relevant de conventions de programmes (art. 6 du décret susvisé)
    - + Convention « cadre » relative aux modalités d'intervention de la SNCF pour les prestations d' « entrepreneur »
    - +Convention cadre relative aux modalités d'intervention de la SNCF pour l'achat groupé, la logistique et la gestion du transport de fournitures

Les marchés de travaux confiés aux entreprises sont passés par la SNCF au nom et pour le compte de RFF au titre de son mandat de maîtrise d'ouvrage.

Ainsi, dans les faits, RFF sous-traite à l'opérateur historique l'essentiel de ses missions : la gestion et l'exploitation du réseau, ainsi que sa maintenance et sa surveillance. Le gestionnaire d'infrastructure délégué (GID), et notamment la branche infrastructure de la SNCF (SNCF Infra) est ainsi le fournisseur quasi imposé pour toutes les missions de maintenance. A noter que la convention de gestion ne prévoyant pas de reporting environnemental, l'accès aux données relatives aux questions environnementales de la SNCF infra n'est pas aisé.

En conséquence, conformément au code de l'environnement, et notamment aux dispositions relatives à la responsabilité des dommages causés à l'environnement prévues aux articles L 160-1 et suivants, RFF assume sa responsabilité environnementale sur son seul périmètre de responsabilité, en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, ce qui inclut toutefois d'une part la fixation des principes et objectifs de gestion aux GID, et, d'autre part le contrôle des missions déléguées.

### Audit externe

En 2011, RFF a lancé une démarche d'évaluation de sa stratégie en matière de développement durable en confiant à un cabinet spécialisé, EthiFinance, une mission d'audit. Les conclusions ont été rendues début 2012. Y figurent notamment la difficulté pour RFF de piloter son principal fournisseur, la SNCF Infra (cf textes d'organisation du système ferroviaire), et donc de pouvoir assumer réellement ses responsabilités en matière d'environnement.



# **COMPTES CONSOLIDÉS**

**Au 31 décembre 2012**



# **Groupe Réseau ferré de France**

## **Comptes consolidés**

**au**

**31 décembre 2012**

## SOMMAIRE

<b>BILAN ACTIF .....</b>	<b>4</b>
<b>BILAN PASSIF .....</b>	<b>5</b>
<b>AUTRES ELEMENTS DU RESULTAT GLOBAL .....</b>	<b>7</b>
<b>ETAT DES FLUX DE TRESORERIE.....</b>	<b>8</b>
<b>ETAT DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDES.....</b>	<b>9</b>
<b>NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDES.....</b>	<b>10</b>
<b>NOTE 1 - PRESENTATION DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC RESEAU FERRE DE FRANCE (RFF)</b>	<b>10</b>
<b>NOTE 2 - COMPARABILITE DES COMPTES .....</b>	<b>10</b>
2.1    CHANGEMENT DE METHODE .....	10
<b>IL N'Y A PAS EU DE CHANGEMENT DANS LES PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES DES ETATS FINANCIERS ARRETES AU 31/12/2012. ....</b>	<b>10</b>
2.2    EVENEMENTS ET TRANSACTIONS SIGNIFICATIFS .....	10
<b>NOTE 3 - RESUME DES PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES ET D'EVALUATION .....</b>	<b>12</b>
3.1    BASE DE PREPARATION DE L'INFORMATION FINANCIERE .....	12
3.2    RECOURS A DES ESTIMATIONS .....	12
3.3    PERIMETRE ET METHODES DE CONSOLIDATION.....	14
3.4    INFORMATION SECTORIELLE .....	14
3.5    CONVERSION DES OPERATIONS EN DEVISES .....	14
3.6    PARTIES LIEES.....	14
3.7    STRUCTURE DU BILAN, DU COMPTE DE RESULTAT ET DU TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE.....	15
3.8    IMMOBILISATIONS INCORPORELLES .....	16
3.9    IMMEUBLES DE PLACEMENT.....	16
3.10   IMMOBILISATIONS CORPORELLES .....	17
3.11   PERTES DE VALEURS DES ACTIFS NON FINANCIERS .....	18
3.12   EVALUATION ET COMPTABILISATION DES ACTIFS FINANCIERS.....	20
3.13   INSTRUMENTS DERIVES ACTIF ET PASSIF.....	22
3.14   IMPOTS DIFFERES .....	24
3.15   CLIENTS ET COMPTES RATTACHES - AUTRES DEBITEURS .....	25
3.16   TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE .....	25
3.17   DOTATION EN CAPITAL .....	25
3.18   RESERVES ET RESULTATS ACCUMULES .....	25
3.19   PROVISIONS .....	26
3.20   AVANTAGES DU PERSONNEL.....	26
3.21   SUBVENTIONS.....	27
3.22   EVALUATION ET COMPTABILISATION DES PASSIFS FINANCIERS .....	28
3.23   FOURNISSEURS ET COMPTES RATTACHES / AUTRES CREDITEURS .....	29
3.24   ACTIFS ET PASSIFS NON COURANTS DETENUS EN VUE DE LA VENTE.....	29
3.25   CONTRATS DE LOCATION.....	29
3.26   CHIFFRE D'AFFAIRES .....	30
<b>NOTE 4 - COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN .....</b>	<b>31</b>
4.1    IMMOBILISATIONS INCORPORELLES .....	31
4.2    IMMEUBLES DE PLACEMENT.....	32
4.3    IMMOBILISATIONS CORPORELLES .....	34
4.4    ACTIFS FINANCIERS COURANTS ET NON COURANTS .....	37
4.5    IMPOTS DIFFERES .....	38
4.6    CLIENTS.....	39
4.7    AUTRES DEBITEURS .....	40
4.8    SUBVENTIONS A RECEVOIR .....	41
4.9    TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE .....	41
4.10   ACTIFS NON COURANTS DETENUS EN VUE DE LA VENTE ET PASSIFS LIES .....	41
4.11   SUBVENTIONS.....	42
4.12   PROVISIONS .....	44

4.13	ENDETTEMENT FINANCIER NET .....	47
4.14	DETTES FINANCIERES.....	47
4.15	GESTION DES RISQUES FINANCIERS ET INSTRUMENTS DERIVES .....	51
4.16	AUTRES PASSIFS NON COURANTS .....	64
4.17	FOURNISSEURS .....	64
4.18	AUTRES CREDITEURS .....	64
4.19	AUTRES PASSIFS FINANCIERS COURANTS .....	65
4.20	DROIT D'UTILISATION ACCORDE AU CONCESSIONNAIRE.....	65
4.21	AUTRES ELEMENTS D'INFORMATION .....	66
<b>NOTE 5 - COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT.....</b>		<b>67</b>
5.1	VENTILATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE L'EXERCICE PAR NATURE .....	67
5.2	SUBVENTIONS D'EXPLOITATION .....	69
5.3	REMUNERATION DE LA GESTION DELEGUEE.....	69
5.4	AUTRES CHARGES DE RESEAU.....	70
5.5	IMPOTS ET TAXES.....	71
5.6	AUTRES CHARGES OPERATIONNELLES .....	71
5.7	REPRISES DE SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT .....	72
5.8	AUTRES CHARGES ET PRODUITS COURANTS .....	73
5.9	AUTRES CHARGES ET PRODUITS NON COURANTS .....	73
5.10	COUT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET .....	74
5.11	AUTRES CHARGES ET PRODUITS FINANCIERS .....	75
5.12	IMPOTS SUR LES BENEFICES .....	76
<b>NOTE 6 - PARTIES LIEES.....</b>		<b>77</b>
<b>NOTE 7 - ENGAGEMENTS HORS BILAN.....</b>		<b>79</b>
<b>NOTE 8 - EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE.....</b>		<b>81</b>

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

# Bilan Actif

(en millions d'euros)	Notes	31/12/2012	31/12/2011
Immobilisations incorporelles	4.1	56,6	48,7
Immeubles de placement	4.2	394,4	407,7
Immobilisations corporelles	4.3	49 604,6	45 455,9
Actifs financiers non courants	4.4	154,7	39,3
Instruments dérivés	4.13	1 304,8	1 258,0
Impôts différés	4.5	3 773,2	3 780,6
<b>Actifs non courants</b>		<b>55 288,2</b>	<b>50 990,2</b>
Clients	4.6	1 003,8	722,1
Autres débiteurs	4.7	710,2	613,4
Subventions à recevoir	4.8	1 542,2	957,8
Actifs financiers courants	4.4	790,7	33,2
Instruments dérivés	4.13	54,8	260,6
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4.9	2 489,8	4 410,4
Actifs détenus en vue de la vente	4.10	11,2	12,6
<b>Actifs courants</b>		<b>6 602,7</b>	<b>7 010,1</b>
<b>TOTAL ACTIF</b>		<b>61 890,9</b>	<b>58 000,3</b>

# Bilan Passif

(en millions d'euros)	Notes	31/12/2012	31/12/2011
Dotation en capital		9 764,6	9 764,6
Réserves et résultats accumulés		(11 127,5)	(10 923,7)
<b>Capitaux propres-part du groupe</b>		<b>(1 362,8)</b>	<b>(1 159,1)</b>
Intérêts minoritaires		0,0	0,0
<b>Total des capitaux propres</b>		<b>(1 362,8)</b>	<b>(1 159,1)</b>
Provisions non courantes	4.12	409,6	478,6
Subventions	4.11.1	18 714,1	16 953,2
Dettes financières non courantes	4.13	31 883,7	29 783,4
Instruments dérivés	4.13	1 927,1	1 952,7
Droit d'utilisation accordé au concessionnaire	4.20	786,2	289,7
Autres passifs non courants	4.16	93,1	96,0
<b>Passifs non courants</b>		<b>53 813,8</b>	<b>49 553,6</b>
Provisions courantes	4.12	49,6	18,7
Fournisseurs	4.17	390,9	422,2
Subventions	4.11.4	2 133,3	2 026,9
Autres créditeurs	4.18	762,9	621,5
Dettes financières courantes	4.13	4 253,4	4 324,3
Autres passifs financiers courants	4.19	1 694,6	1 993,7
Instruments dérivés	4.13	153,0	160,5
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente	4.10	2,5	38,0
<b>Passifs courants</b>		<b>9 440,0</b>	<b>9 605,8</b>
<b>TOTAL PASSIF</b>		<b>61 890,9</b>	<b>58 000,3</b>

# Compte de résultat

(en millions d'euros)	Notes	31/12/2012 (12 mois)	31/12/2011 (12 mois)
Chiffre d'affaires	5.1	5 555,7	4 981,3
Subventions d'exploitation	5.2	316,5	804,0
Rémunération de la gestion déléguée	5.3	(3 183,9)	(3 003,3)
Autres charges de réseau	5.4	(178,1)	(172,7)
Impôts et taxes	5.5	(81,2)	(76,9)
Autres charges opérationnelles	5.6	(399,1)	(482,2)
Dotations nettes aux amortissements et provisions pour dépréciation des immobilisations		(1 257,7)	(1 128,6)
Dotations nettes aux provisions pour dépréciation des actifs courants		(4,5)	(1,3)
Reprises de subventions d'investissement	5.7	489,6	413,9
Autres produits courants	5.8	196,7	216,9
Autres charges courantes	5.8	(38,3)	(18,4)
<b>Résultat opérationnel courant</b>		<b>1 415,6</b>	<b>1 532,7</b>
Produits non courants	5.9	6,1	(0,6)
Charges non courantes	5.9	(0,1)	(0,1)
<b>Résultat opérationnel</b>		<b>1 421,6</b>	<b>1 532,0</b>
Coût de l'endettement financier brut	5.10	(1 280,5)	(1 281,8)
Résultat de trésorerie et équivalents de trésorerie	5.10	19,0	33,1
Coût de l'endettement financier net	5.10	(1 261,6)	(1 248,7)
Autres produits financiers	5.11	5,9	3,5
Autres charges financières	5.11	(5,4)	(6,0)
<b>Résultat financier</b>		<b>(1 261,0)</b>	<b>(1 251,2)</b>
Impôts sur les bénéfices	5.12	(158,5)	(58,0)
Q-P de résultat des mises en équivalence		(0,1)	(0,3)
<b>Résultat net - Total</b>		<b>2,0</b>	<b>222,5</b>
Intérêts minoritaires		0,0	
<b>Résultat net - Part du groupe</b>		<b>2,0</b>	<b>222,5</b>

## Autres éléments du résultat global

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
<b>Résultat net</b>	<b>2,0</b>	<b>222,5</b>
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	(308,6)	(282,7)
Impôt sur les autres éléments de résultat global	102,9	94,2
<b>Total gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres</b>	<b>(205,7)</b>	<b>(188,5)</b>
<b>Résultat global</b>	<b>(203,8)</b>	<b>34,0</b>
dont part du groupe	(203,8)	34,0
dont intérêts minoritaires	0,0	0,0

Les gains et les pertes comptabilisés directement en capitaux propres sont intégralement destinés à être recyclés en résultat.

# Etat des flux de trésorerie

(en millions d'euros)	Notes	31/12/2012 (12 mois)	31/12/2011 ( 12 mois)
<b>Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles</b>			
Résultat net de l'exercice		2,0	222,2
Résultat des sociétés mise en équivalence		0,1	0,3
Plus et moins value de cession		(106,3)	(83,4)
Dotation nette aux amortissements et provisions		1 257,8	1 020,4
Reprise de subventions		(489,6)	(413,3)
Autres produits et charges calculés		(38,3)	90,4
Coût de l'endettement financier net	5.10	1 261,6	1 248,7
Charge d'impôt (y compris impôts différés)	5.12	158,5	58,0
<b>Capacité d'autofinancement avant coût de l'endettement financier net et impôt</b>		<b>2 045,8</b>	<b>2 143,3</b>
Impôt exigible		(48,2)	(25,1)
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité	4.21	(103,7)	(56,0)
<b>Trésorerie nette provenant des activités opérationnelles</b>		<b>1 893,8</b>	<b>2 062,1</b>
<b>Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement</b>			
Décaissements sur acquisitions	4.21.2	(4 377,7)	(3 618,3)
Subventions sur immobilisations	4.21.2	1 209,1	1 413,0
Variations des autres actifs financiers non courants		(1,9)	(0,0)
Cessions ou réductions de l'actif immobilisé		92,1	118,3
<b>Trésorerie nette provenant des activités d'investissement</b>		<b>(3 078,4)</b>	<b>(2 087,0)</b>
<b>Flux de trésorerie provenant des activités de financement</b>			
Remboursement de dettes financières		(4 096,5)	(6 053,9)
Augmentation des dettes financières		5 968,8	7 589,1
Intérêts financiers nets versés		(1 635,0)	(1 191,7)
Variation des dépôts et cautionnements		(228,8)	(6,4)
Variation des placements		(740,7)	
<b>Trésorerie nette provenant des opérations de financement</b>		<b>(732,2)</b>	<b>337,1</b>
<b>Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>		<b>(1 916,8)</b>	<b>312,2</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie nets à l'ouverture		4 401,7	4 089,5
Trésorerie et équivalents de trésorerie nets à la clôture		2 484,9	4 401,7
<b>Variation de la trésorerie nette</b>		<b>(1 916,8)</b>	<b>312,2</b>

# Etat de variation des capitaux propres consolidés

(en millions d'euros)	Dotations en capital	Réserves et résultats accumulés	Eléments comptabilisés directement en capitaux propres	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minoritaires	Total des capitaux propres
<b>Capitaux propres au 1er janvier 2011</b>	<b>9 764,6</b>	<b>(10 636,1)</b>	<b>(321,7)</b>	<b>(1 193,1)</b>	<b>0,0</b>	<b>(1 193,1)</b>
Résultat global		222,5	(188,5)	34,0	0,0	<b>34,0</b>
Autres variations				0,0	0,0	<b>0,0</b>
<b>Capitaux propres au 31 décembre 2011</b>	<b>9 764,6</b>	<b>(10 413,6)</b>	<b>(510,1)</b>	<b>(1 159,1)</b>	<b>0,0</b>	<b>(1 159,1)</b>
(en millions d'euros)	Dotations en capital	Réserves et résultats accumulés	Eléments comptabilisés directement en capitaux propres	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minoritaires	Total des capitaux propres
<b>Capitaux propres au 1er janvier 2012</b>	<b>9 764,6</b>	<b>(10 413,6)</b>	<b>(510,1)</b>	<b>(1 159,1)</b>	<b>0,0</b>	<b>(1 159,1)</b>
Résultat global		2,0	(205,7)	(203,8)	0,0	<b>(203,8)</b>
Autres variations				0,0	0,0	<b>0,0</b>
<b>Capitaux propres au 31 décembre 2012</b>	<b>9 764,6</b>	<b>(10 411,6)</b>	<b>(715,9)</b>	<b>(1 362,8)</b>	<b>0,0</b>	<b>(1 362,8)</b>

# Notes aux états financiers consolidés

Les comptes consolidés du groupe ont été arrêtés par le conseil d'administration qui s'est tenu le 28 mars 2013.

## Note 1 - Présentation de l'Etablissement public Réseau ferré de France (RFF)

Réseau ferré de France est un Etablissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), créé par la loi n° 97-135 du 13 février 1997, avec effet rétroactif au 1er janvier 1997, dont le siège social se situe au 92 avenue de France, Paris 13ème.

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

## Note 2 - Comparabilité des comptes

### **2.1** *Changement de méthode*

Il n'y a pas eu de changement dans les principes et méthodes comptables des états financiers arrêtés au 31/12/2012.

### **2.2** *Evènements et transactions significatifs*

Signature du contrat de partenariat public-privé CNM

RFF a signé le 28 juin 2012 un contrat de partenariat public-privé (PPP) avec la société Oc'Via, constituée autour du groupe Bouygues, pour effectuer la conception, la construction et la maintenance du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier. Le décret approuvant ce contrat a été publié le 18 juillet 2012.

Ce projet porte sur 80 km de lignes nouvelles, dont 60 km de lignes à grande vitesse entre Manduel (à l'est de Nîmes) et Lattes (à l'ouest de Montpellier), et 20 km de raccordements vers le réseau classique (10 km de liaisons sur la rive droite du Rhône et 10 km de raccordements vers Jonquières, Lattes et Manduel). La ligne de ce contournement sera utilisée à la fois par le fret et les voyageurs.

La construction de la ligne est prévue sur une durée de 4 ans avec un achèvement prévu pour 2017. Oc'Via sera aussi chargé de l'entretien de la ligne nouvelle sur une durée de 25 ans.

Il s'agit d'un projet présentant une enveloppe totale de 2,28 milliards d'euros d'investissement, dont 1,5 milliards au titre du contrat de partenariat.

Le projet global sera financé à hauteur de 50% par l'Etat et l'Union Européenne, 30% par les collectivités locales, à savoir le Conseil régional Languedoc-Roussillon, le conseil général du Gard, la Communauté d'agglomération de Montpellier et la Communauté d'agglomération de Nîmes, et 20% par RFF.

#### Contrat de crédit syndiqué

RFF a signé le 19/07/2012 un nouveau crédit syndiqué d'un montant de 1,25 milliards d'euros.

Cette transaction d'une durée de 5 ans, réunissant treize établissements financiers, remplace le crédit syndiqué actuel signé par RFF en décembre 2007 qui a pris fin en décembre 2012.

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

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

De manière à présenter dans les comptes une image de la réalité économique des mises en service, des écritures complémentaires ont été comptabilisées au 31/12/2012 :

- Actifs mis en service : 2 679,9 M€
- Subventions mises en service : 712,3 M€

Ces corrections viennent compléter les corrections apportées aux comptes au 31/12/2011, pour mémoire :

- Actifs mis en service : 5 518,7 M€
- Subventions mises en service : 2 387 M€

Des dotations aux amortissements correspondantes ont été comptabilisées pour 195,9 M€ en 2012 dont 137,8 M€ au titre des mises en service complémentaires d'immobilisations passées

en 2011. Parallèlement, des reprises de subventions correspondantes ont été comptabilisées pour : 75,1 M€ en 2012, dont 59,6 M€ au titre des mises en service complémentaires de subvention passées en 2011.

## **Note 3 - Résumé des principes et méthodes comptables et d'évaluation**

### **3.1 Base de préparation de l'information financière**

En application du règlement européen 1606 /2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe RFF sont établis conformément aux normes comptables IFRS.

Pour l'arrêté des comptes 2012, les comptes sont établis sur la base des normes adoptées par l'Union Européenne et obligatoirement applicables, telles qu'elles sont connues à ce jour, disponibles sur le site <http://ec.europa.eu/internal-market/accounting/ias-fr.htm> #adopted-commission.

Les nouvelles normes IFRS, amendements et interprétations de l'IFRIC d'application obligatoire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012 sont sans incidence significative sur les comptes de RFF au 31 décembre 2012.

Le groupe a par ailleurs choisi de ne pas appliquer de nouvelles normes par anticipation.

Le contrat de partenariat public-privé CNM a donné lieu à une première comptabilisation dans les comptes au 31/12/2012. Comme pour les autres contrats de partenariat, des immobilisations en cours sont comptabilisées à l'avancement pendant la phase de construction, en contrepartie d'une dette financière pour la part non réglée. La subvention méritée correspondante est comptabilisée parallèlement au passif du bilan. La mise en service comptable sera réalisée à l'achèvement de tout ou partie de la construction.

### **3.2 Recours à des estimations**

La préparation des états financiers conformément aux IFRS implique de retenir certaines estimations comptables déterminantes. La direction de RFF est également amenée à exercer son jugement lors de l'application des méthodes comptables du groupe.

En fonction de la conjoncture ou de l'ajustement de toutes ces hypothèses, les montants inscrits dans les états financiers futurs pourront différer des estimations actuelles. Les états financiers présentés ont été établis à partir des meilleures estimations possibles, sur la base des informations disponibles à la date d'arrêt.

Les estimations comptables qui en découlent affectent notamment les postes suivants :

- Provision pour dépollution : le montant de la provision correspond à l'estimation du risque pour le groupe, sur le parc identifié comme étant à dépolluer, sur la base des informations disponibles à la clôture, dans l'attente d'un recensement exhaustif des installations techniques et des bâtiments à dépolluer.
- Juste valeur des dérivés et autres instruments financiers : la juste valeur de tous les actifs et passifs financiers est déterminée à la clôture soit à des fins de comptabilisation soit à des fins d'informations données en annexe (cf. note 4.15).

La juste valeur est déterminée :

Soit en fonction de prix cotés sur un marché actif,

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, ...)

Soit à partir de techniques de valorisation interne intégrant des paramètres estimés par le Groupe en l'absence de données observables.

#### *Prix cotés sur un marché actif*

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

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

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

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

La juste valeur des emprunts cotés est calculée en actualisant des flux contractuels au taux d'intérêt du marché.

Pour les dettes et créances à moins d'un an et certaines dettes et créances à taux variable, la valeur comptable est considérée comme une approximation raisonnable de la juste valeur compte tenu des faibles délais de règlement utilisés par le Groupe.

- Valeur recouvrable des immobilisations corporelles : la valeur d'utilité des actifs d'infrastructure est déterminée par actualisation des flux de trésorerie futurs qui nécessitent de recourir à des estimations et des hypothèses à long terme.

- Subventions méritées : les produits afférents aux subventions méritées sont calculés suivant l'avancement des travaux. Ce dernier est estimé en fonction des dépenses engagées et du coût prévisionnel des projets.
- Immeubles de placement : l'identification de ces actifs est réalisée en collaboration avec les experts de la direction foncière et immobilière.
- Créance d'impôt différé : le caractère recouvrable de cette créance est apprécié à partir d'hypothèses à long terme disponibles à la date d'arrêté.

### 3.3 Périmètre et méthodes de consolidation

RFF présente des comptes consolidés, avec un périmètre intégrant la société AIREFSOL, filiale détenue à 33 % et consolidée selon la méthode de la mise en équivalence.

Nom de l'entité	% d'intérêts	% de contrôle	Méthode de consolidation
Réseau Ferré de France	100	100	Société mère
SAS AIREFSOL Energies	33	33	Mise en équivalence

### 3.4 Information sectorielle

RFF n'ayant qu'un seul secteur d'activité localisé exclusivement sur le territoire national, aucune analyse d'information sectorielle n'est communiquée.

### 3.5 Conversion des opérations en devises

Les états financiers consolidés sont présentés en euros, monnaie de présentation des comptes de RFF. Les transactions en devises sont converties dans la monnaie fonctionnelle par application du cours de change en vigueur à la date de transaction avec impact en résultat lors du dénouement des transactions.

Les actifs et passifs monétaires en devises sont convertis au taux en vigueur à la date d'arrêté comptable. Les différences de change sont comptabilisées au compte de résultat.

### 3.6 Parties liées

Toutes les entités sous contrôle ou sous influence notable de l'Etat ainsi que les dirigeants sont des parties liées.

### **3.7 Structure du bilan, du compte de résultat et du tableau des flux de trésorerie**

#### **Structure du bilan :**

Les actifs et passifs générés par le cycle normal d'exploitation et ceux dont l'échéance est à moins d'un an par rapport à la date de clôture ont été classés en courant. De même que la trésorerie et équivalents et les découverts bancaires.

Tous les actifs et passifs ne répondant pas aux critères énoncés ci-dessus ont été regroupés en non courant.

Les actifs et passifs non courants détenus en vue de la vente ont été présentés sur une ligne distincte de l'actif et du passif.

#### **Structure du compte de résultat :**

Le compte de résultat est présenté par nature et s'articule autour des indicateurs suivants :

##### **Le résultat opérationnel courant :**

Il regroupe les charges et produits directement liés aux activités de l'entité. Les rubriques « subventions d'exploitation » et « autres charges opérationnelles » ont été isolées afin de mettre en évidence d'une part, la contribution de l'Etat et des collectivités au résultat et d'autre part, les charges de fonctionnement du groupe (charges de personnel, études et autres charges de fonctionnement).

##### **Le résultat opérationnel :**

Il correspond au résultat opérationnel courant après prise en compte des charges et produits significatifs, non récurrents et qui ne s'inscrivent pas dans le cadre de l'activité courante de l'entreprise.

##### **Le résultat financier :**

Il correspond au coût de l'endettement financier net corrigé des « autres charges et produits financiers ».

Le coût de l'endettement financier net est constitué de l'ensemble des résultats produits par les éléments constitutifs de l'endettement financier net pendant la période, y compris les résultats de couverture de taux et de change y afférant :

- charges d'intérêts sur opérations de financement
- résultat des couvertures de taux et de change sur endettement financier.

#### **Structure du tableau des flux de trésorerie :**

Le tableau des flux de trésorerie est structuré autour de la capacité d'autofinancement calculée avant coût de l'endettement financier net et avant impôt.

Ce tableau a pour objectif d'analyser la variation de trésorerie constatée au bilan d'un exercice sur l'autre. A cet effet, l'activité de l'entreprise est scindée en trois grandes fonctions : opérationnelle, investissement et financement.

L'activité opérationnelle correspond au métier d'exploitation des actifs d'infrastructure.

L'activité investissement comprend les flux relatifs aux investissements réalisés ainsi qu'aux subventions d'investissement encaissées au cours de la période.

L'activité financement comprend les flux relatifs aux activités financières (à court, moyen et long terme) et au coût de l'endettement financier net décaissé.

La trésorerie du tableau des flux comprend la trésorerie et les équivalents de trésorerie diminués des découverts bancaires.

### **3.8 Immobilisations incorporelles**

Les actifs incorporels comprennent les logiciels acquis ou créés.

Les logiciels acquis à titre onéreux sont enregistrés à leur coût d'acquisition, correspondant au prix d'achat majoré des frais accessoires nécessaires à leur mise en service. Ces coûts sont amortis en linéaire sur la durée d'utilité estimée des logiciels, soit douze mois.

Les logiciels développés en interne sont inscrits à l'actif pour leur coût de production dès lors qu'ils remplissent les critères développés dans la norme IAS 38, et sont amortis en linéaire sur leur durée d'utilité estimée, soit trois ans.

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

### **3.9 Immeubles de placement**

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

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

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

Ce montant est depuis amorti et diminué de la valeur des cessions.

## 3.10 Immobilisations corporelles

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

Les investissements réalisés par acquisition sont peu significatifs.

Dans le cadre de la création de RFF au 1<sup>er</sup> janvier 1997, les immobilisations apportées par la SNCF ont été comptabilisées pour un montant de 22,5 milliards d'euros.

### 3.10.1 Coût de production

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

Le coût de production des opérations réalisées sous mandat accordé par RFF est composé des facturations des entreprises réalisant les travaux auxquelles se rajoutent les coûts de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

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

### 3.10.2 Amortissement des immobilisations

RFF 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).

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

Nomenclature	Durée
Terrains	non amortis
Aménagements des terrains	30 ans
Constructions	15 à 50 ans
Aménagements des constructions	10 ans
Terrassement	10 ans
Voies	de 20 à 100 ans
Installations d'énergie électrique	de 10 à 75 ans
Signalisation	de 15 à 50 ans
Télécommunications	de 5 à 30 ans
Passages à niveaux	15 ans
Ouvrages d'art	de 30 à 70 ans

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

<b>Nomenclature</b>	<b>Durée</b>
Agencements, installations générales	10 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 à 7 ans
Informatique et télécommunications	3 à 5 ans
Véhicules automobiles	5 ans

### **3.11 Pertes de valeurs des actifs non financiers**

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

#### **3.11.1 Dépréciation des infrastructures en service (UGT infrastructure)**

A chaque clôture des comptes, RFF 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

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

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

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

La période pluriannuelle de construction budgétaire permet à RFF d'établir des projections de trésorerie basées sur trois années budgétaires. Au-delà, les cash-flows sont basés sur les données de la dernière année puis projetés jusqu'en 2025, date à laquelle le réseau est considéré comme stabilisé en raison du rattrapage du retard de renouvellement.

Les cash-flows tiennent également compte des données figurant dans le contrat de performance pour la période 2008-2012 approuvé par les Ministères de Tutelle ainsi que dans l'avenant pour les périodes 2013 et 2014 en cours de préparation.

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 RFF ; ce taux est également corroboré par un modèle d'évaluation des actifs financiers appliqué à une structure cible vers laquelle RFF pourrait évoluer.

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

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

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

### **3.11.2 Dépréciation des projets en cours**

RFF procède à des tests de dépréciation annuels de projets en cours de réalisation consistant à comparer leur valeur comptable à leur valeur recouvrable, en l'occurrence, la valeur d'utilité. L'objectif est de matérialiser le risque de non aboutissement du projet conduisant à immobiliser les dépenses sans création de bien in fine.

Lorsque les investissements sont arrêtés, les dépenses enregistrées sont dépréciées à concurrence de leur valeur recouvrable.

Si un fait générateur exceptionnel remet en cause l'aboutissement du projet, les dépenses sont dépréciées à 100%.

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

### **3.11.3 Dépréciation des immeubles de placement (UGT patrimoine)**

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

Les actifs de cette UGT comprennent des terrains et des bâtiments. Il s'agit des terrains (y compris les cours de marchandises) propriétés de RFF 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 m<sup>2</sup>, prenant en compte l'usage probable du terrain après cession.

A chaque clôture des comptes, RFF 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.

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

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

## **3.12 *Evaluation et comptabilisation des actifs financiers***

En application de la norme IAS 39, les actifs financiers du groupe sont classés dans l'une des quatre catégories suivantes : les actifs financiers évalués à la juste valeur en contrepartie du résultat, les prêts et créances, les actifs financiers disponibles à la vente et les actifs financiers détenus jusqu'à leur échéance. Cette classification est fonction des raisons qui ont motivé leur acquisition.

Lors de leur comptabilisation initiale, les actifs financiers sont évalués à leur juste valeur majorée des coûts de transaction directement attribuables. Pour les actifs évalués à leur juste valeur par le résultat, les coûts de transaction sont enregistrés directement en résultat.

Les actifs financiers sont comptabilisés à la date de transaction.

### ***Actifs financiers à la juste valeur en contrepartie du compte de résultat :***

Cette catégorie regroupe :

- a) les OPCVM monétaires, les titres de créances négociables et les autres produits de trésorerie qui font l'objet d'une option de juste valeur. Cette dernière option est justifiée par le fait que ces instruments sont gérés en juste valeur et que le résultat de cette gestion fait l'objet d'un reporting à la direction générale.
- b) les dérivés non qualifiés de couverture (dérivés de transaction). Il s'agit des dérivés acquis dans le cadre de la couverture des risques de change et de taux mais qui ne satisfont pas les critères d'efficacité imposés par la norme IAS 39 (cf. § 3.13.4).

Ces actifs financiers sont évalués à la juste valeur et les variations comptabilisées en contrepartie du compte de résultat.

### ***Prêts et créances :***

Cette catégorie inclut les actifs financiers non dérivés qui ont des paiements fixés et déterminés et qui ne sont pas cotés sur un marché actif. Dans le groupe, il s'agit des créances d'exploitation et des dépôts et cautionnements versés.

Les créances à court terme sont enregistrées à la juste valeur, correspondant aux flux de trésorerie futurs estimés actualisés. Cette valeur est égale à leur valeur nominale si l'effet de l'actualisation n'est pas jugé significatif. Celles à long terme entrent au bilan à leur juste valeur puis sont évaluées ultérieurement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Lorsque l'effet de l'actualisation reste non significatif, ces créances sont traitées comme celles à court terme avec comptabilisation éventuelle d'une provision pour dépréciation dans le cas où la valeur comptable est supérieure à la valeur recouvrable estimée. Une reprise de provision est possible en cas d'indicateurs objectifs d'amélioration. La note 3.15 fournit des compléments d'informations sur le calcul de la provision pour dépréciation.

Ces créances sont comptabilisées au bilan aux postes clients et comptes rattachés et autres débiteurs.

### ***Actifs financiers disponibles à la vente :***

Ces actifs comprennent les titres de participation non consolidés. Ils sont évalués à leur juste valeur, les plus ou moins-values latentes étant enregistrées dans les capitaux propres jusqu'à leur cession.

Cependant, s'il existe une indication objective de dépréciation durable, d'un actif financier disponible à la vente, la perte cumulée est comptabilisée en résultat, de manière irréversible pour les instruments de capitaux propres.

Pour les titres de participation non cotés, si la juste valeur ne peut être estimée de manière fiable, leur valeur demeure le coût d'acquisition corrigé d'éventuelles dépréciations à caractère durable. Les dépréciations des titres de participation comptabilisés à leur coût sont reconnues en résultat de manière irréversible.

Ces titres de participation sont comptabilisés au bilan au poste « Actifs financiers non courants ».

### ***Actifs financiers détenus jusqu'à l'échéance :***

Ces actifs sont exclusivement des titres à revenus fixes ou déterminables et à échéances fixées, autres que les prêts et créances qui sont acquis avec l'intention de les conserver jusqu'à l'échéance et que RFF a la capacité de conserver jusqu'à cette date. Après leur comptabilisation initiale à la juste valeur, ils sont évalués et comptabilisés au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

RFF n'a classé aucun actif financier dans cette catégorie au 31/12/2012.

## **3.13 Instruments dérivés Actif et Passif**

### **3.13.1 Champ d'application**

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

### **3.13.2 Evaluation et comptabilisation**

Les instruments dérivés sont comptabilisés au bilan à leur juste valeur et les variations sont enregistrées en contrepartie du compte de résultat sauf dans le cas des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie.

Cette juste valeur est déterminée à partir des données de marché en provenance de sources externes ou à partir de modèles développés en interne et reconnus par les intervenants sur le marché.

La qualification ou non du dérivé en tant qu'instrument de couverture entraîne différentes méthodes de comptabilisation des variations de juste valeur déterminées à l'arrêté.

Les instruments financiers dérivés qualifiés de couverture sont ventilés en courant et non courant à l'actif et au passif suivant leurs échéances. Les instruments dérivés non qualifiés de couverture sont présentés en actifs financiers courants ou en passifs financiers courants.

### **3.13.3 Dérivés qualifiés de couverture**

Le groupe applique la comptabilité de couverture lorsque l'opération de couverture est un dérivé désigné dont on s'attend à ce que la juste valeur ou les flux de trésorerie compensent les variations de juste valeur ou de flux de trésorerie de l'élément couvert. La relation de couverture est clairement définie et documentée à la date de mise en place de l'opération et son caractère hautement efficace est démontré par des tests à chaque arrêté comptable tant qu'elle perdure. Dès la mise en place de la couverture puis tout au long de sa durée de vie, une documentation, mise à jour à chaque arrêté, garantit son caractère hautement efficace.

Les instruments financiers dérivés de couverture sont ventilés en courant et non courant à l'actif et au passif suivant leurs échéances.

Le groupe utilise deux types de couvertures : la couverture de juste valeur et celle de flux de trésorerie.

*La couverture de juste valeur :*

Celle-ci a pour objet de couvrir l'exposition au risque de variation de juste valeur d'un actif, d'un passif, ou d'un engagement ferme qui affecterait le résultat net.

Les variations de juste valeur de l'élément couvert sont enregistrées au compte de résultat et sont neutralisées par les variations symétriques de juste valeur de l'instrument dérivé. Les impacts nets en résultat traduisent ainsi la part d'inefficacité de la couverture.

*La couverture de flux de trésorerie :*

Celle-ci a pour objet de couvrir les variations de valeur des flux futurs attachés à des actifs ou des passifs existants ou à une transaction future hautement probable qui affecterait le résultat net. Le dérivé a pour effet de « fixer » le taux ou le cours de change qui était à l'origine susceptible de varier.

La partie du gain ou de la perte sur le dérivé considéré comme efficace est enregistrée en capitaux propres puis recyclée en résultat au moment où l'élément couvert affecte le compte de résultat. La part inefficace de la couverture qui correspond à l'excédent de variations de juste valeur de l'instrument de couverture par rapport aux variations de juste valeur de l'élément couvert est constatée immédiatement en résultat.

La relation de couverture cesse immédiatement lorsque :

- les conditions de qualification ne sont plus remplies ;
- l'instrument dérivé est vendu ou expire ;
- le groupe décide de supprimer la désignation de couverture par décision de gestion ;
- pour la couverture de flux de trésorerie, la transaction future attendue cesse d'être probable.

### **3.13.4 Dérivés non qualifiés de couverture**

Le groupe utilise principalement les instruments dérivés pour se prémunir contre les risques auxquels il est exposé, conformément à la politique de gestion des risques autorisée par le conseil d'administration de RFF.

Les dérivés non qualifiés de couverture comprennent pour partie des instruments de couverture au sens de la gestion mais non qualifiés comme tels par décision de gestion, de manière à en simplifier le traitement comptable. Il en est ainsi des opérations de change à terme couvrant la dette à court terme. De même, certains dérivés incorporés ne peuvent être qualifiés d'instruments de couverture. Ils assurent cependant pour la plupart d'entre eux une couverture économique. Enfin, certaines opérations qualifiées de couverture à l'origine ne répondent plus aux critères de couverture lorsqu'elles arrivent à une maturité proche de l'échéance, et sont alors déqualifiées.

Ces instruments dérivés sont évalués à la juste valeur et sont présentés en autres actifs ou passifs financiers et les variations de juste valeur sont immédiatement enregistrées au compte de résultat.

### **3.13.5 Dérivés incorporés**

Un dérivé incorporé est une composante d'un contrat qui répond à la définition d'un produit dérivé et dont les caractéristiques économiques ne sont pas étroitement liées à celles du contrat hôte. Un dérivé incorporé doit être séparé de son contrat hôte et comptabilisé selon les règles applicables aux dérivés si et seulement si les trois conditions suivantes sont remplies :

- les caractéristiques économiques et les risques du dérivé incorporé ne sont pas étroitement liés aux caractéristiques économiques et aux risques du contrat hôte ;
- le dérivé incorporé respecte la définition d'un dérivé selon la norme IAS39, et
- le contrat composé n'est pas évalué à la juste valeur par le biais du compte de résultat.

Plusieurs dérivés incorporés ont été identifiés dans les dettes financières de RFF. Ces dérivés incorporés ont été séparés du contrat de dette et ont été évalués au bilan à leur juste valeur et les variations de valeur sont comptabilisées en résultat.

Un dérivé incorporé non optionnel (tel qu'un contrat à terme de gré à gré ou un swap incorporé) est séparé de son contrat hôte sur la base de ses modalités essentielles, déclarées ou implicites, de manière à avoir une juste valeur nulle lors de la comptabilisation initiale. Un dérivé incorporé reposant sur une option est séparé de son contrat hôte sur la base des termes déclarés de la composante d'option. La valeur comptable initiale de l'instrument hôte (dette au coût amorti) est le montant résiduel après séparation du dérivé incorporé.

## **3.14 Impôts différés**

Les différences temporelles entre la base fiscale des actifs et des passifs et leur valeur comptable ainsi que les pertes fiscales reportables dans les états financiers consolidés entraînent la constatation d'un impôt différé selon la méthode du report variable. Aucun impôt différé n'est enregistré s'il est issu de la comptabilisation initiale d'un actif ou d'un passif lié à une transaction, qui lors de cette opération, n'impacte ni le résultat comptable, ni le résultat fiscal.

Seule la réalisation d'un bénéfice imposable futur probable permettant alors l'imputation des différences temporelles et des pertes fiscales reportables, entraîne la reconnaissance des actifs d'impôts différés.

L'effet d'un changement de taux d'imposition est comptabilisé dans le résultat de l'exercice ou dans les capitaux propres selon l'élément auquel il se rapporte.

Les impôts différés sont classés en actifs et passifs non courants.

### **3.15 Clients et comptes rattachés - Autres débiteurs**

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

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

Les autres créances enregistrées dans la rubrique « autres débiteurs » comprennent principalement les créances fiscales et sociales, les créances sur cessions d'immobilisations, les comptes courants SNCF.

### **3.16 Trésorerie et équivalents de trésorerie**

La trésorerie comprend les fonds en caisse et les dépôts bancaires à vue.

Les équivalents de trésorerie englobent quant à eux, les placements à très court terme très liquides, facilement convertibles en un montant connu de trésorerie et soumis à un risque négligeable de changement de valeur tels que les OPCVM monétaires et certificats de dépôts dont l'échéance à la date d'acquisition est inférieure à trois mois. Ces titres sont comptabilisés à leur juste valeur avec variations de juste valeur en résultat financier (cf. § 3.12).

### **3.17 Dotation en capital**

Etablissement public à caractère industriel et commercial, RFF n'a ni capital au sens juridique du terme, ni actions et ne verse pas de dividendes.

Au moment de sa constitution RFF 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 2012, le montant cumulé des dotations en capital s'établit à 9,8 milliards d'euros.

### **3.18 Réserves et résultats accumulés**

Cette rubrique est composée du report à nouveau, des réserves convertibles, des réserves de conversion et du résultat de l'exercice.

Une partie des réserves enregistre les variations de juste valeur, constatées depuis l'origine, des actifs financiers disponibles à la vente et des instruments de couverture de flux de trésorerie (uniquement la part efficace des couvertures de flux de trésorerie pour les opérations en vie).

## 3.19 Provisions

Le groupe comptabilise des provisions lorsque trois conditions sont réunies :

- Le groupe est tenu par une obligation légale ou implicite qui résulte d'événements passés ;
- Une sortie de ressources sera probablement nécessaire à l'extinction de l'obligation sans contrepartie au moins équivalente ;
- Le montant de la provision peut être estimé de manière fiable.

### 3.19.1 Provision pour dépollution et risques environnementaux

L'entreprise a mis en place des programmes de désamiantage sur ses actifs ainsi qu'un programme de dépollution portant sur la décontamination ou l'élimination des appareils du domaine ferroviaire contenant du polychlorobiphényle (*PCB*) ainsi qu'à l'élimination des traverses créosotées. Le montant provisionné est la meilleure estimation de la dépense qui devrait être nécessaire pour éteindre l'obligation, actualisée à la date de clôture lorsque l'impact de l'actualisation s'avère significatif.

### 3.19.2 Autres provisions

Tous les risques identifiés sont régulièrement passés en revue. Les provisions utilisées sont reprises au compte de résultat en contrepartie des charges correspondantes.

## 3.20 Avantages du personnel

RFF dispose de régimes de retraite à cotisations définies et à prestations définies.

Dans le premier cas, l'établissement verse des cotisations fixes à une entité indépendante. Une fois ces cotisations réglées, il n'est tenu par aucun autre engagement de paiement. Les cotisations sont enregistrées dans les charges de personnel dès leur exigibilité.

Dans le second cas, les salariés de RFF ne bénéficient pas de régimes à prestations définies autres que les régimes légaux ou conventionnels à savoir les indemnités de fin de carrière.

#### *Indemnités de fin de carrière :*

Le passif inscrit au bilan à ce titre est égal à la valeur actualisée de l'obligation du groupe envers les salariés à la date d'évaluation. Cette obligation est calculée selon la méthode des unités de crédit projetées et est basée sur des hypothèses d'évolution des salaires, de mortalité, d'âge de départ en retraite et de turnover du personnel.

Le taux d'actualisation des paiements futurs est déterminé par référence au taux Bloomberg swap 20 ans.

Les écarts actuariels liés à l'expérience ou générés par ajustement des hypothèses actuarielles sont intégralement comptabilisés en résultat de l'exercice.

## 3.21 Subventions

RFF reçoit deux grands types de subventions : les subventions reçues dans le cadre des conventions de financement des projets d'investissement conclues avec des tiers (État, Collectivités locales, Régions, ...) et celles attribuées par la Loi de Finances et notifiées par l'Etat.

*a) Les subventions reçues dans le cadre des conventions de financement des projets d'investissement conclues avec des tiers :*

Elles suivent la même règle comptable que les dépenses :

- elles sont enregistrées au compte de résultat dans le compte de produit spécifique « subventions d'exploitation » pour couvrir les dépenses d'exploitation (études générales, études préliminaires),
- elles sont enregistrées au passif du bilan « en subventions » en passifs non courants lorsqu'elles couvrent des dépenses immobilisées. Ces subventions sont ensuite virées au compte de résultat au même rythme que les amortissements pratiqués sur les immobilisations en service. Pour les terrains non amortissables, RFF 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 recevoir », soit au poste « subventions » des passifs courants pour les subventions appelées d'avance.

*b) La subvention publique attribuée par la Loi de Finances et notifiée :*

Cette subvention a un caractère forfaitaire et est destinée à concourir à l'équilibre financier de l'Etablissement. Elle est comptabilisée en subvention d'exploitation.

Cette subvention attribuée par le Parlement est enregistrée au bilan au 1<sup>er</sup> janvier de l'année à laquelle elle se rattache pour le montant voté dans la loi de Finances à la fin de l'exercice précédent et notifié par courrier par les autorités de tutelle. Elle est constatée au compte de résultat linéairement.

## **3.22 Evaluation et comptabilisation des passifs financiers**

Hormis les instruments dérivés passifs et les passifs évalués à la juste valeur par le biais du résultat, les passifs financiers sont évalués initialement à la juste valeur puis au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt.

### *Dettes financières :*

Les emprunts émis par RFF sont initialement enregistrés à leur juste valeur c'est-à-dire pour le montant des fonds encaissés nets des coûts de transaction et des primes d'émission. Ils sont ensuite comptabilisés à leur coût amorti par utilisation de la méthode du taux d'intérêt effectif avec séparation éventuelle des dérivés incorporés.

Pour les dettes en devises, l'application de la méthode du taux d'intérêt effectif s'effectue avec les flux de trésorerie en devises étrangères. A chaque clôture, le coût amorti est converti au cours de clôture.

Les emprunts sont classés en dettes financières non courantes et passifs financiers courants pour la partie dont l'échéance est inférieure à 1 an. Les concours bancaires sont classés en passifs financiers courants.

Lorsque le passif financier émis comprend un dérivé incorporé devant être comptabilisé de façon séparée, alors le coût amorti est calculé sur la seule composante dette. La valeur du coût amorti correspond à la date d'émission au produit de l'obligation minorée de la juste valeur du dérivé incorporé (cf. § 3.13.5).

### *Prêts RIF :*

Le groupe reçoit de la région Ile de France des prêts à taux bonifiés. Ces prêts sont comptabilisés à leur juste valeur à l'origine (valeur actuelle des flux contractuels actualisés au taux de financement de marché normal de RFF) et la différence avec la trésorerie reçue est traitée comme une subvention. L'emprunt au taux de marché est ensuite comptabilisé selon la méthode du coût amorti et la subvention est reprise linéairement au résultat sur la durée moyenne d'amortissement des actifs financés (environ 30 ans).

### *Autres passifs non courants :*

Les autres passifs non courants comprennent principalement les dépôts et cautionnements reçus des clients dans le cadre des conventions d'occupation.

### *Autres passifs financiers courants :*

Ces passifs comprennent la part de la dette long terme à moins d'un an ainsi que les émissions à court terme.

### **3.23 Fournisseurs et comptes rattachés / autres créditeurs**

#### *Fournisseurs et comptes rattachés :*

Cette rubrique englobe les dettes commerciales. Ces dettes sont enregistrées à leur juste valeur. Les dettes portant intérêt à un taux différent de celui du marché sont actualisées lorsque l'effet de cette actualisation est significatif.

#### *Autres créditeurs :*

Les autres créditeurs comprennent les dettes fiscales et sociales, les avances sur cessions d'immobilisations, les charges imputables à l'exercice en cours mais qui ne seront réglées qu'ultérieurement ainsi que les produits encaissés par avance. Ces dettes sont enregistrées à leur juste valeur.

### **3.24 Actifs et passifs non courants détenus en vue de la vente**

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

Les actifs pour lesquels une décision de cession a été prise par le Conseil d'Administration sont classés dans la rubrique « Actifs détenus en vue de la vente » et sont soumis à un traitement comptable spécifique en application de la norme IFRS 5. Les passifs qui se rapportent à ces actifs sont présentés séparément au bilan dans la rubrique « Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente ».

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

### **3.25 Contrats de location**

#### *Location financement :*

Les biens financés en contrat de location financement sont inscrits en immobilisations corporelles dès lors que ces contrats ont pour effet de transférer au preneur la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété des actifs loués, le transfert de propriété pouvant intervenir ou non, in fine . Ces actifs sont amortis sur leur durée d'utilité ou sur la durée du contrat de location correspondant lorsqu'elle est inférieure. Une dette est constatée au passif en contrepartie. Les redevances réglées en vertu de ces contrats sont scindées entre amortissement de la dette et charge financière.

A l'heure actuelle, les principaux contrats de location financement concernent des photocopieurs et des véhicules de fonction.

*Location simple :*

Les contrats de location pour lesquels le bailleur conserve la majeure partie des risques et des avantages inhérents à la propriété sont classés en contrats de location simple. Les loyers sont comptabilisés au compte de résultat.

### **3.26 Chiffre d'affaires**

Le chiffre d'affaires est constitué essentiellement par des prestations de services générées par l'activité ferroviaire et est appréhendé au moment de la réalisation de ces prestations. Ces redevances d'infrastructures se décomposent en droit d'accès, droits de réservation des sillons, droits de réservation des accès en gare et droits de circulation. A ces prestations minimales ferroviaires, il convient d'ajouter des prestations complémentaires, à savoir la redevance complémentaire d'électricité et les prestations complémentaires relatives aux chantiers de transports combinés, à l'utilisation des triages, au stationnement sur certaines voies ainsi qu'à l'usage des voies de la gare « Futuroscope ».

A ces prestations s'ajoutent des ventes de fournitures qui correspondent pour l'essentiel aux ventes et récupérations de vieilles matières.

Le chiffre d'affaires comprend également des produits hors trafic constitués par les produits d'occupation des actifs de l'UGT Patrimoine.

# Note 4 - Compléments d'informations relatifs au bilan

## 4.1 Immobilisations incorporelles

La valeur nette des immobilisations incorporelles au 31 décembre 2012 s'analyse comme suit :

Tableau d'analyse des immobilisations incorporelles					
(en millions d'euros)	Logiciels fonctionnement	Logiciels développés en interne	Droits de propriété intellectuelle		Total
<b>Arrêté au 31 décembre 2011</b>					
Coût	38,7	48,9	25,0		112,5
Amortissements cumulés	(32,7)	(31,0)	(0,2)		(63,9)
Dépréciations cumulées					
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>6,0</b>	<b>17,9</b>	<b>24,8</b>		<b>48,7</b>
<b>Arrêté au 31 décembre 2012</b>					
Valeur nette comptable à l'ouverture	6,0	17,9	24,8		48,7
Acquisitions	1,9	21,9	0,0		23,8
Productions					
Cessions					
Différence de conversion					
Reclassement	0,0	(0,0)			0,0
Dotations aux amortissements	(6,7)	(4,2)	(4,9)		(15,8)
Reprises sur amortissements					
Reprise sur cession					
Reprises sur amortissements					
Ecart de réévaluation					
Variation					
Changement de méthodes					
Restructuration					
Entrées de périmètre					
Changement de mode (ancien mode)					
Changement de mode (nouveau mode)					
Variation de taux d'intégration					
Augmentation de taux d'intérêt					
Sorties de périmètre					
Autres mouvements	(0,1)	(0,0)			(0,1)
<b>Valeur nette comptable à la clôture</b>	<b>1,1</b>	<b>35,6</b>	<b>19,9</b>		<b>56,6</b>
<b>Arrêté au 31 décembre 2012</b>					
Coût	40,5	70,8	25,0		136,3
Amortissements cumulés	(39,4)	(35,2)	(5,1)		(79,7)
Dépréciations cumulées					
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>1,1</b>	<b>35,6</b>	<b>19,9</b>		<b>56,6</b>

Le montant des dépenses d'investissement incorporel de l'exercice 2012 comprend 21,9 M€ de production immobilisée sur projets informatiques.

## **4.2 Immeubles de placement**

Les produits locatifs des immeubles de placement sont de 82,9 M€ en 2012 contre 83,9 M€ pour l'année 2011. Les charges opérationnelles directes de gestion du patrimoine s'élève à 101,9 M€ en 2012 contre 85,3 M€ pour l'année 2011, y compris pour la part relative à la gestion des cessions.

Compte tenu de la méthode d'évaluation des immeubles de placement (cf. 3.9), il n'est pas possible de donner une valeur de marché à chacun des actifs de cette catégorie comme le préconise le paragraphe 79.e de la norme IAS 40.

Tableau d'analyse des immeubles de placement	
(en millions d'euros)	<b>Immeubles de placement</b>
<b>Au 1er janvier 2011</b>	
Coût	439,7
Amortissements cumulés	(14,5)
Dépréciations cumulées	
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>425,2</b>
<b>Exercice clos le 31 décembre 2011</b>	
Valeur nette comptable à l'ouverture	425,2
Acquisition	0,0
Cessions	0,0
Reclassement et transfert en actifs destinés à être cédés	0,0
Dotations aux amortissements	0,0
Reprises sur amortissements	
Reprise sur cession	
Autres mouvements	(17,5)
<b>Valeur nette comptable à la clôture</b>	<b>407,7</b>
<b>Au 31 décembre 2011</b>	
Coût	422,2
Amortissements cumulés	(14,5)
Dépréciations cumulées	
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>407,7</b>
<b>Arrêté au 31 décembre 2012</b>	
Valeur nette comptable à l'ouverture	407,7
Cessions	(13,7)
Acquisition	1,5
Reclassement et transfert en actifs destinés à être cédés	0,0
Dotations aux amortissements	(1,5)
Reprises sur amortissements	
Reprise sur cession	0,3
Autres mouvements	
<b>Valeur nette comptable à la clôture</b>	<b>394,4</b>
<b>au 31 décembre 2012</b>	
Coût	414,2
Amortissements cumulés	(19,9)
Dépréciations cumulées	
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>394,4</b>

## 4.3 Immobilisations corporelles

### 4.3.1 Tableau des immobilisations corporelles

La valeur nette des immobilisations corporelles au 31 décembre 2012 se décompose comme suit :

Tableau d'analyse des immobilisations corporelles					
(en millions d'euros)	Terrains, bâtiments et aménagements	Voies, terrassement, ouvrages d'art et passages à niveau	Installations techniques, électrification, telecom	Immobilisations en cours	Total
<b>Au 1er janvier 2011</b>					
Coût	6 129,6	26 059,3	7 830,3	12 968,4	52 987,5
Amortissements cumulés	(284,7)	(6 922,1)	(3 785,6)		(10 992,3)
Dépréciations cumulées	0			(72,4)	(72,4)
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>5 845,0</b>	<b>19 137,2</b>	<b>4 044,7</b>	<b>12 895,9</b>	<b>41 923,4</b>
<b>Exercice clos le 31 décembre 2011</b>					
Valeur nette comptable à l'ouverture	5 845,0	19 137,2	4 044,7	12 895,9	41 923,4
Acquisitions	7,9	47,9	16,2		72,0
Productions				4 488,1	4 488,1
Cessions	(0,0)		(0,2)	(2,9)	(3,1)
Différence de conversion					0,0
Reclassement pour mise en service et transfert en actifs destinés à être cédés	543,5	7 869,9	579,4	(8 943,5)	49,2
Dotations aux amortissements	(66,4)	(763,3)	(293,2)		(1 122,8)
Reprises sur amortissements	1,5		0,2		1,8
Dotations aux provisions pour dépréciation				(8,6)	(8,6)
Reprises sur provisions pour dépréciation				10,0	10,0
Autres mouvements	0,0	0,0	0,0	46,6	46,6
<b>Valeur nette comptable à la clôture</b>	<b>6 331,5</b>	<b>26 291,7</b>	<b>4 347,2</b>	<b>8 485,6</b>	<b>45 455,9</b>
<b>Au 31 décembre 2011</b>					
Coût	6 662,6	33 977,1	8 426,6	8 556,3	57 622,6
Amortissements cumulés	(330,8)	(7 685,3)	(4 079,4)		(12 095,6)
Dépréciations cumulées	(0,3)			(70,8)	(71,1)
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>6 331,5</b>	<b>26 291,7</b>	<b>4 347,2</b>	<b>8 485,6</b>	<b>45 455,9</b>
<b>Arrêté au 31 décembre 2012</b>					
Valeur nette comptable à l'ouverture	6 331,5	26 291,7	4 347,2	8 485,6	45 455,9
Acquisitions	0,2	84,4	8,4		93,1
Productions				5 300,1	5 300,1
Cessions	0,0		(0,2)	(2,6)	(2,8)
Différence de conversion					0,0
Reclassement pour mise en service et transfert en actifs destinés à être cédés	46,7	2 871,9	154,5	(3 074,5)	(1,4)
Dotations aux amortissements	(76,0)	(861,1)	(304,9)		(1 242,0)
Reprises sur amortissements	1,7		0,2		1,8
Dotations aux provisions pour dépréciation	(0,1)			0,0	(0,1)
Reprises sur provisions pour dépréciation				0,0	0,0
Autres mouvements	0,0	0,0	0,0		0,0
<b>Valeur nette comptable à la clôture</b>	<b>6 304,0</b>	<b>28 386,9</b>	<b>4 205,2</b>	<b>10 708,5</b>	<b>49 604,6</b>
<b>au 31 décembre 2012</b>					
Coût	6 709,5	36 933,3	8 589,4	10 779,3	63 011,6
Amortissements cumulés	(405,1)	(8 546,5)	(4 384,1)		(13 335,8)
Dépréciations cumulées	(0,4)			(70,8)	(71,2)
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>6 304,0</b>	<b>28 386,9</b>	<b>4 205,2</b>	<b>10 708,5</b>	<b>49 604,6</b>

Le montant des frais d'études constatés en charge (IAS38.126) est de 60,6 M€ en 2012 contre 62,1 M€ pour l'exercice 2011.

#### 4.3.2 Production d'immobilisations

Le montant total des dépenses d'investissement corporelles pour l'exercice 2012 s'élève à 5 394,7M€.

Ce montant comprend :

- 5 300,1 M€ de dépenses d'investissement en-cours qui se décomposent en :
  - ❖ 5 291,8 M€ de dépenses sur projets d'investissement infrastructure
    - dont 2 622,4 M€ de production réalisée par les mandataires au nom et pour le compte de Réseau ferré de France
    - dont 870,4 M€ de production directe.
    - dont 1 724,1 M€ de production au titre des PPP et des concessions (GSMR 122,9 M€, BPL 340 M€, SEA 1 221,3 M€ et CNM 39,9 M€).
    - dont 74,9 M€ d'activation des intérêts hors PPP
  - ❖ 1,4 M€ d'augmentation des avances au titre des réserves foncières
  - ❖ 2,1 M€ de dépenses mandataires patrimoine
  - ❖ 4,7 M€ d'autres dépenses de fonctionnement
- 94,6 M€ d'autres dépenses d'investissement acquises dont 85,8 M€ d'investissement infrastructure

#### 4.3.3 Mises en service

Le montant des immobilisations corporelles mises en service s'élève à 3 074,1 M€ pour l'exercice 2012, contre 8 354,1 M€ en 2011, soit une diminution de 5 280 M€.

Elles se répartissent en :

- 182,1 M€ de projets en maîtrise d'ouvrage directe
- 212,1 M€ de projets en maîtrise d'ouvrage déléguée dont 41,4 M€ autres mandataires
- 2 679 M€ de correction du retard des mises en services comptables des projets délégués SNCF.

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

##### UGT Infrastructure

Un test de dépréciation a été réalisé au 31/12/2012.

Taux d'actualisation retenu : 5,5%.

Sensibilité à la variation du taux d'actualisation : une variation de taux de +/- 0,1% entraîne une variation de +/- 1Md € de la valeur actualisée des flux

Sensibilité à la variation des cash-flows : une variation de cash-flow de 100 M€ courants en 2025 a un impact de 1,4 Md€ sur la valeur des actifs de l'UGT.

Valeur nette comptable de référence au 31/12/2012 : 31,1 Mds €.

##### UGT Patrimoine

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

#### 4.3.5 Tableau des dépréciations des immobilisations en cours

(en millions d'euros)	Montant des dépenses cumulées au 31/12/2012	Montant des dépréciations au 31/12/2011	Dotations	Reprises	Montant des dépréciations au 31/12/2012
Projets dormants	38,2	26,8	0,0	0,0	26,8
Voies de port immobilisations en cours	43,9	43,9	0,0	0,0	43,9
Autres	0,3	0,3	0,1	0,0	0,5
<b>Total</b>	<b>82,4</b>	<b>71,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>71,2</b>

## 4.4 Actifs financiers courants et non courants

(en millions d'euros)	31/12/2012			31/12/2011			Variation
	Courant	Non courant	Total	Courant	Non courant	Total	Total
Actifs financiers disponibles à la vente (1)	0,0	0,5	0,5	0,0	0,5	0,5	0,0
Créances à long terme et dépôts versés	0,0	5,8	5,8	0,0	3,8	3,8	1,9
Créances sur cession d'immobilisations	31,6	6,4	38,0	29,5	15,7	45,3	(7,3)
Comptes courants	18,7	0,0	18,7	3,8	0,0	3,8	14,9
Autres actifs financiers	740,6	144,7	885,2	0,0	21,3	21,3	863,9
<b>Total actifs financiers bruts</b>	<b>790,9</b>	<b>157,4</b>	<b>948,2</b>	<b>33,3</b>	<b>41,4</b>	<b>74,7</b>	<b>873,5</b>
Provisions	(0,2)	(2,6)	(2,8)	(0,2)	(2,1)	(2,3)	(0,6)
<b>Total actifs financiers</b>	<b>790,7</b>	<b>154,7</b>	<b>945,4</b>	<b>33,2</b>	<b>39,3</b>	<b>72,5</b>	<b>872,9</b>

(1) cette rubrique comprend uniquement la participation de RFF dans la Société par Actions Simplifiée Lyon Turin Ferroviaire

Les créances à long terme et les dépôts versés sont évalués au coût amorti. Ce coût amorti est jugé représentatif de la meilleure estimation de la juste valeur de ces actifs.

### Autres actifs financiers courants :

Ce poste comprend les TCN de maturité supérieure à 3 mois à l'origine pour 740,6 M€ au 31/12/2012.

### Autres actifs financiers non courants :

Au 31/12/2012 les immobilisations financières comprennent pour 144,7 M€ des subventions à appeler au titre des projets PPP en cours, dont 122 M€ pour le projet BPL et 22,7 M€ pour CNM.

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

Parallèlement RFF a constaté des dettes financières pour les mêmes montants qu'elle devra rembourser également à compter de 2017 (cf § 4.11.1).

Le montant de 144,7 M€ est représentatif de l'avancement des projets au 31/12/2012.

Les relations avec les filiales sont matérialisées dans le tableau suivant :

	% du capital détenu
SAS Lyon Turin Ferroviaire	50%
GEIE ERTMS	16,67%
GIE S2IF	50%
GEIE SEA Vitoria Dax	50%
CORRIDOR C	47%
CORRIDOR D	25%
GEIE NAF GCT	50%

La participation dans la SAS Lyon-Turin-Ferroviaire a été évaluée au coût historique dans la mesure où il s'agit d'une société en cours de développement dont l'exploitation n'a pas débuté. Sa juste valeur ne peut donc être déterminée de façon fiable.

Le résultat net de la SAS Lyon-Turin-Ferroviaire est nul au titre de l'exercice 2012 ; la production immobilisée de la période est de 41,8 M€. Les capitaux propres de l'entreprise s'élèvent à 617 M€ au 31/12/2012.

RFF 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.

RFF, en tant qu'administrateur fondateur, a, d'une part un engagement de dotation de 2,84 M€ sur 5 ans dans cette Fondation, dont 0,7 M€ versé en 2012 et d'autre part un engagement complémentaire de ressources de 0,8 M€ sur 2 ans à compter de 2015.

<b>Détail des comptes courants</b>			
(en millions d'euros)	<b>31/12/2012</b>	<b>31/12/2011</b>	
LTF	17,8	2,9	
AIREFSOL ENERGIES SAS	0,6	0,0	
GIE S2IF	0,0	0,0	
GEIE VITORIA DAX C/C	0,3	0,8	
GEIE NAFGCT CC	0,0	0,0	
<b>Total</b>	<b>18,7</b>	<b>3,8</b>	

## 4.5 Impôts différés

(en millions d'euros)	<b>Impôt différé Actif</b>
<b>Impôt différé au 31/12/2011</b>	<b>3 780,6</b>
Impôt différé sur résultat 2012	(110,3)
Impôt différé sur variation OCI 2012	102,9
<b>Impôt différé au 31/12/2012</b>	<b>3 773,2</b>

La charge d'impôt différé de 110,3 M€ comprend une régularisation sur exercices antérieurs pour un montant de 37,5 M€. Cette correction n'a pas fait l'objet d'un traitement selon la norme IAS 8 compte tenu de son caractère non significatif au regard du montant de la créance d'impôt différé au bilan.

Malgré l’allongement du délai d’utilisation du déficit reportable provenant des mesures des lois de finances pour 2012 et 2013, RFF estime que son déficit pourra être totalement consommé. Cette estimation est basée sur le business plan servant notamment à la réalisation du test de dépréciation des actifs, des estimations des charges financières nettes futures, ainsi que des perspectives induites par la réforme du système ferroviaire en cours.

## 4.6 Clients

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

	31/12/2012	31/12/2011
(en millions d'euros)		
Péages	960,6	674,7
Produits hors trafic	28,2	26,1
Autres	47,9	51,6
Provisions	(32,9)	(30,4)
<b>Valeur nette des clients et comptes rattachés</b>	<b>1 003,8</b>	<b>722,1</b>

L’augmentation de ce poste provient essentiellement du poste Clients péages pour 285,9 M€. Cette variation est due notamment au décalage du règlement de la facturation de l’acompte de 20% de la redevance de réservation perçu en janvier 2013, alors que le règlement correspondant de l’exercice précédent avait été reçu en décembre 2011.

### Dépréciation des créances

Les dépréciations ont évolué comme suit :

(en millions d'euros)	31/12/2011	Dotations	Reprises		31/12/2012
			Consommées	Non utilisées	
Péages	14,6	2,3	0,0	1,6	15,3
Produits hors trafic	15,2	7,7	1,4	4,5	17,0
Autres	0,6	0,1	0,0	0,1	0,6
Créances sur cessions d'immobilisations	2,3	1,8	0,0	1,2	2,8
<b>Provision pour créances douteuses</b>	<b>32,6</b>	<b>11,8</b>	<b>1,4</b>	<b>7,3</b>	<b>35,7</b>

Les 35,7 M€ comprennent la provision sur les créances clients à hauteur de 32,3 M€ et la provision concernant les créances sur cessions d’immobilisations pour 2,8 M€.

## 4.7 Autres débiteurs

Ces créances se composent des éléments suivants :

(en millions d'euros)	Créances fiscales et sociales	Charges constatées d'avance	Autres débiteurs	Total autres débiteurs
Valeur brute au 31.12.2011	396,0	4,9	212,6	613,4
Provisions				
<b>Valeur nette au 31.12.2011</b>	<b>396,0</b>	<b>4,9</b>	<b>212,6</b>	<b>613,4</b>
Valeur brute au 31.12.2012	344,5	6,3	359,4	710,2
Provisions				
<b>Valeur nette au 31.12.2012</b>	<b>344,5</b>	<b>6,3</b>	<b>359,4</b>	<b>710,2</b>

Les échéances des créances composant la rubrique sont majoritairement à moins d'un an.

### 4.7.1 Créances fiscales et sociales

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Demande de remboursement de crédit de TVA	80,9	119,9
TVA à régulariser	150,1	165,6
TVA déductible	113,4	110,2
Créances sur autres impôts et taxes	0,0	0,2
Créances sur le personnel	0,1	0,0
<b>Total</b>	<b>344,5</b>	<b>396,0</b>

### 4.7.2 Charges constatées d'avance

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Autres dont loyers et charges	6,3	4,9
<b>Total</b>	<b>6,3</b>	<b>4,9</b>

### 4.7.3 Autres débiteurs

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Fournisseurs avoirs à recevoir et avances	319,9	104,6
Autres débiteurs divers	39,5	107,9
<b>Total</b>	<b>359,4</b>	<b>212,6</b>

La variation de ce poste par rapport à 2011 s'explique principalement, par l'augmentation des sommes versées d'avance par rapport à l'avancement effectif des projets PPP BPL et CNM.

## 4.8 Subventions à recevoir

Les subventions à recevoir se décomposent ainsi :

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Subventions à encaisser	838,2	355,5
Subventions à appeler	727,2	624,1
Provisions pour dépréciation	(23,2)	(21,8)
<b>Total</b>	<b>1 542,2</b>	<b>957,8</b>

L'augmentation des subventions à encaisser concerne d'une part le projet LGV Est phase 2 pour 247 M€ et d'autre part le contrat de concession SEA, pour 270,8 M€, dans la mesure où RFF est intermédiaire entre les financeurs et le concessionnaire LISEA.

## 4.9 Trésorerie et équivalents de trésorerie

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011	Variation
Banques(comptes en euros) et disponibilités	58,7	0,2	58,5
Banques(comptes en devises) et disponibilités	0,0	0,0	0,0
<b>Fonds en caisse et dépôts à vue</b>	<b>58,7</b>	<b>0,2</b>	<b>58,5</b>
Sicav monétaires	1 187,6	888,9	298,7
TCN et ICNE sur TCN	1 243,5	3 521,3	(2 277,8)
<b>Equivalents de trésorerie</b>	<b>2 431,1</b>	<b>4 410,2</b>	<b>(1 979,1)</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au bilan</b>	<b>2 489,8</b>	<b>4 410,4</b>	<b>(1 920,6)</b>
Découverts bancaires en euros	4,2	8,3	(4,1)
Découverts bancaires en devises	0,6	0,6	0,0
<b>Découverts bancaires remboursables à vue</b>	<b>4,8</b>	<b>8,9</b>	<b>(4,0)</b>
<b>Trésorerie nette et équivalents de trésorerie</b>	<b>2 485,0</b>	<b>4 401,6</b>	<b>(1 916,6)</b>

## 4.10 Actifs non courants détenus en vue de la vente et passifs liés

Au 31/12/2012, les actifs déclarés inutiles au ferroviaire et à céder ont une valeur nette de 11,2 M€, dont 9 M€ concernant la tranche 3 de l'opération Batignolles.

La diminution des passifs attachés aux actifs détenus en vue de la vente est liée à un complément de versement, réalisé en 2012, de soultes aux autorités portuaires.

## 4.11 Subventions

### 4.11.1 Synthèse des subventions non courantes

(en millions d'euros)	Subventions mises en service	Subventions en cours	
Subventions sur immobilisations en cours		3 889,8	
Subventions nettes mises en service	10 975,2		
Subventions sur prêts à taux bonifié	17,4		
Reprise voies de port	(1,6)	(37,3)	
Reprise subvention sur terrains mis en service	28,3		
Subventions de renouvellement	3 767,4	74,8	
<b>Total</b>	<b>14 786,9</b>	<b>3 927,3</b>	<b>18 714,1</b>

### 4.11.2 Subventions sur immobilisations mises en service

(en millions d'euros)	Montant net au 31.12.2011	Mises en service de subventions sur l'exercice	Virement de poste à poste	Quote part de subvention virée au résultat	Montant net au 31.12.2012
Terrains, bâtiments et aménagements	972,2	16,2		(43,3)	945,1
Terrassement, voies, ouvrages d'art et passages à niveau	8 008,1	777,8	0,0	(216,0)	8 569,8
Installations techniques, électrification, telecom	1 459,7	101,6		(101,0)	1 460,3
Immobilisations de fonctionnement	0,4	0,0	0,0	(0,3)	0,1
<b>Total</b>	<b>10 440,4</b>	<b>895,6</b>	<b>0,0</b>	<b>-360,6</b>	<b>10 975,2</b>

Le montant net des subventions d'investissement (hors renouvellement) en service s'élève à 10 975,2 M€ au 31/12/2012.

### 4.11.3 Subventions sur immobilisations en cours

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

La subvention méritée au 31/12/12 s'élève à 3 889,8 M€, dont 1 002,9 M€ de subvention d'investissement au titre du projet en PPP SEA.

(en millions d'euros)				
Montant Brut au 31/12/2011	Augmentation	Mise en service	Reclassement	Montant Brut au 31/12/2012
(2 533,8)	(2 247,9)	895,6	(3,6)	(3 889,8)

### Subvention de renouvellement et mise aux normes

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

#### ▪ Subvention de renouvellement brute

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

#### ▪ Mise en service de la subvention de renouvellement

(en millions d'euros)	Année de mise en service	Date de mise en service	Durée de reprise	Montant en service	Cumul reprise	Montant net au 31/12/2012
2 004		01/07/2004	38	675,0	-151,0	524,0
2 005		25/03/2005	42	573,9	-106,2	467,7
2 006		09/05/2006	42	878,4	-139,1	739,3
2 007		21/03/2007	35	734,2	-121,3	612,9
2 008		17/04/2008	33	68,8	-10,0	58,7
2 009		17/01/2009	42	844,4	-107,7	736,7
2 010		22/01/2010	38	435,5	-64,6	371,0
2 011		01/01/2011	51	20,5	-1,2	19,3
2 012		01/01/2012	28	254,8	-17,1	237,7
<b>Total</b>				<b>4 485,5</b>	<b>-718,1</b>	<b>3 767,4</b>

- *Subvention de renouvellement nette*

(en millions d'euros)	Montant brut	Cumul reprise	Montant net au 31.12.2012
Subvention sur immobilisations mises en service	4 485,5	-718,1	3 767,4
Subvention sur immobilisations en cours	74,8	0,0	74,8
<b>Total</b>	<b>4 560,4</b>	<b>-718,1</b>	<b>3 842,2</b>

#### 4.11.4 Subventions courantes

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

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Subventions d'exploitation appelées d'avance	139,6	113,9
Subventions d'investissement appelées d'avance	1 993,7	1 913,0
<b>Total</b>	<b>2 133,3</b>	<b>2 026,9</b>

## 4.12 Provisions

### 4.12.1 Répartition courant / non courant

(en millions d'euros)	31/12/2012			31/12/2011		
	courant	non courant	Total	courant	non courant	Total
-Litiges	5,9	284,1	290,0	3,2	294,3	297,5
-Charges fiscales et sociales	40,4	0,0	40,4	0,0	49,1	49,1
-Dépollution et risques environnementaux	3,3	114,7	118,0	15,5	125,2	140,7
-Provisions pour avantages du personnel	0,0	10,4	10,4	0,0	9,7	9,7
-Titres en équivalence	0,0	0,3	0,3	0,0	0,2	0,2
<b>Provisions</b>	<b>49,6</b>	<b>409,6</b>	<b>459,1</b>	<b>18,7</b>	<b>478,6</b>	<b>497,3</b>

## 4.12.2 Variation des provisions

(en millions d'euros)	31/12/2011	Dotations	Reprises		31/12/2012
			Consommées	Non utilisées	
Provisions pour risques et charges					
-Litiges	297,5	34,2	3,2	38,6	290,0
-Charges fiscales et sociales	49,1	9,0	0,0	17,7	40,4
-Dépollution et risques environnementaux	140,7	0,0	13,2	9,5	118,0
-Provisions pour avantages du personnel	9,7	0,7	0,0	0,0	10,4
-Titres en équivalence	0,2				0,3
<b>Provision pour risques et charges</b>	<b>497,3</b>	<b>43,9</b>	<b>16,4</b>	<b>65,8</b>	<b>459,1</b>

Les provisions pour risques et charges concernent :

- des risques environnementaux,
- des litiges touchant d'une part les activités liées à l'infrastructure et d'autre part les activités liées à la gestion du patrimoine,
- des risques fiscaux faisant actuellement l'objet d'une procédure contentieuse.

Malgré les mises à jour de provisions réalisées en 2012, il convient de rappeler qu'il subsiste une incertitude quant à l'évaluation du montant de deux provisions en particulier :

1. Litiges concernant les inondations en Arles de décembre 2003 : la procédure d'expertise contentieuse se poursuit. RFF a comptabilisé une provision pour charges sur la base du montant des préjudices connus à la date d'arrêté des comptes et pour la quote-part qu'elle estime devoir supporter.
2. 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 RFF de ses travaux pour identifier les programmes à mettre en œuvre et chiffrer les coûts de dépollution correspondants.

RFF a par ailleurs entrepris en 2012 une démarche d'identification et de quantification des installations non bâties, quais, passerelles, passages souterrains du périmètre Gares susceptibles de présenter un risque amiante bien que ce périmètre n'entre pas dans le champ d'application de la réglementation actuelle. Cette mission confiée à un prestataire spécialisé est prévue jusqu'en septembre 2013.

La provision pour avantages du personnel est analysée au § 4.12.3.

## 4.12.3 Avantages du personnel

## a/ Variation de la valeur actualisée de l'obligation

(en millions d'euros)	
<b>Engagements au 31.12.2011</b>	<b>9,7</b>
Coût des services rendus de la période	1,6
Charges d'intérêt sur obligation	0,2
Pertes et gains actuariels	(0,9)
Prestations payées	(0,3)
Réduction ou liquidation de régime	
Autres	
<b>Engagements au 31.12.2012</b>	<b>10,4</b>
Ecart actuariel non reconnu	
Provisions constituées	10,4

Principales Hypothèses de calcul de la valeur actualisée de l'obligation		
	31/12/2012	31/12/2011
Taux d'augmentation des salaires	2,50%	3,00%
Taux de charges sociales	48,00%	48,00%
Taux d'actualisation	2,21%	2,62%
Turnover	3,18%	2,85%

## b/ Charges au titre des avantages à long terme du personnel

	31/12/2012	31/12/2011
(en millions d'euros)		
Traitements et salaires	(74,7)	(66,8)
Charges sociales	(33,3)	(28,8)
Charges de retraites - régimes à cotisations définies	(6,8)	(8,1)
<b>Charges au titre des avantages à long terme du personnel</b>	<b>(114,8)</b>	<b>(103,7)</b>

## 4.13 Endettement financier net

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

(en millions d'euros)	Note	31/12/2012			31/12/2011		
		courant	non courant	total	courant	non courant	total
Dettes financières (2)	4.14	4 253,4	31 883,7	36 137,1	4 324,3	29 783,4	34 107,7
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4.9	(2 489,8)		(2 489,8)	(4 410,4)		(4 410,4)
TCN à maturité >90j à l'origine	4.4	(740,7)		(740,7)			0,0
<b>Sous-total dette financière nette avant prise en compte des dérivés</b>		<b>1 022,9</b>	<b>31 883,7</b>	<b>32 906,6</b>	<b>(86,2)</b>	<b>29 783,4</b>	<b>29 697,2</b>
Dérivés actif (1)	4.15.3	(54,8)	(1 304,8)	(1 359,5)	(260,6)	(1 258,0)	(1 518,6)
Dérivés passif (1)	4.15.3	153,0	1 927,1	2 080,1	160,5	1 952,7	2 113,2
<b>Total dette financière nette</b>		<b>1 121,1</b>	<b>32 506,1</b>	<b>33 627,2</b>	<b>(186,3)</b>	<b>30 478,1</b>	<b>30 291,8</b>

## 4.14 Dettes financières

Les dettes financières se décomposent de la manière suivante :

(en millions d'euros)	Note	31/12/2012			31/12/2011		
		Non courant	Total		Courant	Non courant	Total
Dettes long terme RFF		2 443,7	30 683,3	33 127,0	1 968,7	28 170,2	30 138,9
Dettes long terme SNCF		450,8	1 200,4	1 651,2	226,8	1 613,2	1 840,0
Dettes court terme		1 358,9	-	1 358,9	2 128,7	-	2 128,7
<b>Dettes financières</b>		<b>4 253,4</b>	<b>31 883,7</b>	<b>36 137,1</b>	<b>4 324,3</b>	<b>29 783,4</b>	<b>34 107,7</b>

### 4.14.1 Dette long terme RFF

RFF a recours aux marchés internationaux de capitaux afin de couvrir son besoin de financement long terme sous la forme majoritairement d'émissions obligataires et de placements privés et dans une moindre mesure d'emprunts contractés auprès d'établissements de crédit et/ou de collectivités locales.

Les ressources à long terme levées par RFF au cours de l'année 2012 ont représenté un montant total de 3,8 milliards €, soit 23 opérations réalisées sur les marchés obligataires libellées en devise euro, couronne norvégienne, livre sterling et yen.

Le montant total des nouvelles émissions de 2012 comprend la valeur comptable de placements privés à hauteur de 1 375,2 millions d'euros et d'émissions publiques dont le détail est donné dans le tableau ci-dessous.

(en millions d'euros)					
					31/12/2012
Type emprunt	Montant nominal	devise	date d'échéance	taux	Solde Bilan
<b>Emprunts obligataires :</b>					
EMTN RFF 4,25% 07-10-2026	1 400,0	EUR	07/10/2026	4.25	1 463,8
EMTN RFF 4,45% 27-11/2017	300,0	EUR	27/11/2017	4.45	338,3
EMTN RFF 4,50% 30-01-2024	100,0	EUR	30/01/2024	4.5	115,3
EMTN RFF 5% 10-10-2033	450,0	EUR	10/10/2033	5,0	537,0
EMTN RFF 2,375% 23-12-2015 £	50,0	GBP	23/12/2015	2.375	62,9
EMTN RFF 4,83% 25-03-2060 £	100,0	GBP	25/03/2060	4.83	119,9
					<b>2 637,2</b>

Les caractéristiques des emprunts RFF au 31/12/12 sont les suivantes :

	Montant					
Emprunts obligataires	26 594,9					
Autres emprunts	6 250,7					
Dette PPP BPL, GSMR et CNM	281,4					
<b>TOTAL</b>	<b>33 127,1</b>					
<b>Emprunts obligataires :</b>						
(en millions d'euros)						
Type emprunt	Montant nominal	devise	date d'échéance	taux	marge	Solde Bilan
<b>Total OBLIG CAD 4,70% 01-06-2035</b>	276,60	CAD	01/06/2035	4,7		268,20
<b>Total EMTN RFF CHF 2,875% 26-02-21</b>	150,00	CHF	26/02/2021	2,875		143,80
<b>Total RFF 3,25% 30-06-2032 - CHF -</b>	250,00	CHF	30/06/2032	3,25		223,20
<b>Total EMTN RFF CHF 3% 24-04-2019</b>	450,00	CHF	24/04/2019	3		400,30
<b>Total EMTN RFF CHF 2,875% 26-02-21</b>	150,00	CHF	26/02/2021	2,875		143,50
<b>Total EMTN RFF CHF 3% 24-04-2019</b>	0,00	CHF	24/04/2019	3		-0,20
<b>Total EMTN RFF 2% 12-11-2026 CHF</b>	150,00	CHF				124,60
<b>Total EMTN RFF CHF 2% 24-11-2034</b>	100,00	CHF	24/11/2034	2		82,70
<b>Total EMTN RFF CHF 2,625% 10-03-2031</b>	125,00	CHF	10/03/2031	2,625		125,30
<b>Total EMTN RFF CHF 2,625% 11-03-37</b>	130,00	CHF	11/03/2037	2,625		133,80
<b>Total RFF OAT IPCH 28-02-2023</b>	2 000,00	EUR	28/02/2023	2,45		2 479,80
<b>Total EMTN - RFF 6 % 12-10-2020</b>	2 000,00	EUR	12/10/2020	6		2 046,80
<b>Total EMTN - RFF 4,625 % 17-03-2014</b>	1 900,00	EUR	17/03/2014	4,625		1 995,20
<b>Total EMTN RFF 5% 10-10-2033</b>	1 750,00	EUR	10/10/2033	5		1 865,80
<b>Total EMTN RFF 4,375 02/06/2022</b>	2 200,00	EUR	02/06/2022	4,375		2 264,70
<b>Total EMTN RFF 4,45% 27-11/2017</b>	1 000,00	EUR	27/11/2017	4,45		999,30
<b>Total EMTN RFF 4,50% 30-01-2024</b>	1 750,00	EUR	30/01/2024	4,5		1 813,10
<b>Total EMTN RFF 5% 10-10-2033</b>	500,00	EUR	10/10/2033	5		493,60
<b>Total RFF 5,40 % 26-02-2013- EUR-</b>	1 200,02	EUR	26/02/2013	5,4		1 259,20
<b>Total EMTN RFF 4,50% 30-01-2024</b>	450,00	EUR	30/01/2024	4,5		505,70
<b>Total EMTN RFF 5% 10-10-2033</b>	100,00	EUR	10/10/2033	5		109,80
<b>Total EMTN RFF 4,25% 07-10-2026</b>	500,00	EUR	07/10/2026	4,25		543,60
<b>Total EMTN RFF 4,375 02/06/2022</b>	300,00	EUR	02/06/2022	4,375		315,40
<b>Total EMTN RFF 4,25% 07-10-2026</b>	450,00	EUR	07/10/2026	4,25		503,80
<b>Total EMTN RFF 4,50% 30-01-2024</b>	500,00	EUR	30/01/2024	4,5		557,10
<b>Total EMTN RFF 4,25% 07-10-2026</b>	150,00	EUR	07/10/2026	4,25		150,50
<b>Total EMTN RFF 4,50% 30-01-2024</b>	200,00	EUR	30/01/2024	4,5		221,70
<b>Total EMTN RFF 4,25% 07-10-2026</b>	200,00	EUR	07/10/2026	4,25		204,20
<b>Total EMTN RFF 5% 10-10-2033</b>	100,00	EUR	10/10/2033	5		111,40
<b>Total EMTN RFF 4,25% 07-10-2026</b>	1 050,00	EUR	07/10/2026	4,25		1 097,00
<b>Total EMTN RFF 4,45% 27-11/2017</b>	100,00	EUR	27/11/2017	4,45		109,50
<b>Total EMTN RFF 5% 10-10-2033</b>	150,00	EUR	10/10/2033	5		171,40
<b>Total EMTN RFF 4,45% 27-11/2017</b>	200,00	EUR	27/11/2017	4,45		228,80
<b>Total EMTN RFF 4,50% 30-01-2024</b>	100,00	EUR	30/01/2024	4,5		115,30
<b>Total EMTN RFF 4,25% 07-10-2026</b>	150,00	EUR	07/10/2026	4,25		162,60
<b>Total EMTN RFF 5% 10-10-2033</b>	200,00	EUR	10/10/2033	5		254,20
<b>Total EMTN - RFF 5,5 % 01-12-2021 £</b>	600,00	GBP	01/12/2021	5,5		724,20
<b>Total EMTN - RFF 5,25% 07-12-2028 £</b>	525,00	GBP	07/12/2028	5,25		637,00
<b>Total EMTN - RFF 5,25% 31-01-2035 £</b>	350,00	GBP	31/01/2035	5,25		477,00
<b>Total EMTN RFF 5% 11-03-2052 £</b>	500,00	GBP	11/03/2052	5		629,60
<b>Total EMTN - RFF 5,25% 07-12-2028 £</b>	75,00	GBP	07/12/2028	5,25		88,20
<b>Total EMTN - RFF 5,25% 31-01-2035 £</b>	75,00	GBP	31/01/2035	5,25		92,70
<b>Total EMTN RFF 5% 11-03-2052 £</b>	50,00	GBP	11/03/2052	5		64,00
<b>Total EMTN - RFF 5,25% 07-12-2028 £</b>	50,00	GBP	07/12/2028	5,25		57,80
<b>Total EMTN RFF 4,83% 25-03-2060 £</b>	200,00	GBP	25/03/2060	4,83		253,70
<b>Total EMTN - RFF 5,5 % 01-12-2021 £</b>	200,00	GBP	01/12/2021	5,5		252,20
<b>Total EMTN - RFF 5,25% 31-01-2035 £</b>	50,00	GBP	31/01/2035	5,25		86,20
<b>Total EMTN RFF 4,83% 25-03-2060 £</b>	175,00	GBP	25/03/2060	4,83		233,30
<b>Total EMTN RFF 2,375% 23-12-2015 £</b>	350,00	GBP	23/12/2015	2,375		428,10
<b>Total EMTN RFF 4,83% 25-03-2060 £</b>	75,00	GBP	25/03/2060	4,83		99,50
<b>Total EMTN RFF 2,375% 23-12-2015 £</b>	50,00	GBP	23/12/2015	2,375		63,80
<b>Total EMTN RFF 4,83% 25-03-2060 £</b>	100,00	GBP	25/03/2060	4,83		119,90
<b>Total EMTN RFF 2,375% 23-12-2015 £</b>	50,00	GBP	23/12/2015	2,375		62,90
<b>Total général</b>						<b>26 594,9</b>

(en millions d'euros)				
Type emprunt	Montant nominal	devise	maturité moyenne	Solde Bilan
	550,00	CHF	2020	502,30
	3 843,28	EUR	2034	3 972,10
	208,67	GBP	2037	300,10
	300,00	HKD	2016	31,00
	50 000,00	JPY	2022	454,40
	500,00	NOK	2032	73,90
	570,00	USD	2014	448,50
<b>Emprunt privé</b>				<b>5 782,30</b>
<b>Emprunt BEI</b>	425,14	EUR	2017	<b>425,20</b>
<b>Prêt RIF</b>	51,12	EUR	2028	<b>46,34</b>
<b>Crédit syndique</b>	1 250,00	EUR	2017	<b>-3,10</b>
		<b>Total général</b>		<b>6 250,74</b>

Les lignes d'emprunt BPL et CNM concernent les PPP Bretagne Pays de Loire et Contournement Nimes Montpellier. Elles représentent la dette de RFF vis à vis de ses partenaires qui pré-financent une partie des projets. RFF devra rembourser ces dettes à compter de 2017. L'avancement des projets au 31/12/2012 représente 144,7 M€.

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

#### 4.14.2 Dette Long Terme SNCF

Lors de la création de RFF au 1<sup>er</sup> janvier 1997, une dette de 20,5 milliards € vis à vis de la SNCF a été transférée et inscrite au passif de RFF.

Devise	Taux d'intérêt facial	Montant nominal en devise	Maturité moyenne	Valeur au Bilan
EUR	Variable	242,6	2017	240,6
	Fixe	1 025,5	2019	1 054,8
	Inflation			
GBP	Fixe			
	Variable	104,4	2016	127,9
CHF	Fixe	271,0	2016	227,8
	Variable			
<b>Total emprunts SNCF</b>				<b>1 651,1</b>

Le montant global en coût amorti de la dette SNCF est de 1 651,1 millions d'euros au 31/12/2012.

### 4.14.3 Dette court terme

Afin de gérer sa trésorerie, RFF a recours à des instruments de financement à court terme tant domestiques qu'internationaux sous la forme de « Billets de Trésorerie » et de « Commercial Paper », lui permettant ainsi un accès diversifié à des ressources financières liquides. Les titres de créances négociables en devise sont couverts par des swaps cambistes.

Montants par échéance et devise au 31/12/2012 :

Devise	Montant total en millions d'euros	Échéance 0 à 6 mois	Echéance 6 à 12 mois	Échéance supérieure à 1 an
AUD	0,1	0,1	-	
EUR	578,8	578,8	-	
USD	780,0	458,7	321,3	
GBP	0,1	0,1	-	
	<b>1 358,9</b>	<b>1 037,7</b>	<b>321,3</b>	

La dette à court terme levée par RFF au cours de l'année 2012 a représenté un encours moyen de 1,8 milliards d'euros.

## 4.15 Gestion des risques financiers et instruments dérivés

RFF est exposé aux risques suivants liés à l'utilisation d'instruments financiers :

- risques de marché :
  - risque de taux
  - risque de change
- risques de liquidité
- risques de crédit, de contrepartie

La gestion des opérations et des risques financiers au sein de RFF 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.

RFF 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, RFF élabore différents reportings, de périodicité hebdomadaire ou mensuelle, afin de rendre compte des opérations réalisées et des résultats des contrôles.

#### 4.15.1 Gestion du risque de change

Dans le cadre de sa stratégie financière visant à diversifier son accès aux ressources et optimiser son coût de financement, RFF émet des emprunts en devises qui font l'objet d'une couverture de change. Les flux en devises (principal et intérêts) sont ainsi couverts par des dérivés de change afin de transformer cette dette en euros.

La position de change de RFF en montant notionnel peut se résumer de la façon suivante à la date d'arrêté des comptes :

31/12/2012	AUD	USD	GBP	YEN	HKD	CHF	CAD	NOK
dettes libellées en devises	0,0	570,0	3 773,5	50 000,0	300,0	2 326,0	276,6	500,0
dérivés de change	0,0	570,0	3 773,5	50 000,0	300,0	2 326,0	276,6	500,0
exposition nette en devise	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
31/12/2011	AUD	USD	GBP	YEN	HKD	CHF	CAD	NOK
dettes libellées en devises	150,0	1 470,0	3 602,4	44 000,0	300,0	2 826,0	276,6	0,0
dérivés de change	150,0	1 470,0	3 602,4	44 000,0	300,0	2 826,0	276,6	0,0
exposition nette en devise	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Les cours de change utilisés pour les principales devises à la clôture sont les suivants :

cours BCE	31/12/2012	31/12/2011
AUD	1,2712	1,2723
CAD	1,3137	1,3215
CHF	1,2072	1,2156
GBP	0,8161	0,8353
HKD	10,226	10,051
YEN	113,61	100,2
NOK	7,3483	7,754
SEK	8,582	8,912
USD	1,3194	1,2939

Une augmentation ou une diminution instantanée de 10% de l'euro par rapport aux devises, au 31 décembre 2012 aurait un impact non significatif en résultat et dans les capitaux propres étant donné la mise en place d'une couverture de change, toutes choses étant égales par ailleurs.

#### 4.15.2 Gestion du risque de taux

Pour se prémunir contre le risque de taux d'intérêt et optimiser ses charges financières sur un horizon moyen terme, RFF définit une structure cible d'endettement retenue à partir :

- de structures de taux efficaces (répartition entre taux fixe, variable et indexé à l'inflation) optimisant le couple « espérance de coût/risque »
- de la part à taux variable maximale permettant de limiter la charge financière supplémentaire en cas de hausse des taux à un niveau supportable pour RFF

RFF œuvre ainsi dans ce cadre de gestion, soit en agissant sur le type d'indexation de ses financements (taux fixe, variable, indexé à l'inflation), soit via des opérations sur produits dérivés dans les limites fixées par son Conseil d'Administration.

A la date de clôture, les principales caractéristiques en matière d'exposition au taux après prise en compte des dérivés de taux et de change sont les suivantes :

(en millions d'euros)	couverture	
	31/12/2012	31/12/2011
Dettes euro à taux fixe	24 936,0	24 451,6
Dettes euro indexées inflation	1 980,4	1 943,8
Dettes euro à taux variable (en net des équivalents de trésorerie)	5 708,9	3 280,5
Emprunts PPP	281,4	21,4
<b>TOTAL</b>	<b>32 906,7</b>	<b>29 697,2</b>

Le détail des instruments dérivés de change et de taux couvrant la dette est donné dans la note 4.15.3

Le risque de taux d'intérêt est défini par la norme IFRS 7 comme étant le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêts de marché. Ainsi, les instruments non dérivés à taux fixe sont soumis au risque de taux s'ils sont comptabilisés en juste valeur au bilan par le biais du résultat. De la même façon, les instruments non dérivés à taux fixe (non couverts) comptabilisés au coût amorti ne sont pas sujets au risque de taux.

#### Sensibilité des instruments financiers au risque de taux

L'analyse de sensibilité sur les flux de trésorerie pour les instruments à taux variables a été déterminée en tenant compte de l'ensemble des flux variables des instruments non dérivés et des instruments dérivés. Les instruments dérivés non qualifiés comptablement de couverture et les dérivés incorporés séparés des dettes entraînent une certaine volatilité du résultat financier. Le détail des dérivés non qualifiés de couvertures est donné en note 4.15.3

En revanche la variation de valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie génère une certaine volatilité des capitaux propres. L'analyse est préparée en supposant que le montant de dette et d'instruments financiers au bilan au 31 décembre reste constant sur une année.

Une variation de +50/(-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 2011.

Synthèse des Impacts taux (Montants en millions d'euros).	au 31 décembre 2012				au 31 décembre 2011			
	Résultat		Capitaux propres		Résultat		Capitaux propres	
	Impact après variation des taux d'intérêt de		Impact après variation des taux d'intérêt de		Impact après variation des taux d'intérêt de		Impact après variation des taux d'intérêt de	
	Type d'instrument	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb	+50 pb
Dérivés qualifiés de couverture de juste valeur	-28,8	30,0	0,0	0,0	-39,4	41,3	0,0	0,0
Dettes qualifiées de couverture de juste valeur	39,1	-40,7	0,0	0,0	46,0	-48,2	0,0	0,0
<b>Total Inefficacité de couverture de juste valeur (a)</b>	<b>10,4</b>	<b>-10,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>6,6</b>	<b>-6,8</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Inefficacité de couverture de flux de trésorerie	7,0	-7,8			11,2	-12,1		
Dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	0,0	0,0	633,5	-713,7	0,0	0,0	580,9	-650,3
<b>Total impact de couverture de flux de trésorerie (b)</b>	<b>7,0</b>	<b>-7,8</b>	<b>633,5</b>	<b>-713,7</b>	<b>11,2</b>	<b>-12,1</b>	<b>580,9</b>	<b>-650,3</b>
Dérivés qualifiés de Trading (c)	0,9	-1,3	0,0	0,0	1,5	-1,8	0,0	0,0
Dettes à taux variable (y compris la dette court terme) (d)	-44,7	44,7	0,0	0,0	-37,3	37,3	0,0	0,0
Placement et Equivalents de trésorerie (e)	9,9	-9,9	0,0	0,0	17,6	-17,6	0,0	0,0

La sensibilité est mesurée de la façon suivante :

- (a) L'inefficacité de couverture de juste valeur due aux variations de valeur de l'élément couvert et de l'instrument de couverture
- (b) L'inefficacité de couverture de flux de trésorerie et l'impact sur les capitaux propres (OCI) dû aux variations de valeur de l'instrument de couverture
- (c) L'incidence du décalage de la courbe des taux sur les dérivés pour lesquels la comptabilité de couverture n'est pas appliquée
- (d) L'incidence du décalage de la courbe des taux en flux de trésorerie (charge ou produit) sur les emprunts à taux variables ou les emprunts à taux fixe transformés après couverture en taux variable
- (e) L'incidence du décalage de la courbe des taux en flux de trésorerie (produit ou charge) sur les équivalents de trésorerie

### 4.15.3 Situation comptable des instruments financiers dérivés

Pour couvrir son exposition aux risques de taux et de change, RFF a recours à des instruments dérivés qui sont comptablement qualifiés de couverture ou non.

Les principaux dérivés utilisés sont des contrats d'échanges de taux d'intérêt, des options sur contrat d'échange de taux d'intérêt, des contrats de change à terme, des contrats d'échange de devises et des options de change.

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

(En millions d'euros)	2012				2011			
	Actif		Passif		Actif		Passif	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant	Courant	Non courant	Courant	Non courant
<b>Dérivés qualifiés de couverture</b>								
<b>Couverture de juste valeur</b>								
Taux d'intérêt	26,7	229,2	-	-	0,0	254,6	-	-
Change et taux d'intérêt	-	591,2	-	8,1	43,0	457,5	6,4	0,8
<b>Couverture de Flux de trésorerie</b>								
Taux d'intérêt	-	67,5	-	420,7	-	33,4	-	510,7
Change et taux d'intérêt	7,1	416,9	-	1 498,4	72,7	512,5	24,6	1 441,2
<b>Total dérivés qualifiés de couverture</b>	<b>33,8</b>	<b>1 304,8</b>	<b>-</b>	<b>1 927,1</b>	<b>115,6</b>	<b>1 258,0</b>	<b>31,0</b>	<b>1 952,7</b>
<b>Dérivés et opérations à terme en devises non qualifiés de couverture</b>								
Taux d'intérêt	5,7	-	15,4	-	4,2	-	18,1	-
Change et taux d'intérêt	0,6	-	19,3	-	110,3	-	0,0	-
Dérivés incorporés	14,6	-	118,3	-	30,6	-	111,4	-
<b>Total dérivés et opérations à terme en devises non qualifiés de couvertures</b>	<b>21,0</b>	<b>-</b>	<b>153,0</b>	<b>-</b>	<b>145,0</b>	<b>-</b>	<b>129,5</b>	<b>-</b>
<b>Total dérivés</b>	<b>54,8</b>	<b>1 304,8</b>	<b>153,0</b>	<b>1 927,1</b>	<b>260,6</b>	<b>1 258,0</b>	<b>160,5</b>	<b>1 952,7</b>

#### Couverture de juste valeur

RFF utilise des swaps de taux euros ou des swaps de devises dont l'objectif est de couvrir les variations de juste valeur d'une dette financière ou d'une créance financière.

Les dérivés utilisés en couverture se décomposent de la façon suivante :

	2012			
	Valeur au bilan en M€		Montant notionnel en devise (en	
	Actif	Passif	Actif	Passif
<b>Dérivés qualifiés de couverture de juste valeur</b>				
<b>Swaps taux fixe / taux variable</b>				
Euro/Euro	255,9	-	2 964,0	
<b>Cross Currency Swaps taux fixe / taux variable</b>				
JPY/Euro	42,9	7,9	19 000,0	6 000,0
GBP/Euro	132,4	-	850,0	-
USD/Euro	12,0	-	100,0	-
CHF/Euro	358,5	-	1 241,9	-
CAD/Euro	39,6	-	132,6	-
HKD/EUR	-	0,2	-	300,0
NOK/Euro	5,8	-	500,0	-
	<b>847,1</b>	<b>8,1</b>		

	2011			
	Valeur au bilan en M€		Montant notionnel en devise (en	
	Actif	Passif	Actif	Passif
<b>Dérivés qualifiés de couverture de juste valeur</b>				
<b>Swaps taux fixe / taux variable</b>				
Euro/Euro	254,6	-	2 314,0	
<b>Cross Currency Swaps taux fixe / taux variable</b>				
JPY/Euro	67,8		19 000,0	
GBP/Euro	48,2		200,0	
USD/Euro	24,9	6,4	350,0	100,0
CHF/Euro	319,5		1 319,5	
CAD/Euro	40,0		132,6	
HKD/EUR		0,8		300,0
	<b>755,1</b>	<b>7,2</b>		

Couverture de flux de trésorerie

RFF utilise des swaps de taux en euro ou des swaps de devises ou une combinaison de swaps de devises et de swaps de taux en Euro dont l'objectif est de couvrir les variations des flux contractuels des dettes. Par ailleurs, RFF utilise des swaps de taux euros décalés afin de couvrir des émissions futures.

Les flux contractuels des dérivés sont payés de façon symétrique aux flux contractuels des dettes et le montant différé en capitaux propres est reconnu en résultat sur la période où le flux d'intérêt de la dette impacte le résultat. Dans le cas des pré-couvertures de dette future, le résultat de l'instrument de couverture est reconnu en résultat sur la période où le flux d'intérêt de la dette émise impacte le résultat.

A la date de la clôture, les dérivés utilisés en couverture de flux de trésorerie se décomposent de la façon suivante :

	2012										
	Juste valeur au bilan en M€		Montant notionnel en devises (en millions)		Réserve de couverture de flux de trésorerie						
	Actif	Passif	Actif	Passif		< 6 mois	6 mois à 1 an	1 à < 5 ans	5 à < 10 ans	10 à < 20 ans	> 20 ans
<b>Dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie</b>											
Swaps prêteur taux variable / emprunteur taux fixe en euro	67,5	114,6	1 172,9	1 250,1	-108,4	0,9	-7,9	-26,0	-20,8	-37,1	17,4
<b>Cross Currency Swaps taux variable / taux fixe</b>											
GBP	6,0	80,7	50,0	104,4	-31,6	-3,1	-6,3	-21,9	-0,1	-0,2	-
USD	6,6		220,0		-0,5	-0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	-
<b>Cross Currency Swaps taux fixe / taux fixe</b>											
AUD											
CHF	148,2		831,0		19,0	1,4	0,5	5,8	3,7	7,8	0,3
GBP	18,5	1 406,6	275,0	2 175,0	-915,6	-18,9	-16,9	-140,5	-167,2	-272,8	299,2
JPY	29,4		25 000,0		-6,0	0,0	-0,8	-3,2	-2,0	0,0	-
USD	0,5	11,1	100,0	150,0	1,9	-2,4	4,3	0,0	0,0	0,0	-
<b>Cross Currency Swaps taux fixe / taux variable</b>											
<b>+ Swap taux variable / taux fixe</b>											
CAD	43,0	27,1	144,0		-9,3	-0,8	0,4	-1,6	-1,9	-3,9	1,6
GBP	91,5	253,6	335,8		-55,4	-11,1	-5,4	-68,1	11,2	-5,8	23,9
USD					0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
CHF	80,3	25,4	253,2		16,7	1,6	0,1	6,8	8,2	0,0	-
					0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
<b>Opérations de pré-couverture d'émissions futures</b>					16,3	0,2	0,1	-5,9	15,6	3,5	2,8
	<b>491,5</b>	<b>1 919,1</b>			<b>- 1 072,9</b>						

	2011										
	Juste valeur au bilan en M€		Montant notionnel en devises (en millions)		Réserve de couverture de flux de trésorerie	< 6 mois	6 mois à 1 an	1 à < 5 ans	5 à < 10 ans	10 à < 20 ans	> 20 ans
	Actif	Passif	Actif	Passif							
<b>Dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie</b>											
Swaps prêteur taux variable / emprunteur taux fixe en euro	33,4	72,8	872,9	500,1	-34,4	1,3	-8,2	-13,1	-4,6	-7,3	2,5
<b>/ taux fixe</b>											
GBP	9,8	113,9	50,0	147,4	-31,1	-4,8	-5,0	-26,5	2,1	3,2	-
USD	22,8		670,0		-5,0	0,5	-4,1	-1,4	0,0	0,0	-
<b>taux fixe</b>											
AUD	21,9		150,0		0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-
CHF	205,8		1 131,0		45,4	2,2	1,7	14,2	9,0	16,6	1,8
GBP	12,6	1 332,4	275,0	2 075,0	-729,5	-14,4	-13,0	-109,3	-135,1	-204,5	253,3
JPY	77,3		25 000,0		12,3	0,0	1,3	5,2	5,8	0,0	-
USD	2,1	7,4	100,0	250,0	4,1	-0,9	2,9	2,1	0,0	0,0	-
<b>taux variable</b>											
+ Swap taux variable / taux fixe											
CAD	43,5	18,1	144,0		-4,7	-0,6	0,5	-0,7	-0,9	-1,8	1,2
GBP	81,5	408,5	528,0	400,0	-48,9	-1,7	-0,6	-9,1	-11,1	-20,5	5,9
USD											
CHF	108,0	23,5	375,6		21,4	3,3	-0,8	10,1	8,7	0,0	-
<b>Opérations de précouverture d'émissions futures</b>					6,0	-0,1	-0,1	-0,5	-0,2	-0,2	7,1
	<b>618,5</b>	<b>1 976,5</b>			<b>- 764,3</b>						

## Les instruments dérivés non qualifiés de couverture :

	31/12/2012			
	Juste valeur en M€		Montant notionnel en devises	
	Actif	Passif	Actif	Passif
<b>Dérivés non qualifiés de couverture</b>	<b>21,0</b>	<b>153,0</b>		
Swaps de taux	5,7	15,4	632,5	147,1
Instruments de change				
GBP				
CHF				
USD	0,6	19,3	105,0	925,0
Dérivés incorporés EUR	14,6	5,0	105,5	155,5
Dérivés incorporés GBP		113,3		326,0

	31/12/2011			
	Juste valeur en M€		Montant notionnel en devises	
	Actif	Passif	Actif	Passif
<b>Dérivés non qualifiés de couverture</b>	<b>145,0</b>	<b>129,5</b>		
Swaps de taux	4,2	18,1	868,0	1 648,1
Instruments de change				
GBP	9,3	0,0	250,0	75,0
CHF				
USD	101,0		2 191,0	
Dérivés incorporés EUR	30,6	16,1	305,5	355,5
Dérivés incorporés GBP		95,3		326,0

### Dérivés incorporés

RFF dispose également d'une option sur un emprunt pour lequel la décision d'exercer ou non l'option appartient à la contrepartie. Cette option a été comptabilisée comme un dérivé autonome conformément à la norme IAS 39 (cf note 3.13.5). La valeur au 31 décembre 2012 de ce dérivé incorporé s'élève à :

- -113,3 M€ : sur un emprunt d'échéance 2015 incluant une option de mise en place en 2015 d'une dette en EUR convertie en GBP (à un taux de change défini de 0,652 et sans prise en compte d'un spread de crédit) sur 14 ans à un taux fixe de 5.35%. Sa sensibilité à un spread de crédit de +/- 50 bp est au 31/12/2012 de 22 M€.

#### 4.15.4 Risque de liquidité

S'appuyant sur une gestion proactive de sa liquidité, de la qualité de sa signature et de sa présence renouvelée sur les marchés internationaux de capitaux, RFF 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 publics ou privés). En outre, RFF a renouvelé en juillet 2012 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 2012.

Les tableaux suivants donnent, pour les passifs financiers, les flux de trésorerie contractuels non actualisés (correspondant aux montants à rembourser y compris les intérêts dont la part variable est fixée sur le fixing du 31/12/2012) au 31 décembre 2012 et au 31 décembre 2011. Par ailleurs, en complément d'information sur la liquidité, il est mentionné à la fin de ce tableau les actifs courants, indiquant les flux de trésorerie à recevoir sur une maturité inférieure à six mois.

En M€	2012								
	Valeur comptable au bilan	Total des flux de trésorerie	< 6 mois	6 mois à < 1an	1 à < 5ans	5 à < 10 ans	10 à < 20 ans	> 20 ans	
Emprunts Long Terme en euros	-26 596,7	-38 590,4	-1 924,4	-1 120,2	-7 831,3	-9 004,9	-12 394,0	-6 315,7	
Emprunts Long Terme en devises	-8 181,4	-13 836,3	-319,6	-222,0	-2 375,3	-3 356,8	-3 354,9	-4 207,8	
Dettes Court Terme	-1 358,9	-1 376,3	-1 041,8	-334,4	0,0	0,0	0,0	0,0	
Dettes fournisseurs (*)	-390,9	-390,9	-390,9						
Autres Passifs Financiers courants	-1 694,6	-1 694,6	-1 694,6						
Instruments financiers dérivés - flux à recevoir		16 504,6	942,2	601,9	2 799,9	3 860,3	3 687,1	4 613,2	
Instruments financiers dérivés - flux à payer		-16 919,8	-866,5	-577,3	-2 618,5	-3 884,2	-4 024,2	-4 949,0	
	-594,6								
<b>TOTAL ENCOURS DES PASSIFS FINANCIERS</b>	<b>-38 817,1</b>	<b>-56 303,7</b>	<b>-5 295,5</b>	<b>-1 652,1</b>	<b>-10 025,2</b>	<b>-12 385,5</b>	<b>-16 086,0</b>	<b>-10 859,4</b>	
Créances clients	1 003,8	1 003,8	1 003,8						
Subventions	1 542,2	1 542,2	1 542,2						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 489,8	2 489,8	2 489,8						
<b>TOTAL ACTIFS COURANTS</b>	<b>5 035,8</b>								

(\*) hors avoir à établir

En M€	2011								
	Valeur comptable au bilan	Total des flux de trésorerie	< 6 mois	6 mois à < 1an	1 à < 5ans	5 à < 10 ans	10 à < 20 ans	> 20 ans	
Emprunts Long Terme en euros	-22 903,9	-33 116,4	-594,1	-626,3	-8 188,7	-7 011,6	-12 506,2	-4 189,6	
Emprunts Long Terme en devises	-9 053,7	-14 582,6	-855,2	-728,1	-2 458,3	-3 360,1	-3 002,9	-4 178,0	
Dettes Court Terme	-2 128,8	-2 005,8	-1 565,5	-440,3	0,0	0,0	0,0	0,0	
Dettes fournisseurs (*)	-422,2	-422,2	-422,2						
Autres Passifs Financiers courants	-1 993,7	-1 993,7	-1 993,7						
Instruments financiers dérivés - flux à recevoir		19 720,0	2 516,9	1 225,2	3 018,9	4 983,5	3 393,5	4 582,0	
Instruments financiers dérivés - flux à payer		-21 008,1	-2 540,4	-1 240,9	-3 094,4	-5 283,2	-3 878,5	-4 970,6	
	-594,6								
<b>TOTAL ENCOURS DES PASSIFS FINANCIERS</b>	<b>-37 096,8</b>	<b>-53 408,9</b>	<b>-5 454,4</b>	<b>-1 810,3</b>	<b>-10 722,5</b>	<b>-10 671,4</b>	<b>-15 994,1</b>	<b>-8 756,2</b>	
Créances clients	722,1	722,1	722,1						
Subventions	957,8	957,8	957,8						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 410,4	4 410,4	4 410,4						
<b>TOTAL ACTIFS COURANTS</b>	<b>6 090,3</b>								

(\*) hors avoir à établir

#### 4.15.5 Risque de crédit

Le risque de crédit représente le risque de perte financière pour RFF dans le cas où un client ou une contrepartie à un instrument financier viendrait à manquer à ses obligations contractuelles.

La valeur comptable des actifs financiers représente l'exposition maximale au risque de crédit. L'exposition maximale au risque de crédit à la date de clôture est la suivante :

En millions d'euros	note	valeur comptable	
		31/12/2012	31/12/2011
créances à long terme et dépôts versés	4.4	891,5	25,7
juste valeur des dérivés non qualifiés de cc	4.4	21,0	145,0
juste valeur des dérivés qualifiés de couver	4.5	1 338,6	1 373,6
créances clients	4.6	1 003,8	722,1
créances subventions	4.8	1 542,2	957,8
comptes courants	4.7	18,7	3,8
débiteurs divers (hors charges constatées	4.7	692,5	609,0
trésorerie et équivalents de trésorerie	4.9	2 489,8	4 410,4
<b>total</b>		<b>7 998,1</b>	<b>8 247,4</b>

#### Gestion du risque client

La balance âgée des créances clients échues se présente de la façon suivante au 31/12/2012 :

(en millions d'euros)		Courant		Non courant	
		< 6 mois	> 6 mois		
<b>Montant non soldé</b>					
	Créances clients échues non provisionnées	16,9	6,9	11,3	-1,2
	Créances clients échues provisionnées	45,1	5,7	3,6	35,8
	Provision pour dépréciation client	-33,0	0,2	0,0	-33,1
<b>TOTAL</b>		<b>29,1</b>	<b>12,8</b>	<b>14,9</b>	<b>1,4</b>

Ce tableau ne reprend pas les factures à établir, les créances non échues, ni les provisions pour dépréciation afférentes.

La balance âgée des créances subventions échues se présente de la façon suivante au 31/12/2012 :

(en millions d'euros)		Courant		Non courant	
		< 6 mois	> 6 mois		
<b>Montant non soldé</b>					
	Créances subventions échues non provisionnées	638,9	450,8	75,7	112,4
	Créances subventions échues provisionnées	16,9	0,0	0,5	16,4
	Provision dépréciation	-3,4	0,0	0,0	-3,4
<b>TOTAL</b>		<b>652,4</b>	<b>450,8</b>	<b>76,2</b>	<b>125,5</b>

Ce tableau ne reprend pas les factures à établir, les créances non échues, ni les provisions pour dépréciation afférentes.

La balance âgée des créances clients échues cessions d'immobilisations se présente de la façon suivante au 31/12/2012 :

(en millions d'euros)			Courant		Non courant
<b>Montant non soldé</b>			< 6 mois	> 6 mois	
	Créances clients cessions échues non provisionnées	34,0	27,0	2,6	4,4
	Créances clients cessions échues provisionnées	3,2	0,0	0,4	2,8
	Provision pour dépréciation clients cessions	-2,8	0,0	-0,2	-2,6
<b>TOTAL</b>		<b>34,4</b>	<b>27,0</b>	<b>2,8</b>	<b>4,6</b>

### Gestion du risque de contrepartie sur la trésorerie et équivalents de trésorerie et sur les dérivés

RFF est exposé au risque de contrepartie dans le cadre de sa gestion de trésorerie courante (placements d'excédents de trésorerie en certificats de dépôt, billets de trésorerie, ...) de ses opérations de gestion de la dette à moyen et long terme (transactions sur produits dérivés, ...).

Afin de prévenir toute dégradation de la solidité financière des contreparties :

- auprès desquelles RFF place ses liquidités, une limite d'engagement par contrepartie est fixée en montant nominal en fonction de leur notation court terme au moins égale à A-1/P-1/F-1 (respectivement Standard & Poors, Moody's, Fitch)
- avec lesquelles il réalise des opérations sur instruments financiers, une limite d'exposition par contrepartie en valeur de marché est déterminée en fonction de leur notation long terme au moins égale à BBB-/Baa3/BBB- (respectivement Standard & Poors, Moody's, Fitch), et en pourcentage de leurs fonds propres.
- RFF a de plus mis en place un contrat de remise en garantie avec l'ensemble de ses contreparties sur opérations dérivés qui se déclenche dès que la contrepartie voit sa notation passer en dessous de AA-/Aa3/AA- (respectivement S&P/Moody's/Fitch). Est prise en compte la notation attribuée par au moins deux des trois agences de notations suivantes : Standard & Poor's, Moody's, Fitch

La situation au 31/12/2012 de tous les actifs court terme investis par RFF sont à 100% de qualité « investment grade », et le rating moyen pondéré des instruments dérivés sans prise en compte du collatéral est de « A ».

## Juste valeur des instruments financiers

31/12/2012		Catégories comptables IAS 39											
(En millions d'euros)	Notes	Actifs évalués à la JV par P/L (trading)	Actifs évalués à la JV par P/L (option JV)	Dérivés qualifiés de couverture	Actifs détenus jusqu'à l'échéance	Actifs disponibles à la vente	Prêts et créances	Passifs au coût amorti	Total de la valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau 1 Juste valeur évaluée à partir de prix cotés.	Niveau 2 Juste valeur évaluée à partir de prix non cotés	Niveau 3 Juste valeur éléments non liquide
<b>ACTIF</b>													
Dérivés actif affectés à la dette	4.15.3	21,0		1 338,6					1 359,5	1 359,5			1 359,5
Créances clients	4.6						1 003,8		1 003,8	1 003,8			1 003,8
Autres actifs financiers	4.4		740,7				204,7		945,4	945,4	740,7		204,7
Trésorerie et équivalent de trésorerie	4.9		2 489,8						2 489,8	2 489,8	2 489,8		
<b>Total</b>		<b>21,0</b>	<b>3 230,5</b>	<b>1 338,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1 208,5</b>	<b>0,0</b>	<b>5 798,5</b>	<b>5 057,8</b>	<b>3 230,5</b>	<b>2 568,1</b>	<b>0,0</b>
<b>PASSIF</b>													
Dette long terme RFF	4.14							33 127,0	33 127,0	37 779,5			37 779,5
Dette long terme SNCF	4.14							1 651,2	1 651,2	2 110,1			2 110,1
Dette court terme	4.14							1 358,9	1 358,9	1 358,9			1 358,9
Dérivés passif affectés à la dette	4.15.3	153,0		1 927,1					2 080,1	2 080,1			1 966,8
Fournisseurs	4.17							390,9	390,9	390,9			390,9
Autres passifs financiers	4.16 et 4.19							1 787,6	1 787,6	1 787,6			1 787,6
<b>Total</b>		<b>153,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1 927,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>38 315,6</b>	<b>40 395,7</b>	<b>45 507,1</b>	<b>0,0</b>	<b>45 393,8</b>	<b>113,3</b>

31/12/2011		Catégories comptables IAS 39											
(En millions d'euros)	Notes	Actifs évalués à la JV par P/L (trading)	Actifs évalués à la JV par P/L (option JV)	Dérivés qualifiés de couverture	Actifs détenus jusqu'à l'échéance	Actifs disponibles à la vente	Prêts et créances	Passifs au coût amorti	Total de la valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau 1 Juste valeur évaluée à partir de prix cotés.	Niveau 2 Juste valeur évaluée à partir de prix non cotés	Niveau 3 Juste valeur éléments non liquide
<b>ACTIF</b>													
Dérivés actif affectés à la dette	4.15.3	145,0		1 373,6					1 518,6	1 518,6			1 518,6
Créances clients	4.6						722,1		722,1	722,1			722,1
Autres actifs financiers	4.4						72,5		72,5	72,5			72,5
Trésorerie et équivalent de trésorerie	4.9		4 410,4						4 410,4	4 410,4	4 410,4		
<b>Total</b>		<b>145,0</b>	<b>4 410,4</b>	<b>1 373,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>794,6</b>	<b>0,0</b>	<b>6 723,6</b>	<b>6 723,6</b>	<b>4 410,4</b>	<b>2 313,2</b>	<b>0,0</b>
<b>PASSIF</b>													
Dette long terme RFF	4.14							30 138,8	30 138,8	33 383,2			33 383,2
Dette long terme SNCF	4.14							1 840,0	1 840,0	2 276,4			2 276,4
Dette court terme	4.14							2 128,8	2 128,8	2 128,8			2 128,8
Dérivés passif affectés à la dette	4.15.3	129,5		1 983,7					2 113,2	2 113,2			2 017,9
Fournisseurs	4.17							422,2	422,2	422,2			422,2
Autres passifs financiers	4.16 et 4.19							2 089,7	2 089,7	2 089,7			2 089,7
<b>Total</b>		<b>129,5</b>	<b>0,0</b>	<b>1 983,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>36 619,5</b>	<b>38 732,7</b>	<b>42 413,5</b>	<b>0,0</b>	<b>42 318,2</b>	<b>95,3</b>

## Juste valeur des instruments financiers évaluée par Résultat

En millions d'euros	2012
OUVERTURE	-95,3
Gains et pertes recyclés en résultat	-18,0
Clôture	-113,3
Total gains ou pertes sur la période, passées en résultat	-18,0

## 4.16 Autres passifs non courants

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Dépôts et cautionnements reçus	76,0	75,4
Autres	17,0	20,6
<b>Total autres passifs non courants</b>	<b>93,1</b>	<b>96,0</b>

La ligne « Autres » correspond à des avances reçues sur des cessions d'actifs en cours.

## 4.17 Fournisseurs

Les éléments constitutifs de la rubrique se répartissent ainsi :

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Dettes fournisseurs	50,5	38,9
Factures non parvenues	340,4	383,3
<b>Total</b>	<b>390,9</b>	<b>422,2</b>

## 4.18 Autres créditeurs

Les autres créditeurs s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Dettes fiscales et sociales	289,2	190,6
Produits constatés d'avance	230,0	213,7
Avance sur cessions d'immobilisations	6,9	2,6
Acomptes clients péages	206,6	208,1
Autres dettes	30,2	6,5
<b>Total</b>	<b>762,9</b>	<b>621,5</b>

L'augmentation du poste de dettes fiscales et sociales de 98,6 M€ est due à une augmentation de la TVA collectée sur encaissement en lien avec le décalage de règlement de l'acompte de la redevance de réservation. (cf. § 4.6)

Les "acomptes clients péages" concernent le versement par les clients Entreprises ferroviaires d'un acompte correspondant à 20% des redevances de réservation au titre du nouvel horaire de

service, le jour de sa publication, conformément aux dispositions de l'arrêté du 25 novembre 2008. Ces acomptes sont déduits mensuellement des règlements des factures de redevances de réservation.

#### **4.19 Autres passifs financiers courants**

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Dettes sur immobilisations	1 489,1	1 558,8
Dépôt de garantie	205,5	434,9
<b>Total</b>	<b>1 694,6</b>	<b>1 993,7</b>

Les dépôts de garantie reçus sont relatifs à des contrats financiers de couverture.

#### **4.20 Droit d'utilisation accordé au concessionnaire**

Dans le cadre du contrat de concession SEA, un passif appelé « droit d'utilisation accordé au concessionnaire » a été comptabilisé pour un montant de 786,2 M€ au 31/12/2012 contre 289,7 M€ au 31/12/2011. 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 34,4% au 31/12/2012.

## 4.21 Autres éléments d'information

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

(en millions d'euros)	31/12/2011	Reclassements	Variation impact en flux de trésorerie	Variation de la juste valeur	31/12/2012
Autres créditeurs	422,3		17,2		439,6
Autres débiteurs	-112,8		30,2		-82,6
Clients	-696,5		-279,8		-976,3
Créances fiscales et sociales	-213,7		61,7		-152,0
Dettes fiscales et sociales	165,2		69,5		234,6
Fournisseurs	420,3		-30,7		389,6
Subventions exploit. actif	-181,2		2,4		-178,8
Subventions exploit. passif	113,9		25,7		139,6
<b>Besoin en fonds de roulement lié à l'activité</b>	<b>-82,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-103,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-186,2</b>

### 4.21.2 Analyse des flux de trésorerie liés aux acquisitions d'immobilisations

(en millions d'euros)	31/12/2012	dont variation de BFR	31/12/2011	dont variation de BFR
Investissements	(4 401,3)		(3 867,0)	
Variation des dettes sur immobilisations	23,6	23,6	248,8	248,8
<b>Décaissements sur acquisitions</b>	<b>(4 377,7)</b>	<b>23,6</b>	<b>(3 618,2)</b>	<b>248,8</b>
Subventions : attributions de l'exercice	1 735,6		1 284,5	
Variation des créances sur subventions	(526,5)	(526,5)	128,5	128,5
<b>Encaissements de subventions</b>	<b>1 209,1</b>	<b>(526,5)</b>	<b>1 413,0</b>	<b>128,5</b>
<b>Variation de BFR investissement</b>	<b>(3 168,6)</b>	<b>(502,9)</b>	<b>(2 205,2)</b>	<b>377,3</b>

## Note 5 - Compléments d'informations relatifs au compte de résultat

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

Le chiffre d'affaires se décompose ainsi :

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Redevances d'infrastructure	5 084,9	4 513,8
Redevances complémentaires électricité	95,1	90,8
Prestations complémentaires	29,8	45,3
Produits relatifs aux embranchements particuliers	14,6	13,2
<b>Sous-total recettes commerciales d'infrastructure</b>	<b>5 224,5</b>	<b>4 663,1</b>
Transport d'électricité	181,2	174,6
Produits hors trafic en gestion directe et externalisée	82,9	83,9
Ventes fournitures	41,0	41,6
Autres produits des activités annexes	26,0	18,1
<b>Total chiffre d'affaires</b>	<b>5 555,7</b>	<b>4 981,3</b>

#### Les redevances d'infrastructures

Les redevances d'infrastructure en nette augmentation de 13% atteignent 5 209,8 M€ dont :

- 5 084,9 M€ au titre des prestations minimales ;
- 95,1 M€ au titre de la redevance complémentaire d'électricité (90,8 M€ en 2011) ;
- 29,8 M€ au titre des prestations complémentaires (45,3 M€ en 2011).

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011	Var. %
Redevance d'accès (RA)	1 909,7	1 503,2	27,0%
Redevance de réservation (RR)	1 783,7	1 674,9	6,5%
Redevance de circulation (RC)	1 387,6	1 326,5	4,6%
Produits sur exercice antérieurs (*)	3,9	9,2	
<b>TOTAL PRESTATION MINIMALES</b>	<b>5 084,9</b>	<b>4 513,8</b>	<b>12,7%</b>

Les redevances de prestations minimales sont perçues pour 97.1% au titre de l'activité voyageurs qui représente 83.4% des circulations et pour 2.5% au titre de l'activité fret qui représente 14.8% des circulations.

- Les redevances de l'activité voyageurs se répartissent entre les trains aptes à la grande vitesse (35.6%), les trains grandes lignes (12.1%), les trains express régionaux (38.8%) et l'activité Transilien (13.5%).
- Les redevances de l'activité fret sont désormais versées, pour 24.8%, par les entreprises ferroviaires alternatives qui représentent 28.8 % des circulations.

La hausse des prestations minimales de 12.7% est principalement liée à l'évolution de la tarification et notamment à la mise en place de la redevance d'accès pour les Trains d'Equilibre du Territoire (383.4 M€) sur l'horaire de service 2012. En termes de volumes d'activité, la croissance concerne notamment les trains aptes à la grande vitesse (+3.6%).

#### Les embranchements particuliers :

En 2012, le montant comptabilisé au titre des produits des installations terminales embranchées est de 14,6 M€. Ce montant est comparable à celui de 13,2 M€ enregistré en 2011.

## 5.2 Subventions d'exploitation

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

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Subvention d'Etat	280,3	786,2
Autres subventions d'exploitation	36,2	17,8
<b>Total</b>	<b>316,5</b>	<b>804,0</b>

La diminution de la subvention exploitation Etat s'explique principalement par la requalification de la subvention perçue au titre des trains « corail » en redevance d'accès facturée au client Etat, conformément aux clauses de la convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET) qui rend l'Etat redevable de cette redevance.

## 5.3 Rémunération de la gestion déléguée

Les différentes composantes de la rémunération de la gestion déléguée sont les suivantes :

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Rémunération pour la gestion du réseau	(3 030,3)	(2 869,6)
Rémunération du pour la gestion des quais	(51,8)	(48,5)
<b>Sous-total rémunération de la gestion déléguée de l'infrastructure</b>	<b>(3 082,0)</b>	<b>(2 918,1)</b>
Rémunération pour la gestion du patrimoine	(101,9)	(85,3)
<b>Total rémunération de la gestion déléguée</b>	<b>(3 183,9)</b>	<b>(3 003,3)</b>

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

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

En application de l'article 15 du décret précité, la rémunération de la SNCF est définie sur une base forfaitaire pour chacune des trois catégories de missions.

Le montant comptabilisé en charges au titre de la gestion du réseau au 31 décembre 2012 est de 3 030,3 M€ après activation au 31/12/2012 de 84,4 M€ de dépenses relatives au contrat IMIS, et d'autres dépenses d'investissement. Les charges comptabilisées au 31 décembre 2011 s'élevaient à 2 869,2 M€ après activation de 47,9 M€ de dépenses IMIS.

Ce montant se compose de :

- 2 135,1 M€ pour les missions d'entretien du réseau, montant se décomposant en :
  - 2 018,3 M€ pour le domaine maintenance y compris les OGE (hors protocole IDF)
  - 71,6 M€ d'interventions de maintenance individualisées et suivies (IMIS)
  - 29,0 M€ de dépenses complémentaires d'OGE protocole IDF
  - 19,1 M€ de charges diverses et d'études
  - - 2,9 M€ de régularisation sur exercice antérieur (dont -18,8 d'activation IMIS 2011)
- 875,4 M€ pour la couverture des charges liées aux missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national.
- 19,7 M€ pour le coût de la maintenance GSMR confié à SYNERAIL.

#### AUTRES REMUNERATIONS VERSEES DANS LE CADRE DE MANDATS DE GESTION

L'ensemble des missions de gestion du patrimoine a été réparti par RFF entre la SNCF et de nouveaux prestataires. La convention de prestation de services définit les missions dont la SNCF poursuit la réalisation. Le montant comptabilisé en charge pour l'année 2012 s'élève à 73,2 M€ (dont 4,4 M€ de régularisation sur exercices antérieures) contre 54,2 M€ pour l'année 2011 (dont 1,3 de régularisation antérieures). La convention financière pour le remboursement des charges immobilières sur surface SNCF ainsi que la rémunération SNCF pour la gestion de ces charges s'élève à 17,5 M€ pour l'exercice 2012 contre 17,1 M€ pour l'exercice 2011.

Pour les missions de gestion du patrimoine confiées par RFF aux sociétés Yxime et NEXITY, chacune pour une zone géographique, ainsi que la mise à jour de son inventaire patrimoine confiée au groupement ADYAL-IBM, RFF a comptabilisé en 2012 une charge de 11,2 M€ contre 13,9 M€ en 2011.

La convention de gestion des quais, représente une charge de 51,8 M€ pour l'année 2012 contre 48,5 M€ pour l'année 2011.

## 5.4 Autres charges de réseau

Ces autres charges sont constituées du poste « Transport Electricité ».

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Transport Electricité	(178,1)	(172,7)
<b>Total</b>	<b>(178,1)</b>	<b>(172,7)</b>

En vertu d'un contrat en date du 01/03/2007 signé auprès d'EDF Entreprise, RFF achète l'énergie consommée dans ses installations, c'est à dire essentiellement les pertes par effet joule.

EDF Entreprise en tant que "responsable d'équilibre" assure à RFF par ce même contrat la fourniture de la consommation d'ajustement pour ses achats en propre.

Les contrats d'accès au réseau signés avec RTE (contrat CART), EDF-ERD (contrat CARD) et Électricité de Strasbourg, assurent à RFF le transport de l'énergie consommée par l'ensemble des acteurs du monde ferroviaire sur les réseaux d'électricité haute et moyenne tension, en amont des sous-stations.

L'ensemble de ces prestations représente une charge de 178,1 M€ en 2012.

La charge constatée ainsi que les coûts relatifs à la gestion des contrats sont répartis mensuellement sur les utilisateurs du réseau au prorata de leurs trafics sous la forme d'une redevance complémentaire de traction électrique (RCTE) qui représente un montant de 165,8 M€ pour 2012.

La différence entre les charges et produits relevant de la RCTE s'explique par la refacturation par RFF aux utilisateurs du réseau de certains coûts relatifs à la gestion des contrats, au prorata de leurs trafics respectifs.

## 5.5 Impôts et taxes

Les éléments constitutifs de la rubrique sont les suivants :

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Impôts, taxes gestion directe	(41,3)	(42,1)
Impôts et taxes gestion mandatée	(31,0)	(23,8)
(Dotations) / Reprises nettes aux provisions pour risques sur impôts	(9,0)	(11,0)
<b>Total</b>	<b>(81,2)</b>	<b>(76,9)</b>

## 5.6 Autres charges opérationnelles

Ces charges se répartissent ainsi :

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Frais d'études nets de production immobilisée	(60,6)	(62,1)
Travaux et équipements ferroviaires nets de production immobilisée	(29,5)	(78,2)
Autres achats externes nets de production immobilisée	(194,3)	(238,1)
Charges de personnel nets de production immobilisée	(114,8)	(103,7)
<b>Total</b>	<b>(399,1)</b>	<b>(482,2)</b>

Le montant des honoraires des commissaires aux comptes s'est élevé à 271 570 € au titre de l'exercice 2012 soit 123 320 € pour le cabinet Mazars et 148 250 € pour le cabinet PriceWaterhouseCoopers.

Les actes de malveillance, réalisés par des tiers identifiés ou non, ainsi que les conséquences des accidents et les dommages dus aux intempéries s'élèvent à 16,6 M€ compte tenu de régularisations sur exercices antérieurs de -26,2 M€ contre 63M€ en 2011 pour l'exercice 2011, ce montant incluant des régularisations sur exercices antérieurs à hauteur de + 9 M€.

### 5.6.1 Charges de personnel

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Salaires	(75,5)	(69,8)
Charges sociales	(39,3)	(33,8)
<b>Total</b>	<b>(114,8)</b>	<b>(103,7)</b>

### 5.6.2 Effectifs

L'effectif est en croissance. Il est de 1 495 agents présents au 31 décembre 2012 contre 1 410 agents en 2011, soit une augmentation de 6 % sur un an.

### 5.6.3 Rémunération des dirigeants

Pour l'exercice 2012, la rémunération globale des membres du comité exécutif de RFF s'établit à 1 955 706,47 € pour un effectif moyen de 10,59 personnes.

Le montant des avantages en nature, qui portent exclusivement sur la mise à disposition de véhicules, s'élève en 2012 à 124 786,4 €.

## 5.7 Reprises de subventions d'investissement

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Reprises de subventions d'investissement	360,6	300,8
Reprises de subventions de renouvellement et mise aux normes	129,0	113,0
<b>Total</b>	<b>489,6</b>	<b>413,9</b>

## 5.8 Autres charges et produits courants

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Frais bancaires	(0,1)	(0,0)
Autres charges	(38,2)	(18,4)
<b>Autres charges courantes</b>	<b>(38,3)</b>	<b>(18,4)</b>
Produits sur cessions d'immobilisations du patrimoine	119,7	100,0
Autres produits	77,0	116,9
<b>Autres produits courants</b>	<b>196,7</b>	<b>216,9</b>

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

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

La plus-value dégagée sur les cessions d'actifs s'élève à 106,3 M€ en 2012 à comparer à 83,4 M€ en 2011.

## 5.9 Autres charges et produits non courants

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Autres charges non courantes	(0,1)	(0,1)
Autres produits non courants	6,1	(0,6)

Les autres produits non courants 2012 correspondent principalement à la régularisation de l'estimation des soultes à régler aux autorités portuaires.

## 5.10 Coût de l'endettement financier net

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

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Charges sur passif au coût amorti	(1 278,8)	(1 212,8)
Variation de juste valeur des dettes couvertes en FVH	(2,7)	(230,2)
Résultat des dérivés qualifiés de couverture	23,3	243,2
Résultat des dérivés non qualifiés de couverture	(17,0)	(62,1)
Report/déport des dérivés de change	(5,3)	(19,9)
<b>Total coût de l'endettement financier brut</b>	<b>(1 280,5)</b>	<b>(1 281,8)</b>
Résultat sur Actif évalué à la juste valeur	19,0	33,1
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>(1 261,6)</b>	<b>(1 248,7)</b>
* les impacts sur les dérivés sont hors change, cet élément étant parfaitement compensé avec le change constaté sur la dette		
<b>Analyse du résultat des dérivés qualifiés de couverture de Juste Valeur</b>		
(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Intérêts de la période sur les swaps FVH	124,0	67,1
Variation de juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de FVH	18,9	232,5
<b>Résultat des dérivés qualifiés de couverture FVH</b>	<b>142,9</b>	<b>299,6</b>
Variation de juste valeur des dettes couvertes en FVH	(2,7)	(230,2)
<b>Résultat sur couverture juste valeur</b>	<b>140,1</b>	<b>69,4</b>
<b>Analyse du résultat des dérivés qualifiés de couverture de Flux de trésorerie</b>		
(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Intérêts nets perçus ou versés sur les swaps CFH	(107,2)	(81,0)
Recyclage en résultat des montants différés en capitaux propres	(4,5)	15,5
Inefficacité des couvertures	(7,9)	9,1
<b>Résultat des dérivés CFH</b>	<b>(119,6)</b>	<b>(56,4)</b>
<b>Analyse du résultat des dérivés non qualifiés de couverture</b>		
(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Intérêts nets perçus ou versés sur les swaps non qualifiés de couverture	(1,3)	(4,3)
Variation de juste valeur des dérivés non qualifiés de couverture	(15,7)	(57,7)
<b>Résultat des dérivés non qualifiés de couverture</b>	<b>(17,0)</b>	<b>(62,1)</b>

**Variation des réserves relatives aux couvertures de flux de trésorerie :**

Le résultat différé en capitaux propres comprend l'impact de change constaté sur les couvertures de flux de trésorerie. Au 31 décembre 2012, les réserves recyclables se décomposent de la façon suivante (en millions d'euros) :

<b>Solde au 31/12/2010</b>	<b>-481,6</b>
Recyclage en résultat 2011 (*)	-127,3
Variation en capitaux propres	-155,4
<b>Solde au 31/12/2011</b>	<b>-764,3</b>
Recyclage en résultat 2012 (*)	7,6
Variation en capitaux propres	-316,2
<b>Solde au 31/12/2012</b>	<b>-1 072,9</b>

(\*) y compris impact des dérivés de change qualifiés de flux de trésorerie et immédiatement transférés en résultat à hauteur de -204,7 millions d'euros en 2011 et -85,8 millions d'euros en 2012.

**5.11 Autres charges et produits financiers**

Cette rubrique se décompose ainsi :

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Produit d'intérêts en compte courant	2,0	1,4
Autres produits financiers	4,0	2,1
<b>Autres produits financiers</b>	<b>5,9</b>	<b>3,5</b>
Charges d'intérêts d'avance en compte courant	(1,7)	(6,1)
Autres charges financières	(3,7)	0,1
<b>Autres charges financières</b>	<b>(5,4)</b>	<b>(6,0)</b>

Les autres charges et produits financiers sont essentiellement constitués des intérêts sur les comptes courants SNCF ainsi que les intérêts moratoires facturés par RFF aux cofinanceurs ou facturés à RFF par les fournisseurs.

## 5.12 Impôts sur les bénéfices

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Impôt différé	(110,3)	(32,9)
Impôt exigible	(48,2)	(25,1)
<b>Total</b>	<b>(158,5)</b>	<b>(58,0)</b>

L'établissement a comptabilisé une charge d'impôt exigible de 48,2 M€ pour l'exercice 2012. L'augmentation constatée de la charge d'impôt de l'exercice par rapport à 2011 (25,1 M€) s'explique par l'application des dispositions de la loi de finances pour 2013 relatives à :

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

L'augmentation de la charge d'impôt différé de 77,4 M€ provient essentiellement de la consommation du déficit fiscal à hauteur de 24 M€, ainsi que de la régularisation de la charge d'impôt différé au titre de 2011 pour 37,5 M€.

## Note 6 - Parties liées

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

### Relations avec l'Etat :

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

### **Impact sur le résultat :**

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Subvention d'exploitation	280,3	786,2
Subvention de renouvellement	135,4	118,2
	<b>415,8</b>	<b>904,4</b>

### **Impact sur le bilan :**

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Subvention de renouvellement	3 842,2	3 977,7
Subvention d'exploitation à recevoir	14,2	11,4
	<b>3 856,4</b>	<b>3 989,1</b>

### Relations avec la SNCF :

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

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

<b>Principaux impacts des activités en relation avec la SNCF</b>		
(en millions d'euros)	<b>31/12/2012</b>	<b>31/12/2011</b>
Produits : Péages	3 339,6	3 196,8
Charges : Conventions de gestion	3 153,0	2 989,0
Production d'immobilisations mandatée à la SNCF	2 471,6	2 565,2

## Note 7 - Engagements hors bilan

### Garanties financières

RFF a reçu des cautions bancaires de Calyon pour un montant total de 0,3 M€ au bénéfice :

- de l'Institut de la Gestion déléguée pour 0,1 M€;
- de Crédit Suisse Asset Management pour couvrir un bail commercial (1 caution pour 0,2 M€).

RFF a émis en faveur d'un organisme bancaire :

1. Une contre garantie aux garanties d'exécution d'Airefsol d'un montant de 0,176 M€
2. Une contre garantie aux garanties de démantèlement d'un montant de 0,105 M€

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

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

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

Le montant des promesses signées et non encore levées au 31 décembre 2012 s'élève à 167,8 M€, contre 108,1 M€ au 31 décembre 2011, comprenant principalement une promesse concernant le site de Batignolles à Paris de 85,2 M€ et des promesses nouvelles pour un total de 78,2 M€ dont les sites de Paris Semavip et Paris rive gauche.

### Engagements relatifs aux contrats de PPP et concession

- GSMR
  - caution bancaire :

RFF bénéficie d'une garantie à première demande de la part d'un organisme bancaire en cas de manquement de SYNERAIL. Cette garantie est accordée progressivement en fonction de l'engagement des phases de déploiement du réseau. Au 31/12/2012, RFF bénéficie d'une garantie pour un montant de 50,6 M€.

- Autres engagements :

Au 31/12/2012, les redevances d'investissement restant à payer par RFF au titre du contrat s'élèvent à 585,2 M€ (valeur actualisée). Parallèlement, les financements restant à percevoir s'élèvent à 553,0 M€ (valeur actualisée).

- BPL

Le montant d'immobilisation en cours restant à comptabiliser s'élève à 2 051,8 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2012.

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 1 306,7 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2012.

- CNM

Le montant d'immobilisation en cours restant à comptabiliser s'élève à 1 169,8 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2012.

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 1 121,4 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2012.

- SEA

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

Le montant d'immobilisation en cours restant à comptabiliser s'élève à 3 974,7 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2012.

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 1 912,5 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2012.

RFF garant :

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

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

RFF contributeur public au financement :

Le montant restant à verser par RFF au titre de sa contribution au financement s'élève à 789,5 M€ au 31/12/2012.

RFF collecteur de fonds auprès des financeurs tiers :

Le montant de subventions restant à appeler auprès des financeurs tiers et à reverser au concessionnaire s'élève à 2 010,2 M€ au 31/12/2012.

Autres engagements : clauses de fin anticipée de contrat

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

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

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

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

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

Autres engagements liés à la période d'exploitation :

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

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

## **Note 8 - Evènements postérieurs à la clôture**

Aucun évènement postérieur à la clôture n'est à signaler.



**RAPPORT DE GESTION**  
**COMPTES CONSOLIDÉS**  
**AU 31 décembre 2012**

Présentation des comptes consolidés au 31 décembre 2012

---

**RAPPORT DE GESTION COMPTES CONSOLIDES**

**Le résultat opérationnel courant s'élève à + 1 415,6 M€** pour l'année 2012 contre + 1 532,7 M€ en 2011, en diminution de 117,1 M€.

**Le résultat financier ressort à (1 261) M€** en 2012 contre (1 251,2) M€ en 2011, en diminution de 9,8 M€.

**Le résultat net au 31/12/2012 ressort à + 2 M€** contre + 222,5 M€ au 31/12/2011.

**Les dépenses relatives aux projets d'infrastructure ferroviaire s'élèvent à 5 377,6 M€** pour l'exercice 2012 contre 4 545 M€ pour l'exercice 2011.

**Les capitaux propres restent négatifs à hauteur de (1 362,8) M€** au 31 décembre 2012.

## **I - ACTIVITE AU COURS DE L'ANNEE ECOULEE ET COMMENTAIRES SUR LES DONNEES CHIFFREES**

### **1 Résultat**

**Le bénéfice constaté au 31 décembre 2012 est de 2 M€** contre un bénéfice de 225,5 M€ au 31 décembre 2011.

En millions d'euros	<b>31/12/2012 (12 mois)</b>	<b>31/12/2011 (12 mois)</b>	<b>Var. %</b>
Résultat opérationnel courant	1 415,6	1 532,7	(7,6)%
Charges et produits non courants	6,0	(0,7)	NA
Résultat financier	(1 261,0)	(1 251,2)	(0,8)%
Impôts sur les bénéfices	(158,5)	(58,0)	(173,1)%
Quote part de résultat des mises en équivalence	(0,1)	(0,3)	59,0%
<b>Résultat net</b>	<b>2,0</b>	<b>222,5</b>	<b>(99,1)%</b>

**Le résultat opérationnel courant** est en diminution de 117,1 M€ soit -7,6 % par rapport à 2011.

**Le résultat financier** de (1 261) M€ se dégrade très légèrement par rapport au 31 décembre 2011 (de 9,8 M€).

## 1.1 Evolution du résultat opérationnel

Le tableau ci-après détaille l'évolution des principaux postes de charges et produits du résultat opérationnel courant.

En millions d'euros	31/12/2012 (12 mois)	31/12/2011 (12 mois)	Var.
Redevances réseau	5 209,9	4 649,9	560,0
Transport d'électricité	181,2	174,6	6,6
Produits de location	82,9	83,9	(1,0)
Autres produits	81,6	72,9	8,7
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>5 555,7</b>	<b>4 981,3</b>	<b>574,4</b>
Subventions d'exploitation	316,5	804,0	(487,5)
Rémunération de la gestion déléguée	(3 183,9)	(3 003,3)	(180,6)
Autres charges de réseau	(178,1)	(172,7)	(5,4)
Impôts et taxes	(81,2)	(76,9)	(4,3)
Autres charges opérationnelles	(399,1)	(482,2)	83,0
Dotations nettes aux amortissements et dépréciation des actifs	(1 257,7)	(1 128,6)	(129,0)
Dotations aux provisions clients	(4,5)	(1,3)	(3,2)
Reprises de subventions d'investissement	489,6	413,9	75,7
Autres produits courants	196,7	216,9	(20,3)
Autres charges courantes	(38,3)	(18,4)	(19,9)
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>1 415,6</b>	<b>1 532,7</b>	<b>(117,1)</b>
Produits non courants	6,1	(0,6)	6,7
Charges non courantes	(0,1)	(0,1)	0,0
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>1 421,6</b>	<b>1 532,0</b>	<b>(110,4)</b>

### 1.1.1 Les redevances réseau

Les redevances d'infrastructure atteignent 5 209,8 M€ dont :

- 5 084,9 M€ au titre des prestations minimales ;
- 95,1 M€ au titre de la redevance complémentaire d'électricité (90,8 M€ en 2011) ;
- 29,8 M€ au titre des prestations complémentaires (45,3 M€ en 2011).

#### **Evolution des prestations minimales et décomposition par type de redevances**

Les prestations minimales s'élèvent à 5 084,9 M€, en augmentation de 571,1 M€, soit +12,7% par rapport à la même période de l'année précédente.

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011	Var. %
Redevance d'accès (RA)	1 909,7	1 503,2	27,0%
Redevance de réservation (RR)	1 783,7	1 674,9	6,5%
Redevance de circulation (RC)	1 387,6	1 326,5	4,6%
Produits sur exercice antérieurs (*)	3,9	9,2	
<b>TOTAL PRESTATION MINIMALES</b>	<b>5 084,9</b>	<b>4 513,8</b>	<b>12,7%</b>
<i>(*) nets de compensation fret</i>			

### **Evolution des prestations minimales et des circulations par activité :**

Les redevances de prestations minimales sont perçues pour 97,1% au titre de l'activité voyageurs qui représente 83,4% des circulations et pour 2,5% au titre de l'activité fret qui représente 14,8% des circulations.

- Les redevances de l'activité voyageurs se répartissent entre les trains aptes à la grande vitesse (35,6%), les trains grandes lignes (12,1%) et les trains express régionaux (38,8%) et l'activité Transilien (13,5%).
- Les redevances de l'activité fret sont désormais versées, pour 24,8% par les entreprises ferroviaires alternatives qui représentent 28,8 % des circulations.

La hausse des prestations minimales de 12,7% est principalement liée à l'évolution de la tarification et notamment à la mise en place de la redevance d'accès pour les Trains d'Equilibre du Territoire (383,4 M€) sur l'horaire de service 2012. En termes de volumes d'activité, la croissance concerne notamment les trains aptes à la grande vitesse (+3,6%).

Pour ce qui est des autres redevances ferroviaires perçues auprès des entreprises ferroviaires :

- La RCE augmente de +4,7% par rapport à 2011 à 95,1 M€, en lien avec la croissance des circulations en train kilomètres électriques,
- Les redevances de prestations complémentaires diminuent de -32,7% à 29,6 M€ par rapport à 2011 compte tenu du changement des modalités de tarification et facturation.

Enfin, sont perçues :

- La redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction (RCTE) pour 165,8 M€ contre 174,6 M€ en 2011,
- La redevance pour la fourniture du courant de traction (RFE), uniquement auprès des entreprises se fournissant en électricité auprès de RFF. Elle est stable à 15,4 M€.

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

En millions de trains km	31/12/2012 (12 mois)	31/12/2011 (12 mois)	Var. %
<b>Trains aptes à la grande vitesse</b>	<b>140,8</b>	<b>135,9</b>	<b>3,6%</b>
SNCF	135,9	131,0	3,8 %
EUROSTAR	4,9	4,9	(0,5)%
AUTRES	0,0	0,0	0,0 %
<b>Trains grande ligne (TGL)</b>	<b>42,8</b>	<b>47,3</b>	<b>(9,5) %</b>
SNCF	42,4	47,3	(10,3) %
THELLO	0,4	0,0	ns
<b>Trains régionaux de voyageurs</b>	<b>243,3</b>	<b>241,9</b>	<b>0,6%</b>
<b>Activité voyageurs</b>	<b>426,9</b>	<b>425,1</b>	<b>0,4%</b>
<b>Activité Fret</b>	<b>75,7</b>	<b>72,0</b>	<b>5,1 %</b>
SNCF	53,9	54,4	(0,8)%
Entreprises Ferroviaires Alternatives*(EFA)	21,8	17,6	23,3%
<b>Autres</b>	<b>9,3</b>	<b>2,1</b>	<b>ns</b>
Divers	0,8	1,8	ns
Infra	8,5	0,3	ns
<b>TOTAL</b>	<b>511,9</b>	<b>499,2</b>	<b>2,5%</b>

Le taux de circulation en 2012 a augmenté de près de 2 points par rapport à 2011 pour atteindre 94% et la hausse globale du trafic est de 2,5%.

L'activité des trains aptes à la grande vitesse progresse de 3,6% notamment tiré par l'opérateur historique (+3,8%) qui exploite la nouvelle LGV Rhine-Rhône mise en service en décembre 2011.

L'activité TGL diminue de près de 10%, les principales causes étant le report de trafic sur l'activité TAGV suite à la mise en place de Rhin-Rhône et l'impact sur les sillons des interventions pour travaux sur le réseau.

Les Trains Express Régionaux et Transilien stabilisent leur croissance par rapport à l'an dernier. En 2012 cette activité représente près de la moitié du trafic effectué sur le réseau ferré national.

L'activité fret augmente de plus de 5% par rapport à 2011 (en trains-km). Cette hausse est principalement liée à la mise en place d'un nouvel outil de suivi de la facturation des circulations ainsi qu'à une meilleure gestion des commandes par les entreprises ferroviaires. Cette optimisation se traduit par l'augmentation significative du taux de circulation pour cette activité : 83% vs 72% en 2011.

Enfin, la mise en œuvre de la facturation des trains Infra sur l'horaire de service 2012 concerne 8,5 millions de trains km sur l'année.

### 1.1.2 Les produits de location du domaine

Le montant des produits de location 2012, hors refacturation de charges, se montent à 81,8 M€ à comparer à 81,8 M€ en 2011.

Les produits de location sont répartis en 4 grandes catégories : ferroviaire (9,9% pour 10,4% en 2011), foncier et immobilier (58,7% pour 59,9% en 2011), télécommunications (24,2% pour 22,4% en 2011), réseaux et autorisations diverses (7,2% pour 7,3% en 2011).

	2012	2011
<i>en millions d'euros</i>	Activité de l'année 2012	Activité de l'année 2011
Produits locatifs - Ferroviaire	8,1	8,5
Produits locatifs - Foncier & Immobilier	48,0	49,0
Produits locatifs - Télécommunications	19,8	18,3
Produits locatifs - autorisations diverses & réseaux	5,9	6,0
	<b>81,8</b>	<b>81,8</b>

Les produits « fonciers et immobiliers » atteignent 48,0 M€, en baisse de 2% par rapport à 2011. Ils intègrent, pour 53,5%, les produits de la publicité (périmètres « en gares » et « hors gares ») qui totalisent 25,7 M€ en baisse par rapport à 2011 (26,2 M€) liée à la conjoncture sur le marché de l'affichage publicitaire.

Les produits « télécommunications » 2012 représentent 19,8 M€ à comparer à 18,3 M€ en 2011.

Les produits « ferroviaires » se répartissent entre les redevances facturées au titre des chantiers de transport combiné (46,9%) et les redevances d'occupation de SNCF Entreprise Ferroviaire, de parkings voyageurs et d'occupation liée au fret (53,1%).

### 1.1.3 La subvention d'exploitation Etat

L'évolution de la subvention exploitation d'Etat se présente de la façon suivante compte tenu de l'évolution tarifaire intervenue en 2012:

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Trains nationaux classiques de voyageurs		244,3
Fret*	280,3	541,9
<b>Total</b>	<b>280,3</b>	<b>786,2</b>
dont compensation fret 226,6 M€ en 2012 et 189 M€ en 2011		

La diminution de la subvention Etat s'explique par la requalification de la subvention perçue précédemment au titre des trains « corail » en redevance d'accès facturée à l'Etat

### 1.1.4 Les autres produits

#### 1.1.4.1 Les embranchements particuliers

Au 31 décembre 2012, le montant comptabilisé au titre des produits des installations terminales embranchées est de 14,6 M€ contre un montant de 13,2 M€ enregistré au 31 décembre 2011 soit une variation de 10,7%.

#### 1.1.4.2 Les ventes de fournitures

Ce produit correspond aux ventes et récupérations de vieilles matières réalisées par la SNCF pour RFF dans le cadre d'opérations d'entretien ou d'investissement.

Il reste stable d'un exercice à l'autre. Il s'élève à 41,0 M€ au 31/12/2012, contre 41,6 M€ au 31/12/2011.

### 1.1.5 Rémunération de la gestion déléguée

#### 1.1.5.1 La gestion des infrastructures ferroviaires et des quais

Le gestionnaire d'infrastructure délégué est rémunéré dans le cadre d'une part, d'une convention de gestion pour l'entretien du réseau ferré national, et d'autre part d'une convention pour la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national, ces deux conventions fixant le montant des bases annuelles de la rémunération.

Pour l'année 2012 la rémunération des prestations pour le fonctionnement et l'entretien du réseau s'élève à 2 135,1 M€ après activation sur l'année 2012 de 65,6 M€ de dépenses relatives au contrat IMIS et autres dépenses d'investissements.

La rémunération se décompose comme suit :

- 2 018,3 M€ pour le domaine maintenance y compris les OGE (hors protocole IDF)
- 71,6 M€ au titre des interventions de maintenances individualisées et suivies (IMIS)
- 29,0 M€ de dépenses complémentaires d'OGE protocole IDF
- 19,1 M€ de charges diverses et d'études
- -2,9 M€ de régularisation sur exercice antérieur dont -18,8 M€ d'activation au titre des Dépenses IMIS 2011.

Pour l'année 2012 la rémunération de la gestion du trafic et des circulations s'élève à 875,4 M€.

La nouvelle convention des services en gare de voyageurs (CSG) a été signée en octobre 2012. Elle se substitue à l'ancienne convention de gestion des quais (CGQ), elle prend effet le 1er janvier 2012 et prendra fin le 31 décembre 2014.

Son coût s'élève à 51,8 M€ au 31 décembre 2012 contre 48,5 M€ en 2011 soit une augmentation de 3,3 M€ qui s'explique principalement par la réaffectation des dépenses de clôtures sur les quais anciennement comprises dans la convention d'entretien du réseau ferré national (+1,75 M€), l'effet grand livre des gares de la LGV Rhin-Rhône (+0,25 M€) et l'effort de remise en état au travers des opérations de gros travaux (+1,3 M€).

#### 1.1.5.2 La gestion du patrimoine

Les missions de gestion du patrimoine sont réparties entre la SNCF d'une part, et les gestionnaires d'autre part (essentiellement NEXITY et YXIME).

Elles comprennent la gestion immobilière (location, charges, travaux), l'assistance aux cessions, la gestion de la fiscalité, ainsi que la gestion des procédures domaniales et d'urbanisme.

Deux conventions existent avec la SNCF dans le cadre de cette gestion du patrimoine :

- une convention de prestation de services pour les missions confiées à la SNCF. Le coût de cette convention s'élève à 73,2 M€ pour l'exercice 2012, comprenant la rémunération de la gestion de la fiscalité et les remboursements de sinistres. La hausse par rapport à 2011 (54,2 M€) est due pour 4,9 M€ à des régularisations au titre de 2011, essentiellement liée aux gros travaux. Le montant 2011 ainsi rebasé s'élève à 59,1 M€. Hors impact de ces régularisations, le montant correspondant à la charge 2012 est de 68,3 M€.

La hausse effective est de 15,6%, résultant de l'indexation des charges (de l'ordre de 5%), mais surtout des interventions croissantes sur le patrimoine (sinistres, réponses aux sollicitations des propriétaires voisins en conformité avec le durcissement de la réglementation - DICT - et la couverture des assureurs).

- une convention financière pour les remboursements des charges immobilières des biens de la SNCF occupés par des installations de l'infrastructure ou par des services SNCF exerçant des missions du GID. Le coût de cette convention s'élève pour l'exercice 2012 à 17,5 M€ (17,1 M€ en 2011), ce qui correspond au poids de l'augmentation du coût de l'énergie dans l'indexation, et à une meilleure identification des superficies utilisées par la DCF dans les bâtiments de la SNCF.

Au total, la charge relative au mandataire SNCF s'élève à 90,7 M€ au 31 décembre 2012.

Pour les autres prestataires le montant s'élève à 11,2 M€. Il s'agit essentiellement de NEXITY et d'YXIME, dont le coût de gestion comptabilisé au 31 décembre 2012 s'élève à 10,4 M€, en baisse par rapport à 2011 (12,8 M€), pour les nouveaux marchés qui ont démarré au 1<sup>er</sup> janvier 2012.

Enfin, l'effort de remise en état du patrimoine se poursuit (19 M€ en 2012 contre 18 M€ en 2011). Cela concerne principalement les gros travaux et démolitions réalisés sur des biens non occupés par des installations techniques de l'infrastructure.

### **1.1.6 Autres charges de réseau : électricité**

Au cours de l'exercice 2012, les charges de RFF en matière d'électricité se sont élevées à 178,1 M€ contre 172,7 M€ en 2011. Il s'agit essentiellement des pertes par effet joule, ainsi que la prestation de transport de l'énergie consommée par l'ensemble des acteurs du monde ferroviaire sur les réseaux d'électricité haute et moyenne tension, en amont des sous-stations.

L'ensemble de ces prestations incluant une CSPE (Contribution Service Public de l'Electricité) annuelle plafonnée à 0,6 M€, ainsi que certains coûts relatifs à la gestion des contrats d'accès au réseau est réparti mensuellement aux utilisateurs au prorata de leurs trafics sous la forme d'une redevance complémentaire de traction électrique (RCTE). Le montant du produit enregistré par RFF pour l'exercice est de 181,2 M€.

### 1.1.7 Les impôts et taxes

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011	Var.
Impôts, taxes gestion directe	(41,3)	(42,1)	0,8
Impôts et taxes gestion mandatée	(31,0)	(23,8)	(7,2)
(Dotations) / Reprises nettes aux provisions pour risques sur impôts	(9,0)	(11,0)	2,0
<b>Total</b>	<b>(81,2)</b>	<b>(76,9)</b>	<b>(4,3)</b>

Le montant d'impôts et taxes est en augmentation de 4,3 M€. Ce poste comprend entre autre la fiscalité gérée pour compte et refacturée par la SNCF et les autres impôts et taxes directement gérés par RFF, pour un montant global de 72,2 M€ contre 65,9 M€ en 2011.

### 1.1.8 Les autres charges opérationnelles

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Frais d'études nets de production immobilisée	(60,6)	(62,1)
Travaux et équipements ferroviaires nets de production immobilisée	(29,5)	(78,2)
Autres achats externes nets de production immobilisée	(194,3)	(238,1)
Charges de personnel nets de production immobilisée	(114,8)	(103,7)
<b>Total</b>	<b>(399,1)</b>	<b>(482,2)</b>

Les actes de malveillance, réalisés par des tiers identifiés ou non, ainsi que les conséquences des accidents et les dommages dus aux intempéries s'élèvent à 16,6 M€ compte tenu de régularisations sur exercices antérieurs de -26,2 M€ contre 63M€ en 2011 pour l'exercice 2011, ce montant incluant des régularisations sur exercices antérieurs à hauteur de + 9 M€

#### 1.1.8.1 Les dépenses d'études

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011	Ecart	Var. %
Etudes d'exploitation	45,0	45,2	(0,2)	(0,4)%
Etudes générales	15,6	16,9	(1,3)	(7,7)%
<b>Total</b>	<b>60,6</b>	<b>62,1</b>	<b>(1,5)</b>	<b>(2,4)%</b>

Les dépenses d'études atteignent 60,6 M€, en légère diminution, de 2,4 %, par rapport à l'année 2011. Elles se répartissent entre études de la phase d'émergence d'un projet d'investissement identifié (74%) et études générales et stratégiques (26%).

#### ➤ Etudes sur projets d'investissement

Les dépenses d'études sur projet atteignent 45M€ et se répartissent entre projets de développement pour 64% et projets d'amélioration de la qualité du réseau et de renouvellement pour 23%. Les 13% restant concernent des projets d'investissements sur les autres activités.

<b>En M€</b>	<b>31/12/2012</b>
<b>Développement</b>	<b>28,7</b>
Grands Projets Nationaux avant Travaux	17,7
Grands Projets Nationaux en Travaux	0,4
Grands Projets nationaux en PPP	2,5
Projets Régionaux de Développement	8,1
<b>Mise en conformité du réseau</b>	<b>2,3</b>
<b>Renouvellement et performance</b>	<b>8,0</b>
<b>Autres</b>	<b>6,0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>45,0</b>

L'exercice 2012 reste globalement stable par rapport à l'exercice 2011 (45M€ en 2012 contre 45,2 M€ en 2011). Le ralentissement des dépenses d'études sur les projets de développement, de (10,1M€) est compensé par une augmentation de 5,9 M€ pour les études de mise en conformité du réseau, de renouvellement et performance, et de 4 M€ sur les autres périmètres (informatique, travaux pour tiers, périmètre foncier et immobilier).

Malgré un ralentissement, les principales études concernent les grands projets nationaux avant travaux :

- LGV PACA pour 8,9 M€,
- LGV Poitiers Limoges pour 2,8 M€,
- Creil-Roissy pour 2 M€,
- Ligne Nouvelle Paris Normandie pour 1,1 M€,

L'accélération des dépenses d'études pour le renouvellement concerne principalement les ouvrages d'art et ouvrages en terre (dépenses de 3,3 M€ en 2012, notamment pour des prestations d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la gestion du programme), mais également le renouvellement de la signalisation et télécom pour 1,6 M€ (principalement au titre du programme de Commande Centralisé du Réseau). Enfin, les dépenses d'études sur le renouvellement voie représentent 1,2 M€ au 31/12/2012, essentiellement sur les voies UIC 7 à 9, pour le plan rail Midi-Pyrénées.

Pour les autres activités, les principales dépenses concernent les études au titre des systèmes d'information à hauteur de 3,9 M€.

#### Etudes générales et stratégiques

Les dépenses d'études générales et stratégiques atteignent 15,6 M€ et sont principalement orientées sur les axes suivants :

- 3,3 M€ sur le développement de l'action commerciale
- 2,6 M€ sur l'amélioration de la performance du réseau
- 1,9 M€ sur le développement du réseau
- 1,2 M€ sur la recherche
- 1 M€ sur l'équilibre économique

La dépense est en léger recul par rapport à 2011, notamment dû à un effort collectif de maîtrise des coûts. (-0,8 M€ en dessous du budget dédié)

#### 1.1.8.2 Les dépenses de personnel

Les dépenses de personnel représentent 114,8 M€ contre 103,7 M€ pour la même période en 2011 soit une augmentation de 10,7%.

L'effectif est en croissance. Il est de 1 495 agents présents au 31 décembre 2012 contre 1 410 agents au 31 décembre 2011 soit une augmentation de 6 % sur un an.

#### 1.1.8.3 Les autres achats externes

Les autres charges externes s'élèvent à 194,3 M€ au 31 décembre 2012 contre 238,1 M€ au 31 décembre 2011.

Elles comprennent notamment les autres services extérieurs, rémunérations de prestataires, dépenses locatives, charges d'entretien et réparations, dépenses diverses de fonctionnement et les coûts liés à la dépollution et aux risques environnementaux.

Ces derniers éléments concernent plus précisément les provisions pour désamiantage, l'élimination du PCB contenu dans les appareils du domaine ferroviaire, le retraitement des traverses créosotées.

RFF a mis en place des programmes de désamiantage, de mise aux normes et de décontamination de ses actifs et déchets. Ces programmes concernent des immeubles faisant partie de son patrimoine, les guérites de signalisation, les caisses à piles et les abris à accumulateurs.

Les montants comptabilisés en provision pour dépollution et risques environnementaux sont actualisés sur la base des connaissances de l'établissement lors de chaque clôture de comptes.

RFF a également entrepris en 2012 une démarche d'identification et de quantification de ces installations non bâties, quais, passerelles, passages souterrains du périmètre gares. Ses installations sont susceptibles de présenter un risque amiante bien que se trouvant hors du périmètre d'application de la réglementation actuelle. Cette mission confiée à des opérateurs spécialisés devra prendre fin en septembre 2013.

Le solde de la provision relative à l'élimination de l'amiante sur le parc immobilier s'élève à 26,1 M€ au 31 décembre 2012. Les travaux de mise aux normes des installations de ce site des Gobelins se poursuivent. Le solde de la provision constituée à ce titre s'élève au 31 décembre 2012 à 1,3 M€ après une reprise de 7,8 M€ correspondant aux dépenses engagées sur l'exercice et à une reprise de 3,7 M€ de provision non utilisée.

Le solde de la provision relative au désamiantage des appareils, la décontamination ou l'élimination des appareils ou installations du domaine ferroviaire contenant du PCB s'élève à 2 M€ au 31 décembre 2012 après une reprise de 0,6 M€ en 2012 relative aux dépenses de l'exercice.

Les risques liés à la pollution des sols de terrains cédés s'élève désormais à 17,5 M€ après une reprise de 5,8 M€ liée à la mise à jour des surfaces cadastrées.

La provision liée à l'obligation de procéder au retraitement des traverses en bois créosotées se monte désormais à 71,1 M€ au 31 décembre 2012 après une reprise totale de 4,7 M€ relative aux dépenses engagées par RFF.

Malgré les mises à jour de provisions réalisées, il convient de rappeler qu'il subsiste encore une incertitude quant à l'évaluation du montant de ces provisions.

### **1.1.9 Les dotations nettes aux amortissements et dépréciation des actifs**

Les dotations aux amortissements s'élèvent à 1 257,7 M€ au 31 décembre 2012 contre 1 128,6M€ au 31 décembre 2011. La dotation 2012 comprend à hauteur de 195,9 M€ l'impact estimé du retard des mises en service comptable.

#### Dépréciation des projets en cours :

L'établissement enregistre des provisions pour dépréciation sur des projets en phase avant-projet ou post avant-projet qui présentent un risque quant à leur aboutissement.

Au 31 décembre 2012, la provision reste inchangée soit un montant de 26,8 M€.

Elle concerne 535 projets et couvre la part des dépenses financées par RFF.

Dépréciation des projets en service : cf §2.1.3

### **1.1.10 Quote-part de subvention virée au compte de résultat**

Les subventions sont virées au compte de résultat au rythme des amortissements pratiqués pour un montant de 489,6 M€. Ce chiffre inclut les subventions de renouvellement et de mise aux normes reprises à hauteur de 129 M€.

### **1.1.11 Les autres charges et produits courants**

Les autres produits courants s'élèvent à 196,7 M€ sur 2012 comparés à 216,9 M€ pour la même période 2011. Les autres charges courantes sont de 38,3 M€ en 2012 par rapport à 18,4 M€ en 2011.

Les autres produits courants comprennent les produits des cessions qui s'élèvent à 119,7 M€ en 2012. Ils génèrent une plus-value de 106,3 M€ contre 83,4 M€ en 2011.

Les cessions les plus importantes réalisées en 2012 concernent :

- Rueil-Malmaison pour un projet de bureaux, commerces et activités touristiques;
- Paris 17ème « Batignolles Tranche 2 » pour un programme mixte de bureaux et logements ;
- Paris 13ème dans le cadre de la ZAC PRG « Masséna Bruneseau B3 » pour un projet de bureaux, commerces et activités hôtelières ;
- Massy pour un programme mixte de bureaux et logements ;
- Le Raincy-Villemomble pour un programme de logements ;
- Saint-Ouen-Les Docks phase 1 pour un programme mixte de bureaux et logements.

## Résultat financier

En millions d'euros	31/12/2012 (12 mois)	31/12/2011 (12 mois)	Var.
Coût de l'endettement financier net	(1 261,6)	(1 248,7)	(12,9)
Autres produits financiers	5,9	3,5	2,5
Autres charges financières	(5,4)	(6,0)	0,6
<b>Résultat financier</b>	<b>(1 261,0)</b>	<b>(1 251,2)</b>	<b>(9,8)</b>

Le résultat financier s'établit à **(1 261,0) M€** contre **(1 251,2) M€** en 2011, soit une dégradation de **9,8 M€**.

### 1.1.12 Le coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net, qui évolue de (12,9) M€ sur l'année 2012 comparé à l'année précédente, ressort à un niveau quasi-identique à celui de l'année 2011.

Le coût de l'endettement financier net comprend les charges inhérentes à la dette (1 280,5 M€), y compris les résultats sur instruments dérivés (1,7 M€), diminuées des produits de trésorerie et équivalents de trésorerie 19,0 M€.

### 1.1.13 Autres charges et produits financiers

(en millions d'euros)	31/12/2012	31/12/2011
Produit d'intérêts d'avance en compte courant	2,0	1,4
Autres produits financiers	4,0	2,1
<b>Total autres produits financiers</b>	<b>5,9</b>	<b>3,5</b>
Charges d'intérêts d'avance en compte courant	(1,7)	(6,1)
Autres charges financières	(3,7)	0,1
<b>Total autres charges financières</b>	<b>(5,4)</b>	<b>(6,0)</b>

Les autres charges et produits financiers comprennent d'une part les intérêts sur comptes courants et d'autre part des intérêts moratoires facturés par les fournisseurs ainsi que les intérêts moratoires facturés par RFF lors des retards de versement par ses clients.

## 2 – Bilan

### 2.1 Immobilisations

#### 2.1.1 Production et acquisition d'immobilisations

Le montant total des dépenses d'investissement corporel pour l'exercice 2012 s'élève à 5 394,7M€.

Ce montant comprend :

- **5 300,1 M€** de dépenses d'investissement en-cours qui se décomposent en :

- ❖ 5 291,8 M€ de dépenses sur projets d'investissement infrastructure
    - dont 2 622,4 M€ de production réalisée par les mandataires au nom et pour le
      - Compte de Réseau ferré de France
      - dont 870,4 M€ de production directe.
      - dont 1 724,1 M€ de production au titre du PPP (GSMR 122,9 M€, BPL 340 M€, SEA 1 221,3 M€ et CNM 39,9 M€).
      - dont 74,9 M€ d'activation des intérêts hors PPP
  - ❖ 1,4 M€ d'augmentation des avances au titre des réserves foncières
  - ❖ 2,1 M€ de dépenses mandataires patrimoine
  - ❖ 4,7 M€ d'autres dépenses de fonctionnement
- **94,6 M€** d'autres dépenses d'investissement acquises dont 85,8 M€ d'investissement infrastructure

Le montant des dépenses d'investissement incorporel de l'exercice 2012 comprend 21,9 M€ de production immobilisée sur projets informatiques.

### DETAIL DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT ACTIVEES

En M€	31/12/2012	31/12/2011	Variation
<b>GRANDS PROJETS DÉVELOPPEMENT</b>	<b>2 408,6</b>	<b>1 773,5</b>	<b>635,1</b>
Grands Projets Nationaux AVANT Travaux	40,0	37,7	
Grands Projets Nationaux EN Travaux	583,3	639,8	
Grands Projets en PPP	184,2	124,4	
Grands Projets en PPP (maitrise d'ouvrage partenaires) y compris frais financiers	1 601,2	971,7	
<b>PROJETS REGIONAUX DE DÉVELOPPEMENT</b>	<b>708,0</b>	<b>692,5</b>	<b>15,6</b>
Projets Régionaux de Développement	708,0	692,5	
<b>MISES EN CONFORMITE DU RESEAU</b>	<b>121,8</b>	<b>110,6</b>	<b>11,2</b>
Sécurité	57,1	42,5	
Accès aux Trains	35,6	51,4	
Interoperabilité (ERTMS et ETCS)	18,5	7,0	
Environnement (Acoustique PNB, autres...)	10,6	9,7	
<b>RENOUVELLEMENT ET PERFORMANCE</b>	<b>2 049,8</b>	<b>1 871,7</b>	<b>178,1</b>
Voies	1 241,4	1 156,5	
Signalisation et Exploitation (CCR, GOC, DCF, programme productivité)	227,8	228,5	
Télécom (dont GSM-R en maitrise d'ouvrage RFF et plan fibre)	91,4	69,9	
Télécom GSMR (maitrise d'ouvrage partenaires)	122,9	71,1	
Traction électrique	70,5	55,6	
Ouvrages d'art et ouvrages en terre	144,1	183,9	
Gares (RGHV et REM)	14,7	14,5	
Autres Programmes (programmes régionaux, Intempéries, CEEF)	87,1	52,3	
<i>dont OGE-IRAI</i>	84,4	47,9	
Amélioration de la régularité (QSRP, QIDF et régularité autres)	27,3	23,6	
Investissements Commerciaux (ICF et ITE)	22,6	15,7	
<b>AUTRES PERIMETRES</b>	<b>80,2</b>	<b>56,0</b>	<b>24,2</b>
Périmètre Foncier / Immobilier	39,7	28,6	
Travaux pour Tiers	40,5	27,4	
<b>AUTRES</b>	<b>26,0</b>	<b>103,0</b>	<b>(77,0)</b>
Divers	-62,2	35,8	
Autres dépenses d'investissements	13,5	27,7	
Frais financiers hors PPP	74,8	39,6	
<b>TOTAL</b>	<b>5 394,4</b>	<b>4 607,3</b>	<b>787,1</b>

## 2.1.2 Les mises en service des projets d'investissement

Le montant des immobilisations corporelles mises en service s'élève à 3 074,1 M€ pour l'exercice 2012, contre 8 354,1 M€ en 2011 soit une diminution de 5 280 M€.

Elles se répartissent en :

- 182,1 M€ de projets en maîtrise d'ouvrage directe
- 212,1 m€ de projets en maîtrise d'ouvrage déléguée dont 41,4 M€ autres mandataires
- 2 679 M€ de correction du retard des mises en services comptables des projets délégués SNCF.

Les mises en service portent sur les axes suivants :

Données en M€	31/12/2012	31/12/2011	Variation
<b>GRANDS PROJETS DÉVELOPPEMENT</b>	<b>97,7</b>	<b>2 615,7</b>	<b>(2 518,0)</b>
Grands Projets Nationaux AVANT Travaux			
Grands Projets Nationaux EN Travaux	97,7	2 615,7	
Grands Projets en PPP (maîtrise d'ouvrage RFF)			
Grands Projets en PPP (maîtrise d'ouvrage partenaires)			
<b>PROJETS REGIONAUX DE DÉVELOPPEMENT</b>	<b>20,2</b>	<b>192,4</b>	<b>(172,2)</b>
Projets Régionaux de Développement	20,2	192,4	
<b>AMÉLIORATION QUALITÉ DU RÉSEAU</b>	<b>8,5</b>	<b>0,6</b>	<b>8,0</b>
Sécurité	6,8	0,4	
Accès aux Trains	1,7	0,0	
Interoperabilité (ERTMS et ETCS)			
Environnement (Acoustique PNB et Autres)	0,0	0,1	
<b>RENOUVELLEMENT ET PERFORMANCE</b>	<b>250,4</b>	<b>19,9</b>	<b>230,5</b>
Voies	94,8	6,2	
Signalisation et Exploitation (CCR, GOC, DCF, programme productivité)	5,6		
Télécom (dont GSM-R en maîtrise d'ouvrage RFF et plan fibre)	99,8	1,0	
Télécom GSMR (maîtrise d'ouvrage partenaires)			
Traction électrique	8,4	0,2	
Ouvrages d'art et ouvrages en terre	25,5	10,5	
Gares (RGHV et REM)	0,0		
Autres Programmes (programmes régionaux, Intempéries, CEEF)	6,1	1,3	
<i>dont OGE-IRAI</i>			
Amélioration de la régularité (QSRP, QIDF et régularité autres)	4,0	0,8	
Investissements Commerciaux (ICF et ITE)	6,1		
<b>AUTRES PERIMETRES</b>	<b>15,4</b>	<b>2,9</b>	<b>12,6</b>
Périmètre Foncier / Immobilier	4,3	1,5	
Travaux pour Tiers	11,1	1,4	
<b>AUTRES</b>	<b>2 681,9</b>	<b>5 522,6</b>	<b>(2 840,7)</b>
Correction mise en service	2 679,9	5 518,7	
Divers	2,0	3,9	
<b>TOTAL y compris PPP</b>	<b>3 074,1</b>	<b>8 354,1</b>	<b>(5 280,0)</b>

### 2.1.3 Valorisation des actifs à la date de clôture des comptes

#### UGT Infrastructure

Un test de dépréciation a été réalisé au 31/12/2012.

Taux d'actualisation retenu : 5,5%.

Sensibilité à la variation du taux d'actualisation : une variation de taux de +/- 0,1% entraîne une variation de +/- 1Md € de la valeur actualisée des flux

Sensibilité à la variation des cash-flows : une variation de cash-flow de 100 M€ courants en 2025 a un impact de 1,4 Md€ sur la valeur des actifs de l'UGT.

Valeur nette comptable de référence au 31/12/2012 : 31,1 Mds €.

#### UGT Patrimoine

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

## 2.2 Subventions d'investissement

Les subventions figurant en passif non courant s'élèvent à **18 714,1 M€** contre **16 953,2 M€** au 31 décembre 2011, soit une augmentation de 1 760,9 M€ (+ 10,4%).

### 2.2.1 Les subventions d'investissement de développement

- **Les subventions nettes sur immobilisations mises en service** s'élèvent à **10 975,2 M€** contre 10 440,4M€ à fin 2011.  
Les mises en service de subventions au 31 décembre 2012 s'élèvent à **895,6 M€** dont 712,3 M€ au titre de correction de l'impact des retards de mise en service des projets délégués à la SNCF.

Les reprises au résultat sur cette même période s'élèvent à 360,6 M€ dont 75,1 M€ au titre de correction de l'impact des retards de mise en service des projets délégués à la SNCF. Il convient de noter que les dotations aux amortissements intègrent parallèlement un montant de 195,9 M€ au titre de correction de l'impact des retards de mise en service des projets délégués à la SNCF.

- **Les subventions d'investissement sur immobilisations en cours (méritées)**, calculées sur la base de l'avancement des travaux, s'élèvent au 31 décembre 2012 à **3 889,8 M€** dont 1 002,9 M€ de subvention d'investissement SEA contre 2 533,7 M€ à fin 2011.

### 2.2.2 Les subventions de renouvellement et mises aux normes

Le montant de cette subvention mise en service en 2012 est de **254,8 M€**. Il sera repris sur une durée de 28 ans.

Le montant de reprise au résultat de cette subvention s'élève au total à 135,4 M€ au 31 décembre 2012.

## 2.3 Dette nette

La dette nette présentée tient compte de l'ensemble des instruments financiers reconnus au bilan en application du référentiel IFRS.

### 2.3.1 L'endettement financier net

Il correspond aux emprunts et dettes financières diminués de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, de la juste valeur des dérivés actifs, augmentés de la juste valeur des dérivés passifs.

(en millions d'euros)	Note	31/12/2012			31/12/2011		
		courant	non courant	total	courant	non courant	total
Dette financière (2)		4 253,4	31 883,7	36 137,1	4 324,3	29 783,4	34 107,7
Trésorerie et équivalents de trésorerie		(2 489,8)		(2 489,8)	(4 410,4)		(4 410,4)
TCN à maturité >90j à l'origine		(740,7)		(740,7)			
<b>Sous-total dette financière nette avant prise en compte des dérivés</b>		<b>1 022,9</b>	<b>31 883,7</b>	<b>32 906,6</b>	<b>(86,2)</b>	<b>29 783,4</b>	<b>29 697,2</b>
Dérivés actif (1)		(54,8)	(1 304,8)	(1 359,5)	(260,6)	(1 258,0)	(1 518,6)
Dérivés passif (1)		153,0	1 927,1	2 080,1	160,5	1 952,7	2 113,2
<b>Total dette financière nette</b>		<b>1 121,1</b>	<b>32 506,1</b>	<b>33 627,2</b>	<b>(186,3)</b>	<b>30 478,1</b>	<b>30 291,8</b>

### 2.3.2 Répartition de la dette financière

(en millions d'euros)	31/12/2012			31/12/2011		
	Courant	Non courant	Total	Courant	Non courant	Total
Dette long terme RFF	2 443,7	30 683,3	<b>33 127,0</b>	1 968,7	28 170,2	<b>30 138,9</b>
Dette long terme SNCF	450,8	1 200,4	<b>1 651,2</b>	226,8	1 613,2	<b>1 840,0</b>
Dette court terme	1 358,9	-	<b>1 358,9</b>	2 128,7	-	<b>2 128,7</b>
<b>Dette financière</b>	<b>4 253,4</b>	<b>31 883,7</b>	<b>36 137,1</b>	<b>4 324,3</b>	<b>29 783,4</b>	<b>34 107,7</b>

RFF a levé en 2012 sur les marchés internationaux de capitaux 3,8 milliards d'€ en 23 opérations publiques ou privées libellées en EUR, NOK, GBP, ou JPY.

RFF a notamment augmenté la liquidité de ses émissions publiques de référence sur le marché de la livre sterling et l'euro.

Ces nouveaux abondements de souches existantes se décomposent de la manière suivante :

- o Six abondements de 200 millions d'EUR, 600 millions d'EUR, 100 millions d'EUR, 200 millions d'EUR, et deux de 150 millions d'EUR, de sa souche RFF 4,25% à échéance 07/10/2026, portant l'encours total à 2,5 milliards d'EUR.

- o Trois abondements de 100 millions d'EUR, 150 millions d'EUR, et de 200 millions d'EUR, de sa souche RFF 5% à échéance 10/10/2033, portant l'encours total à 2,8 milliards d'EUR.

- o Deux abondements, de 100 millions d'EUR, et de 200 millions d'EUR de sa souche RFF 4,45% à échéance 27/11/2017, portant l'encours total à 1,3 milliards d'EUR.

- o Un abondement, de 100 millions d'EUR de sa souche RFF 4,50% à échéance 30/01/2024, portant l'encours total à 3 milliards d'EUR.
- o Un abondement de 100 millions de GBP de sa souche à 50 ans RFF 4,83% à échéance 25/03/2060, portant son encours total à 550 millions de GBP.
- o Un abondement, de 50 millions de GBP de sa souche RFF 2,375% à échéance 23/12/2015, portant son encours total à 450 millions de GBP.

Les emprunts privés représentent un montant total en coût amorti de 1 375,2 millions d'euros s au 31 décembre 2012.

### 3 Tableau de flux de trésorerie

En millions d'euros	31/12/2012	31/12/2011	Variation
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt	2 045,8	2 143,3	(97,5)
Impôt exigible	(48,2)	(25,1)	(23,1)
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité opérationnelle	(103,7)	(56,0)	(47,7)
Trésorerie nette provenant des activités opérationnelles	1 893,8	2 062,1	(168,3)
Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement <i>(dont variation de BFR d'investissement)</i>	(3 078,4) (530,4)	(2 087,0) 393,7	(991,4) (924,2)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement <i>(dont variation de BFR financier)</i>	(732,2) (322,4)	337,1 13,4	(1 069,2) (335,8)
Variations de la trésorerie nette de découverts bancaires	(1 916,8)	312,2	(2 229,0)

La trésorerie dégagée au cours de l'exercice 2012 est une diminution de 1 916,8 M€ contre une augmentation de 312,2M€ en 2011.

La capacité d'autofinancement, avant coût de l'endettement financier net et impôts sur les bénéfices s'établit à 2 045,8 M€ au 31/12/12 contre 2 143,3 M€ au 31/12/2011.

La trésorerie liée aux opérations d'investissement concerne d'une part les décaissements relatifs aux travaux d'infrastructure ferroviaire et d'autre part les encaissements de subventions ainsi que ceux relatifs aux produits de cession d'actifs.

La dégradation de la trésorerie des activités d'investissement est principalement liée à une augmentation des décaissements de dépenses d'investissement et à la diminution des subventions encaissées.

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

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

La dégradation est liée principalement à une augmentation des intérêts et soultes décaissés ainsi qu'à une variation défavorable des collatéraux reçus sur opérations de couverture.

## **II - EVENEMENTS SIGNIFICATIFS 2012**

### **Signature du contrat de partenariat public-privé CNM**

RFF a signé le 28 juin 2012 un contrat de partenariat public-privé (PPP) avec la société Oc'Via, constituée autour du groupe Bouygues, pour effectuer la conception, la construction et la maintenance du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier. Le décret approuvant ce contrat a été publié le 18 juillet 2012.

Ce projet porte sur 80 km de lignes nouvelles, dont 60 km de lignes à grande vitesse entre Manduel (à l'est de Nîmes) et Lattes (à l'ouest de Montpellier), et 20 km de raccordements vers le réseau classique (10 km de liaisons sur la rive droite du Rhône et 10 km de raccordements vers Jonquières, Lattes et Manduel). La ligne de ce contournement sera utilisée à la fois par le fret et les voyageurs.

La construction de la ligne est prévue sur une durée de 4 ans avec un achèvement prévu pour 2017. Oc'Via sera aussi chargé de l'entretien de la ligne nouvelle sur une durée de 25 ans.

Il s'agit d'un projet présentant une enveloppe totale de 2,28 milliards d'euros d'investissement, dont 1,5 milliards au titre du contrat de partenariat.

Le projet global sera financé à hauteur de 50% par l'Etat et l'Union Européenne, 30% par les collectivités locales, à savoir le Conseil régional Languedoc-Roussillon, le conseil général du Gard, la Communauté d'agglomération de Montpellier et la Communauté d'agglomération de Nîmes, et 20% par RFF.

### **Mise en place d'une nouvelle ligne de crédit syndiqué**

Le précédent contrat de crédit syndiqué arrivant à échéance en 2012, une nouvelle ligne de crédit syndiqué d'une maturité de cinq ans a été mise en place le 19 juillet 2012 pour un montant de 1 250 M€. Cette facilité n'a pas fait l'objet de tirages durant l'année 2012.

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

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

De manière à présenter dans les comptes une image de la réalité économique des mises en service, des écritures complémentaires ont été comptabilisées au 31/12/2012 :

- Actifs mis en service : 2 679,9 M€
- Subventions mises en service : 712,3 M€

Ces corrections viennent compléter les corrections apportées aux comptes au 31/12/2011, pour mémoire :

- Actifs mis en service : 5 518,7 M€
- Subventions mises en service : 2 387 M€

Des dotations aux amortissements correspondantes ont été comptabilisées pour 195,9 M€ en 2012 dont 137,8 M€ au titre des mises en service complémentaires d'immobilisations passées en 2011. Parallèlement, des reprises de subventions correspondantes ont été comptabilisées pour : 75,1 M€ en 2012 dont 59,6 M€ au titre des mises en service complémentaires de subvention passées en 2011.

### **III - CHANGEMENT DE METHODE**

Aucun changement de méthode comptable n'a été réalisé au cours l'exercice 2012.

### **IV - EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE**

Néant

### **V – PERSPECTIVES D'AVENIR**

L'activité de l'entreprise pour 2013 devrait rester similaire à celle de 2012.

Dans le cadre de la réforme ferroviaire française, l'organisation de l'établissement pourrait être amenée à évoluer selon le schéma retenu du GIU annoncé en 2012.

### **VI – RAPPORT RSE (responsabilité sociétale de l'entreprise) Loi Grenelle 2**

En application de l'article 225-102-1 du code du commerce, le rapport au titre de la responsabilité sociétale de l'entreprise est présenté ci-après.

## **Responsabilité sociale, environnementale et sociétale de l'entreprise (loi Grenelle 2)**

### **Périmètre et méthodologie du reporting**

RFF a choisi de rendre compte de ses résultats annuels en matière de responsabilité sociale, environnementale et sociétale dès 2012, alors que le décret d'application de l'article 226 de la loi Grenelle II applicable aux établissements et entreprises publics n'est pas publié ; mais dans la mesure où RFF émet des titres sur un marché réglementé pour gérer sa dette l'article 225 (de la loi Grenelle II) est applicable.

Cette démarche s'inscrit dans les actions qu'a entrepris RFF pour inscrire ses activités dans une démarche de progrès et d'intégration des préoccupations du développement durable dans ses activités industrielles et commerciales. En effet, le législateur a positionné RFF comme un acteur majeur du développement durable. La loi du 3 février 1997 portant création de RFF dispose dans son article 1, que l'établissement public a pour objet « *conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable, l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national.* »

En publiant ce premier volet RSE dans son rapport de gestion, RFF s'engage sur la voie de la vérification des informations publiées par des organismes tiers indépendants. A cet effet, le reporting RSE que RFF met en place est :

- pertinent, ses indicateurs étant définis en fonction de leurs enjeux spécifiques ;
- fiable, s'appuyant sur des référentiels et systèmes d'information qui garantissent la qualité, la crédibilité et la comparabilité des informations publiées ;
- intégré, c'est-à-dire mis en perspective avec les informations comptables et financières pour permettre aux dirigeants, partenaires et parties prenantes de disposer d'une vision plus globale de la performance.

Pour ce premier exercice, aucun indicateur n'a été créé pour répondre aux 42 thématiques sociales, environnementales et sociétales demandées par le décret. RFF a choisi de présenter des informations publiées les années précédentes dans le Rapport d'Activité et Développement Durable, en retenant certains indicateurs parmi ceux exposés dans le dictionnaire des indicateurs.

<http://www.rff.fr/fr/mediatheque/publications/developpement-durable-2664>

Le reporting social concerne la totalité des effectifs de l'Epic RFF. Le reporting environnemental devrait porter sur la totalité des activités et des sites que RFF contrôle, en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national. Toutefois, la séparation juridique et patrimoniale entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, RFF, et l'opérateur historique, la SNCF, et d'autre part, la dévolution à la SNCF de l'exécution sur le terrain des missions en principe confiées au gestionnaire de l'infrastructure, complique l'accès aux données (cf annexe Périmètre de responsabilité de RFF en matière environnementale). L'unification du gestionnaire d'infrastructure annoncée par le ministre des transports devrait permettre de lever cette difficulté.

## 1. Informations sociales

### 1.1 Emploi

#### 1.1.1. L'effectif total et la répartition des salariés par sexe, par âge et par zone géographique

Au 31 décembre 2012, les effectifs de Réseau Ferré de France s'élèvent à 1 406 salariés permanents.

Le tableau ci-dessous indique leur répartition par genre, qualification, zone géographique et tranche d'âge.

**Effectifs de RFF au 31 décembre 2012**

<b>Nombre total de salariés</b>	<b>1406</b>
Femmes	612
Hommes	794
<b>Répartition par qualification</b>	
Cadres	1196
Dont femmes	428
Dont hommes	768
Employés, techniciens et agents de maîtrise (ETAM)	210
Dont femmes	184
Dont hommes	26
<b>Répartition géographique</b>	
Paris	857
Régions	549
<b>Répartition par tranche d'âge</b>	
Moins de 30 ans	188
De 30 à moins de 50 ans	969
50 ans et plus	249

#### 1.1.2 Les embauches et les licenciements

**Au 31 décembre 2012**

<b>Nombre total de recrutements en CDI</b>	<b>165</b>
Cadres	146
ETAM <sup>1</sup>	19

RFF a par ailleurs embauché 156 collaborateurs en contrat à durée déterminée (CDD) au cours de l'année écoulée.

Le nombre de salariés embauchés en 2012 de moins de 30 ans s'est élevé à 29 et celui des plus de 50 ans à 11.

**Au 31 décembre 2012**

<b>Nombre total de sorties</b>	<b>136</b>
Licenciement	7
Fin de CDD	114
Retraites	15

<sup>1</sup> ETAM : Employés, techniciens et agents de maîtrise

### **1.1.3 Les rémunérations et leur évolution**

Tous les salariés de RFF et leurs ayants-droit bénéficient d'un régime de garanties collectives prévoyance et couverture des frais de soins de santé.

En matière de rémunération, RFF recherche un objectif d'équité, de transparence et de lisibilité pour l'ensemble des collaborateurs.

Des campagnes d'augmentation générale et individuelles sont régulièrement menées. En 2012, un accord avec les partenaires sociaux a arrêté les principes de l'augmentation générale (dégressivité en fonction des tranches de salaires) et ceux des augmentations individuelles.

La performance collective de tous les collaborateurs est rémunérée via l'intéressement aux résultats de RFF. Le 3<sup>ème</sup> accord sur l'intéressement a été signé avec les partenaires sociaux pour la période 2012-2014. La performance individuelle est rémunérée au moyen d'un complément de salaire (part variable, bonus).

La réduction des écarts salariaux, à poste identique et/ou entre hommes et femmes est un objectif de RFF, inscrit dans l'accord relatif à l'égalité et à la mixité professionnelle, signé en 2012 avec les partenaires sociaux.

## **1.2 Organisation du travail**

### **1.2.1 L'organisation du temps de travail**

Aux termes de l'accord relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail signé entre RFF et les organisations syndicales en 2012, la réduction du temps de travail s'applique à tous les agents de RFF, sauf aux cadres dirigeants. La réduction du temps de travail est obtenue grâce à un aménagement d'ensemble :

- le nombre d'heures travaillées par an est de 1583 heures réparties sur 42,46 semaines de 37 heures 17 minutes ;
- le nombre de jours non travaillés par agent est de 39 jours s'ajoutant aux samedis, dimanches et jours fériés;
- les jours de récupération (heures effectués au-delà de 37 heures 17 minutes) sont de 6 jours par an.

L'accord relatif au temps de travail et à l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée, signé en 2012 entre RFF et les organisations syndicales prévoit une contrepartie en repos aux déplacements domicile/travail non habituels, appelé repos compensateur et une organisation du travail relative à la programmation des réunions.

Sur 1406 salariés en 2012, 89 ont choisi d'être en temps partiel.

### **1.2.1 L'absentéisme**

Le taux d'absentéisme couvre les arrêts pour maladie, maternité, accident du travail, accident du trajet, enfant malade ou garde d'enfant. En 2012, il est de 2,28 %.

### **1.3 Relations sociales**

#### **1.3.1 L'organisation du dialogue social, notamment les procédures d'information et de consultation du personnel et de négociation avec celui-ci**

Parmi les nombreuses parties prenantes avec lesquelles RFF entretient et entend développer un dialogue régulier, ses salariés et leurs représentants ont un rôle et une place privilégiés.

En 2012, RFF a signé avec les organisations syndicales un accord collectif relatif à l'exercice du droit syndical et de la représentation du personnel. Il réaffirme le rôle des organisations syndicales dans la construction sociale de RFF, le souci de garantir un dialogue social de qualité et une concertation au sein de RFF, et la volonté de promouvoir l'exercice de la mission des représentants élus et des représentations des organisations syndicales.

Alors que la mise en place d'un Comité d'Hygiène et de Sécurité des Conditions de Travail (CHSCT) n'est obligatoire que si l'effectif est supérieur à 50 salariés. RFF a cependant décidé de créer des CHSCT dans l'ensemble de ses établissements (siège et 12 directions régionales), afin de garantir la prévention des risques de manière la plus optimale au plus près des situations de travail. Une instance de coordination des 13 CHSCT a été mise en place en 2011 afin d'assurer la coordination des actions de l'activité des différents CHSCT.

En 2012, le CHSCT a tenu 52 réunions ordinaires et 11 réunions extraordinaires (à noter que depuis 2012, des réunions préparatoires sont organisées chaque fois que le sujet peut le nécessiter).

En 2012, le Comité d'Entreprise (CE) a tenu 11 réunions ordinaires et 3 extraordinaires.

**1.3.2 Le bilan des accords collectifs** 12 accords collectifs ont été signés en 2012 dont 6 accords structurants pour l'entreprise tels que :

- l'accord relatif à l'égalité et à la mixité professionnelle ;
- l'accord relatif au temps de travail et à l'équilibre vie professionnelle/vie privée ;
- le renouvellement de l'accord relatif à l'insertion et au maintien de personnes handicapées ;
- l'accord relatif à l'intéressement du personnel aux résultats de l'entreprise (3ème accord) ;
- l'accord relatif à l'exercice du droit syndical ;
- l'accord relatif à l'accompagnement social et humain de l'implantation principale de la DR BFC à Dijon.

### **1.4 Relations sociales**

#### **1.4.1 Santé et sécurité**

##### **1.4.1.1 Les conditions de Santé et de sécurité au travail**

Conformément au code du travail (L. 4612-16), RFF présente chaque année aux 13 CHSCT, pour avis :

- le bilan de la situation générale de l'hygiène, de la sécurité et des conditions de travail (modèle fixé par l'arrêté du 12 décembre 1985) ;
- un programme de prévention des risques professionnels et d'amélioration des conditions de travail pour l'année à venir.

Les médecins du travail établissent et mettent à jour régulièrement la fiche d'entreprise qui recense son évaluation des risques professionnels des établissements de RFF et qui les aide à construire leur programme de surveillance médicale. Ils transmettent également aux 13 CHSCT de RFF leur rapport annuel d'activité.

En 2012, RFF a en outre réalisé un baromètre interne pour donner à l'ensemble des collaborateurs l'opportunité de s'exprimer librement et pour mesurer le climat interne de l'entreprise. 80 % des salariés déclarent être fiers de travailler chez RFF, ce qui montre un fort attachement à l'entreprise.

#### 1.4.1.2 Le bilan des accords signés avec les organisations syndicales ou les représentants du personnel en matière de santé et de sécurité au travail

- Sécurité au travail

RFF, en tant qu'employeur, prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs, notamment par ses actions de prévention des risques professionnels et des actions d'information et de formation.

- Le document unique

L'évaluation a priori des risques constitue un des principaux leviers de progrès de la démarche de prévention des risques professionnels au sein de l'entreprise. Elle constitue un moyen essentiel de préserver la santé et la sécurité des travailleurs, sous la forme d'un diagnostic en amont - systématique et exhaustif - des facteurs de risques auxquels ils peuvent être exposés. La transcription de l'évaluation des risques dans un document (art. R. 263-1-1 du code du travail) constitue la première étape de la démarche générale de prévention qui incombe à l'employeur.

RFF établit un Document Unique de Sécurité (DUS) dans chacun de ses sites (au siège et dans les 12 directions régionales) qui identifie les risques professionnels et les mesures existantes ou pistes d'améliorations, conformément à l'article L. 232-2 du code du travail.

Cette démarche d'évaluation des risques se déroule annuellement en deux étapes :

- 1 - identification des dangers (traçabilité de la méthode) : aux risques "classiques" identifiés par l'Institut National de Recherche et de Sécurité sous forme d'inventaire, ont été ajoutés les « risques ferroviaires » et le « risque psychosocial » (RPS).
- 2 - analyse des risques : cet inventaire est utilisé comme guide pour conduire les évaluations des risques et des dangers dans les sites, en collaboration avec les personnels.

En 2012 : lancement d'une démarche relative aux risques psychosociaux, pour d'une part, élaborer une cartographie des RPS dans les 13 établissements de RFF, d'autre part, décliner une méthodologie commune d'évaluation pour renseigner le risque psychosocial des DUS. L'objectif est de produire un diagnostic et un plan d'action dans chaque établissement. Les modalités de la démarche ont été présentées aux Instances Représentatives du Personnel (IRP) ad hoc.

La procédure sera terminée pour début juin 2013. Dans un second temps, une méthodologie d'évaluation annuelle sera élaborée et le DUS adapté en fonction de l'évaluation des contextes.  
Prestataire : cabinet spécialisé Institut Concerto

Nombre de collaborateurs titulaires d'une formation sauveteurs secouristes du travail et équipiers de première intervention : 326

- Le processus d'habilitation à circuler dans les emprises ferroviaires :

Les collaborateurs amenés, de par leurs fonctions, à circuler dans les emprises ferroviaires (selon des critères liés aux missions, à la fréquence des déplacements, ...) doivent être dûment habilités. Cette habilitation, mise en place par l'entreprise afin de garantir la sécurité de ses collaborateurs, nécessite :

- de suivre une formation obligatoire de 3 heures relative à la sécurité des personnes physiques circulant sur le réseau ferré national (RFN) ;
- de valider cette formation par un test des connaissances ;
- de passer une visite médicale d'aptitude spécifique auprès du médecin du travail (certificat d'aptitude médicale).

Les habilitations sont signées par le Directeur des ressources humaines, et doivent être renouvelées chaque année le cas échéant. Un document rappel les dispositions applicables à la circulation du personnel de RFF dans les emprises du RFN.

Nombre de collaborateurs formés à la sécurité ferroviaire : 78

Nombre de collaborateurs ayant obtenu une habilitation : 190

- Santé au travail : l'accord relatif au temps de travail et à l'équilibre vie professionnelle/vie privée :

RFF considère que la qualité de vie au travail est étroitement liée aux questions de santé des collaborateurs. En 2012, les représentants des salariés et la direction de RFF ont signé l'accord relatif au temps de travail et à l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée. L'accord prévoit une contrepartie en repos aux déplacements domicile/travail non habituels, appelé repos compensateur et propose une nouvelle organisation du travail relative à la programmation des réunions.

#### 1.4.1.3 Les accidents du travail, notamment leur fréquence et leur gravité, ainsi que les maladies professionnelles

En 2012, on comptabilise 16 accidents de travail dont 14 accidents de trajet domicile/travail ayant entraîné un arrêt de travail.

Nombre de jours d'arrêts pour accident de travail	55
Nombre de jours d'arrêts pour accident de trajet	303
Taux de fréquence des accidents du travail et de trajet	4,66
Taux de gravité des accidents du travail	0,02

Il n'y a pas de maladie professionnelle identifiée chez RFF.

## 1.5 Formation

### 1.5.1 Les politiques mises en œuvre en matière de formation

RFF vise, au travers de son programme de formation, à développer les compétences et la formation pour assurer l'employabilité des salariés et les aider à gérer leur fin de carrière.

En 2012, RFF a consacré à la formation de ses collaborateurs une part de la masse salariale comprise entre 5,5 et 6% (estimation à partir des chiffres du 1<sup>er</sup> semestre).

- Accueil des nouveaux arrivants :

RFF propose aux collaborateurs nouveaux-arrivants une formation sur l'entreprise :

- 5 séminaires d'intégration en 2012 ;
- 125 collaborateurs ;
- 6 à 8 mois d'ancienneté en moyenne.

Le service formation propose à la carte, en fonction des parcours et niveaux de connaissances de chacun, le socle d'intégration, soit 7 journées de formation « socle » comprenant :

- les basiques du ferroviaire
- les basiques du commercial
- les basiques de la sécurité ferroviaire
- économie et finances de l'entreprise
- environnements institutionnel et européen
- les basiques de la MOA (choix du mode contractuel)
- les basiques de l'environnement (en cours d'ingénierie)

- Développement des compétences :

RFF offre un large choix de formations dans des domaines variés : juridique, administratif, financier, ferroviaire, langues, outils informatiques, management et développement personnel. Afin de favoriser la capitalisation des connaissances et la cohésion des collaborateurs, une part importante de la formation est assurée par des salariés en activité dans l'entreprise (exemple : formation bruit, formation socio-économiques type économie et transport régional...).

Au total : 132 formations dont 22 parcours (enchaînement de 3, 4 modules de formation) et 1 école (Ecole de la maîtrise d'ouvrage en accord l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées) qui débouche sur un certificat.

En 2012, 16 nouvelles actions de formation ont été développées.

En projet : Ecole du management de projets et Ecole de l'exploitation et de la maintenance, inscrites au Plan de formation 2013/2015.

Dans le cadre de la gestion des emplois et des compétences, une nouvelle démarche compétences/métiers est menée pour définir une trentaine de type d'emplois, afin de mieux identifier les fiches de postes et les passerelles et favoriser ainsi les mobilités au sein de l'entreprise.

- Formation des managers

RFF (direction du développement social et humain) s'attache également à développer la formation des managers afin de les accompagner dans l'amélioration de leurs pratiques de management, via des accompagnements individualisés et « sur mesure » (ateliers management avec 6/8 personnes), des séminaires mais également des offres de coaching personnalisées.

5 formations managériales sont proposées (1 atelier manager et 4 formations nouveaux managers) et 34 managers ont été formés en 2012.

Un forum annuel des managers est organisé pour échanger sur les pratiques et problématiques rencontrées.

### 1.5.2 Le nombre total d'heures de formation

Le tableau suivant présente les estimations des heures et du nombre de salariés concernés en 2012 par une opération de formation. Les chiffres pour 2012 sont estimés à partir du 1<sup>er</sup> semestre. En effet, les données consolidées de l'année N ne sont disponibles qu'en juillet de l'année N+1.

#### Formation

Nombre totale d'heures consacrées à la formation du personnel	33 000 h
Nombre de salariés formés	1 120
La part des salariés formés	de l'ordre des 2/3
Nombre de sessions	2 600
Nombre moyen d'heures de formation par salarié formé	21,6 h
Répartition des salariés formés entre siège et DR	40% siège 60% DR
La part des femmes	45,4%
La part des salariés appartenant aux classes inférieures ou égales à 4 (ETAM)	18,8%
Taux d'accompagnement des mobilités internes	77%

## **1.6 Egalité de traitement**

### **1.6.1 Les mesures prises en faveur de l'égalité entre les femmes et les hommes**

L'accord relatif à l'égalité et à la mixité professionnelle, signé en 2012 par RFF et les organisations syndicales, a pour objet d'identifier les objectifs et leviers d'action qui, associés à des outils adaptés, visent à promouvoir l'égalité et la mixité professionnelles des collaborateurs de l'entreprise. Cet accord concerne l'ensemble des collaborateurs de RFF et est conclu pour une durée de 3 ans.

Plusieurs niveaux d'actions y ont été identifiés :

- L'action visant à réduire les écarts salariaux, à poste identique et/ou entre hommes et femmes : la DRH s'engage à étudier toute demande et à y apporter une réponse motivée (collaborateur et responsable hiérarchique) ;
- Les actions visant la promotion et la mixité professionnelles qui doivent permettre à chacun, homme ou femme, quel que soit son diplôme initial, son parcours professionnel antérieur, d'évoluer sur des postes en lien avec ses compétences et son potentiel :
  - La mobilité interne : la formation initiale des candidat(e)s internes présentés n'est plus mentionnée ;
  - Les fiches de postes doivent permettre des candidatures diversifiées ;
  - Pour chaque poste ouvert, la DRH s'engage à présenter au moins une candidature féminine ;
  - La Direction vise un objectif de 50 % de femmes dans les postes de cadres supérieurs (dans les deux ans à venir, ce taux doit être entre 20 à 50% ) ;
  - Evolution du métier d'assistant(e) : reconnaissance de la diversité des missions d'assistante (refonte des intitulés après étude des contenus des postes) et volonté d'équilibrer la fonction (accès aux hommes sur des postes d'assistantat spécialisé par exemple) ;
  - Une filière de promotion Cadres est mise en place depuis le 31 décembre 2012.
- Les actions portant sur la parentalité et l'équilibre vie professionnelle/vie privée renforcent le congé de paternité légal en le portant à 31 jours et les congés pour événements familiaux afin d'accompagner les collaborateurs ayant des proches en situation de handicap ou de maladie.

La mise en place de cet accord fait l'objet d'un suivi particulier : 13 indicateurs, dont notamment le pourcentage de femmes embauchées sur les postes de cadres dirigeants.

En 2012 le taux de femmes sur l'effectif total de RFF s'élève à : 43,52%.

### **1.6.2 Les mesures prises en faveur de l'emploi et de l'insertion des personnes handicapées**

RFF a formalisé sa politique Handicap au travers d'accords successifs signés avec les partenaires sociaux en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés :

- l'accord de méthode du 10 juillet 2008 a permis d'établir un diagnostic de la situation de l'entreprise ;

- sur cette base, l'accord d'entreprise du 22 avril 2009 a établi un plan d'action autour de trois axes principaux : recrutement, maintien dans l'emploi et sensibilisation du personnel au handicap ;
- ce plan d'action a été complété par l'accord d'entreprise du 1er octobre 2012 par la mise en œuvre d'une démarche expérimentale en matière de recours aux prestations fournies par le secteur protégé.

- 

Ces différents accords ont mis en place le dispositif suivant :

- nomination d'un référent handicap qui coordonne la politique handicap de l'entreprise ;
- création d'une commission handicap qui assure le suivi de la mise en œuvre de l'accord (y compris en faisant toute proposition visant à favoriser l'insertion des travailleurs handicapés). Composée du référent handicap, des représentants syndicaux, de représentants des CHSCT, du médecin du travail, de l'assistante sociale et du délégué à l'accessibilité, elle se réunit semestriellement.

En 2012, 44 travailleurs handicapés sont salariés de RFF (3 postes ont été adaptés), dont 4 recrutements (2 en CDI, 2 en CDD).

Par ailleurs, RFF développe une collaboration active avec le secteur protégé (cf § 3.3.2).

### **1.6.3 La politique de lutte contre les discriminations**

Il n'y a eu aucun incident de discrimination en 2012 chez RFF.

L'entreprise a mis en place un Plan sénior, conformément à la réglementation (loi de Financement de la Sécurité Sociale), qui a permis d'embaucher 11 personnes dans ce cadre. Pour les plus jeunes, depuis 2 ans RFF propose un dispositif d'accompagnement spécifique appelé « Réseau J » qui met à disposition 4 journées de réflexions pour les jeunes âgés entre 25 et 30 ans et ayant 2 ans d'ancienneté (29 embauches de -30ans). Le deuxième accord relatif à l'insertion et au maintien de personnes handicapées prévoit des objectifs de chiffre d'affaire à réaliser avec le milieu protégé par les directions régionales et 3 directions du Siège (prestations de reprographie, de communication/restauration, etc). RFF s'engage auprès de plusieurs associations pour aider les jeunes diplômés de milieu défavorisé à trouver un emploi. Enfin, une formation sur le « rôle social des managers » va être mise en place afin de sensibiliser les managers en matière de discrimination aux recrutements notamment.

## **1.7 Promotion et respect des stipulations des conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail**

Les mesures prises par RFF pour assurer la liberté d'association et le droit de la négociation collective sont détaillées ci-dessus, ainsi que celles relatives à l'élimination des discriminations en matière d'emploi et de profession.

En ce qui concerne l'élimination du travail forcé ou obligatoire et l'abolition effective du travail des enfants, RFF veille à la bonne application des conventions fondamentales de l'OIT.

Concrètement, les activités de RFF se déroulent sur le territoire français et s'inscrivent dans le respect du Code du travail.

## **2. Informations environnementales**

- **Politique générale en matière environnementale**

### **2..1. L'organisation de la société pour prendre en compte les questions environnementales et, le cas échéant, les démarches d'évaluation ou de certification en matière d'environnement**

- **Politique générale en matière d'environnement**

RFF a construit son expertise environnementale via les projets de développement et notamment de construction de lignes nouvelles : biodiversité, bruit, eau, urbanisme/aménagement, exemplarité dans la mise en œuvre des procédures réglementaires et administratives, y compris en termes de concertation avec les parties prenantes et de consultations du public. RFF capitalise cette expertise pour insérer les questions environnementales au sein de sa politique de modernisation, de renouvellement et de maintenance du réseau existant pour gérer, réduire et/ou anticiper les risques générés par ces activités industrielles.

Cette volonté se traduit par différents engagements :

- Engagement à appliquer la Charte de développement durable des entreprises et des établissements public (signée en 2009)

RFF est signataire de la Charte, et membre du Club développement durable des établissements et entreprises publics, dont l'objectif est de coordonner et de proposer les réflexions permettant la mise en œuvre d'une stratégie développement durable par les organismes publics, sur la base notamment des méthodologies existantes (ISO 26000, loi NRE...). RFF est également signataire de la Charte sur la biodiversité (signée en 2011).

- Contrat de performance

Au-delà de la loi portant création de RFF, l'entreprise a signé en 2008, pour une période de 5 ans, un contrat de performance avec l'Etat, son autorité de tutelle. L'entreprise est reconnue comme un acteur naturel du développement durable. L'enjeu principal du contrat, qui reprend les engagements issus du Grenelle, est le « développement durable du transport ferroviaire ». « L'exercice de sa responsabilité écologique » (axe stratégique n°4) est réalisé au travers d'un engagement portant sur la mise aux normes techniques et environnementales, et plus spécifiquement sur la résorption des points noirs bruit (engagement Grenelle n°153 « révision de l'inventaire des points noirs de bruit pour fin 2007, et résorption en 5 à 7 ans des plus dangereux pour la santé. »).

- Définition d'une politique de développement durable du futur gestionnaire d'infrastructure unifié

En 2012, dans un contexte de réforme du ferroviaire et notamment de rapprochement du GI et du GID, RFF et la SNCF Infra ont mis en place un groupe de travail dédié à la définition d'une politique de développement durable du gestionnaire GI unifié et à sa mise en œuvre.

### Les exigences environnementales de RFF en tant que maître d'ouvrage

En tant que maître d'ouvrage, RFF impose que les chantiers soient respectueux de l'environnement. En effet, la conduite de chantiers nécessite de la part du maître d'ouvrage qu'il s'engage à ce que les incidences des travaux soient minimisées (pollutions, destruction de milieux, nuisances pour les riverains...). La majorité des engagements concerne la protection des ressources en eau, la préservation des milieux naturels (habitats riches ou sensibles et milieux aquatiques), et également la qualité de l'air, les protections contre le bruit, les vibrations, la gestion des déchets...

Compte-tenu des risques environnementaux associés aux chantiers de travaux, RFF met en œuvre une politique de maîtrise des impacts sur l'environnement et de conduite de travaux (système de management environnemental) en définissant de manière contractuelle les obligations à respecter par les entreprises en terme d'organisation environnementale, de critères environnementaux et de mesures de précautions prises : dans les marchés, RFF demande aux entreprises la fourniture d'un Plan d'assurance environnement et impose éventuellement de prescriptions environnementales particulières. Le respect de ces prescriptions est vérifié par le responsable du projet ; en cas de non-respect, des pénalités peuvent être appliquées. Les prestataires et les entreprises ont à charge de faire appliquer ces prescriptions à leurs sous-traitants.

A noter l'engagement de RFF dans le cadre de la construction de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire. RFF a fait le choix d'un partenariat public-privé (Eiffage Rail Express (ERE) à l'issue de la mise en concurrence). En complément du Contrat de Partenariat entre RFF et ERE, un accord volontaire de développement durable entre les deux parties a été rédigé pour expérimenter, au-delà des obligations réglementaires qui s'imposent ou des dispositions contractuelles (par exemple en matière d'insertion ou de développement économique local), la mise en œuvre opérationnelle du développement durable sur un grand projet d'infrastructure linéaire. Les principales mesures innovantes sont :

- la création d'un « fonds d'arbitrage carbone » pour réduire l'empreinte carbone du projet ;
- la promotion des actions de restauration des services éco-systémiques de territoires situés à proximité de la LGV, via des « contrats territorial pour la vie » en partenariat avec l'association FIPAN<sup>2</sup> (projet FIPAN® BPL) ;
- la mise en place une politique d'achats responsables ;
- la création de l'observatoire socio-économique et environnemental pour favoriser les retours d'expériences et proposer un référentiel de développement durable.

### Les pratiques éco-citoyennes

- Le code de déontologie

RFF a intégré dans son code de déontologie une disposition selon laquelle « Les salariés s'engagent à adopter des comportements respectueux et économes de l'environnement permettant, notamment, de limiter l'utilisation du papier, en imprimant courriels et documents seulement si nécessaire et en favorisant l'impression en noir et blanc, et les déplacements en voiture et en avion, en favorisant, autant que possible, les transports en commun et le transport

<sup>2</sup> [http://www.fipan.fr/accueil\\_027.htm](http://www.fipan.fr/accueil_027.htm)

- Partenariat avec le Groupe d'Intérêt Public éco-citoyen Paris-Ile de France

RFF est partenaire du GIP éco-citoyen du 13ème arrondissement de Paris (où siège l'entreprise). Le GIP réunit des entreprises, établissements publics, associations... afin de favoriser le développement du quartier et son attractivité. via des activités ludiques, culturelles, sportives... Il s'agit pour RFF-Siège de s'investir dans un projet local porteur des valeurs de développement durable quartier respectueux de l'environnement, participation citoyenne et «vivre ensemble », développement économique raisonné.

- **Organisation interne :**

Plus de 2% de l'effectif total de RFF est dédié aux sujets environnementaux (34 personnes).

RFF identifie le développement durable comme une mission stratégique pour l'entreprise : l'unité gouvernance et développement durable rattaché à la direction de la Stratégie, a spécifiquement en charge la définition de la stratégie de l'entreprise en matière de développement durable. La direction du Développement et la direction de la Qualité du réseau et de la Maintenance déploient la politique environnementale et assurent les missions de mise en qualité, sécurité et environnement, respectivement pour les opérations d'investissements et pour les opérations de renouvellement et d'entretien sur le réseau existant. La direction Juridique assure la sécurité juridique de l'entreprise : à cet effet, elle est chargée d'identifier et de prévenir les risques juridiques y compris en matière environnementale.

Chaque entité régionale de RFF, à l'exception d'une direction régionale, est dotée a minima d'un chargé de mission environnement qui assure la déclinaison régionale de la politique. Outre l'expertise technique qu'il apporte, notamment sur les questions environnementales, à l'ensemble des collaborateurs, il s'assure de la bonne prise en compte de la réglementation environnementale, aussi bien dans la maintenance et l'exploitation du réseau que pour la réalisation des opérations d'investissement, la conduite des grands projets et l'aménagement et la gestion du patrimoine. Il lui appartient de communiquer et de promouvoir le développement durable, aussi bien en interne qu'en externe (concertation avec les parties prenantes). Son travail sur le terrain lui permet de faire émerger des projets innovants et des expérimentations dans des domaines nouveaux (traitements phytosanitaires, continuité écologique...).

Chaque grand projet de développement de ligne nouvelle se voit dotée d'une personne dédiée aux questions environnementales.

Un fonctionnement en réseau :

Créé en 2004, le réseau Animation Métier Environnement (AME) regroupe tous les chargés environnement en région et au siège. Ce réseau favorise les échanges et le partage d'informations entre les services du siège et les directions régionales pour développer et capitaliser l'expertise technique et juridique (objectif de sécurisation juridique et réglementaire des projets) mais également pour accompagner le développement de l'entreprise dans ses métiers de gestionnaire d'infrastructure de plein exercice. Réuni tous les deux mois, il associe les représentants de la Direction des affaires juridiques et de la Direction du patrimoine, ainsi que de la Direction de la communication.

La Direction des relations extérieures, de la communication et de la concertation (DRECC) est dotée d'une unité spécifiquement en charge de la concertation. Le développement de la fonction de chargé de concertation au sein de cette direction, mais également sur certains grands projets et dans les directions régionales renforce la politique de concertation de l'entreprise.

Effectifs dédiés : 5 personnes au siège, dont une création de poste en 2012, une vingtaine de personnes en DR, dont deux créations de poste en 2012.

Le réseau des « Correspondants concertation », dont l'objectif est le partage de connaissances et d'expériences en matière de concertation entre les directions régionales d'une part et ces directions et le pôle concertation d'autre part, s'est également renforcé depuis 2004 puisqu'il comprend désormais une cinquantaine de membres.

- **Les démarches d'évaluations :**

#### Les études d'impact dans le contexte des projets ferroviaires

La compétence en matière environnementale de RFF s'est construite au départ sur les métiers liés aux grands projets de développement (construction de LGV...). Aujourd'hui, sa compétence en matière de procédures réglementaires et administratives est reconnue par les services instructeurs de l'Etat, notamment en matière d'évaluation environnementale.

En France, préalablement à l'octroi d'une autorisation de projet de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages, la réalisation d'une étude d'impact est nécessaire (loi n°76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature). En application du code de l'environnement, et notamment de son article L. 122-1 : « *Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact. Ces projets sont soumis à étude d'impact en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement.* ».

Une étude d'impact (EI) vise à évaluer les impacts d'un projet sur l'environnement et sur la santé humaine, et à garantir la bonne information du public sur ces incidences. Elle comprend notamment : « *Une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant notamment sur la population, la faune et la flore, les sites et paysages, les biens matériels, les continuités écologiques, les équilibres biologiques, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que les interrelations entre ces éléments* » (Art. R. 122-5).

En outre, pour les infrastructures de transports, l'EI comprend notamment une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances, une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation -déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter), et précise : « (...) *les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre (...)* ».

RFF, en tant que gestionnaire d'infrastructure de transport et maître d'ouvrage, est très largement concerné par les EI. Pour l'entreprise, la prise en compte de l'environnement dans les études des projets ferroviaires obéit à un processus itératif de concertation, de consultation de l'ensemble des services, spécialistes, experts du domaine au fur et à mesure de la définition et conception du projet à des échelles de précision croissantes. Cette démarche d'évaluation environnementale en continu est réalisée depuis les premières phases d'études jusqu'à la réalisation des travaux, et au-delà par suivi après la mise en service de l'ouvrage. Afin de sécuriser ce processus et de garantir sa mise en œuvre, RFF a intégré la démarche d'évaluation environnementale dans son Plan de management des projets d'investissement (PMPI) et dans son Plan de management des grands projets d'investissement (PMGPI).

Selon le code de l'environnement (article L. 122-1 IV), la décision d'autorisation d'un projet prend en considération l'EI, l'avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement (la formation Autorité Environnementale du CGEDD pour les projets ferroviaires) et le résultat de la consultation du public. L'avis de l'Autorité environnementale, public, porte sur l'environnement et sur les mesures de gestion prévues visant à éviter, atténuer ou compenser ces impacts (articles L.122-1 et L.122-4, R.122-6 et R.122-17 du code de l'environnement et R.121-14 et R.121-15 du code de l'urbanisme). En 2012, 22 études d'impact réalisées par RFF ont ainsi fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale :

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/les-avis-rendus-en-2012-a1430.html>

### L'analyse socio-économique des projets

Le code des transports prévoit notamment que les choix relatifs aux infrastructures de transport tiennent compte des impératifs de protection de l'environnement (article L1511-1), et que l'évaluation intègre les effets des transports sur l'environnement (L1511-2).

Pour l'évaluation de ses projets (construction d'une LGV, modernisation du réseau, électrification de voies ferrées...), RFF effectue des analyses socio-économiques sur la base de référentiels établis par l'Etat (instruction cadre de 2005 du Ministère des Transports relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transports) qui amènent à monétariser les coûts et avantages des projets. Dans ce cadre, les coûts des nuisances sonores, de la sécurité ou santé publique, de la pollution atmosphérique et de l'effet de serre sont pris en compte. Des évolutions de ces référentiels sont étudiées par des groupes de travail mis en place par l'Etat et auxquels participe RFF. Au titre des évolutions possibles figurent notamment l'adoption d'une analyse multicritère visant à qualifier et quantifier les effets sociaux, environnementaux et économiques y compris certaines externalités non prises en compte à l'heure actuelle, car difficilement monétarisables (biodiversité, paysage, aménagement du territoire...).

## **2.2. Les actions de formation et d'information des salariés menées en matière de protection de l'environnement**

- **Actions de formations :**

L'entreprise propose des formations sur la réglementation environnementale applicable en phase projet. Les données de l'année 2012 sont des estimations car les données de l'année N sont disponibles en juillet de l'année N+1.

Estimations 2012 : **448** heures de formation dispensées, **64** agents de RFF formés. Ces heures de formations se répartissent ainsi :

<b>Formation Bruit</b>	231 heures de formation dispensées 33 agents de RFF formés
<b>Formation Protection de la nature</b>	133 heures de formation dispensées 19 agents de RFF formés
<b>Formation Loi sur l'eau</b>	84 heures de formation 64 agents de RFF formés

- **Actions de communication/sensibilisation :**

Campagne de communication multimédia à destination de l'ensemble des salariés sur les actions de l'entreprise en matière de gestion de déchets et de maîtrise de la consommation de phytosanitaire lors de la semaine du développement durable.

Actions locales en 2012 :

Direction régionale Midi Pyrénées : sensibilisation des collaborateurs sur les modes de transport doux dans le cadre de la constitution de son plan de déplacement d'entreprise (PDE).

DR Ile de France : organisation d'un séminaire sur le bruit ferroviaire (autorités publiques, associations, SNCF Infra...)

Publication de documents à destination d'un large public :

Publication du guide « Biodiversité et grands projets ferroviaires : intégrer les enjeux écologiques dès le stade des études » élaboré avec France Nature Environnement dans le cadre du partenariat RFF/FNE.

<http://www.rff.fr/fr/developpement-durable/nos-projets/preserver-la-biodiversite>

Publication d'une collection de 5 livrets thématiques (bilan de la clause sociale, des travaux, bilan carbone, biodiversité et sécurité) retour d'expérience de la LGV Rhin-Rhône Branche Est (mise en service en décembre 2011) et d'une plaquette maîtrise de la végétation par la DR Bourgogne Franche Comté

<http://www.rff.fr/fr/le-reseau/pres-de-chez-vous/regions/bourgogne-franche-comte/actualites-956/collection-les-cahiers-de-la-lgv>

- **Actions d'information :**

Le réseau Animation Métier Environnement (AME) intervient régulièrement dans les réseaux métier de RFF sur des questions environnementales afin d'informer les participants des évolutions réglementaires, des améliorations des processus et méthodes, et les sensibiliser à la nécessaire anticipation des problématiques environnementales. L'année 2012 a été particulièrement consacrée à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

### **2..3. Les moyens consacrés à la prévention des risques environnementaux et des pollutions**

- **Pollutions sonores :**

Un point noir du bruit (PNB) est un bâtiment sensible localisé dans une zone de bruit critique dont les niveaux sonores en façade sont supérieurs à 73 dB(A) le jour ou 68dB(A) la nuit pour le ferroviaire. RFF a investi en faveur de la résorption des points noirs bruit ferroviaires :

- 7 M€ en 2010
- 10 M€ en 2011
- 10 M€ en 2012

- **Pollutions diffuses** (produits phytosanitaires):

En termes d'investissements sur le réseau, RFF a consacré en 2012 1.3 M€ sur des innovations environnementales qui visent à réduire l'empreinte environnementale du réseau. Il s'agit notamment de tester en phase préindustrielle des dispositifs constructifs de prévention de pousse de la végétation pour ne pas devoir épandre par la suite des produits phytosanitaires et des rétablissements des continuités écologiques de cours d'eau. En 2012, des expérimentations ont ainsi porté sur 16 km de voies avec des tests de produits anti-repousse de végétation, placés sous les pistes à l'occasion de travaux de renouvellement de la voie. Ces tests grandeur nature ont vocation, selon leur résultat, à être généralisé à l'ensemble du réseau.

- **Etudes**

RFF mène des études visant à améliorer sa connaissance de certaines problématiques environnementales afin de mieux appréhender la prévention des risques environnementaux.

Etude « Analyse du cycle de vie de l'infrastructure ferroviaire » dans une démarche d'écoconception

Montant : 160 K€ (en collaboration avec le laboratoire Navier)

Etude relative au ballast et sa caractérisation (déchet dangereux/non dangereux)

Montant : 150 K€ (en collaboration avec la SNCF- Direction Technique de l'Ingénierie-Environnement)

Projet TiMBIRDE relatif à la recherche de solutions alternatives à l'utilisation de la créosote pour le traitement des bois (traverses et appareils de voie). L'objectif de ce projet, ). L'objectif de ce projet, porté par le FCBA<sup>3</sup> et la fédération du bois et labélisé en mars 2012 au titre du 13ème appel à projets du Pôle de Compétitivité par l'Etat, est notamment de développer des produits innovants pour le traitement du bois, à faible impact sur la santé et l'environnement, tout en tenant compte de la gestion de la fin de vie desdits produits (démarche d'écoconception).

Montant : engagement de RFF à hauteur de 150K€ (en collaboration notamment avec la SNCF-Infra)

- **Moyens consacrés à la protection de l'environnement dans le cadre des projets d'investissement :**

<sup>6</sup> Les questions environnementales doivent faire partie des données de conception des projets au même titre que les autres éléments techniques, financiers, etc. Cette conception doit tout d'abord s'attacher à éviter les impacts sur l'environnement, y compris au niveau des choix fondamentaux liés au projet (nature du projet, localisation, voire opportunité).

Cette phase est essentielle et préalable à toutes les autres actions consistant à minimiser les impacts environnementaux des projets, c'est-à-dire à réduire au maximum ces impacts et en dernier lieu, si besoin, à compenser les impacts résiduels après évitement et réduction (doctrine relative à la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur le milieu naturel destiné aux maîtres d'ouvrages, à leurs prestataires et aux services de l'État -ministère en charge de l'Ecologie –mars 2012). Dans la conception même des projets, RFF mène sa démarche d'évaluation environnementale en continu et d'intégration de l'environnement en appliquant la séquence éviter/réduire/compenser, et en ce sens, prend des mesures qui entrent dans le champ de la prévention des risques et des pollutions.

<sup>3</sup> FCBA : Institut Technologique Forêt Cellulose Bois-construction Ameublement

L'estimation des coûts des mesures de réduction et de compensation est difficile (de l'ordre de 4 à 7 % du coût total d'un projet). En revanche, il est impossible d'identifier les économies et/ou les coûts de l'évitement, c'est-à-dire de monétariser les mesures d'évitement et donc de chiffrer les mesures de prévention dans le cadre des projets d'investissement.

- **Moyens consacrés à la protection de l'environnement dans le cadre de l'entretien de l'infrastructure**

L'existence d'une convention globale de gestion de l'infrastructure dans laquelle la SNCF Infra s'impose le respect de l'ensemble des obligations environnementales amène à traiter les problèmes environnementaux dans le cadre général de la politique de gestion de l'infrastructure. En conséquence, il n'existe pas de ligne comptable ou de budget fléché dédié. Les moyens sont intégrés dans les projets (budget amiante, PNB, autres).

#### **2..4. Les montant des provisions et garanties pour risques en matière d'environnement, sous réserve que cette information ne soit pas de nature à causer un préjudice sérieux à la société dans un litige en cours**

L'activité de gestionnaire d'infrastructure de l'entreprise l'amène à retirer de son réseau dans des opérations d'entretien et de renouvellement des traverses en bois traitées à la créosote. Cette substance, utilisée de manière historique par le système ferroviaire et sans substitut technique et économique actuellement, confère à la traverse en bois une résistance aux agressions extérieures, fongiques notamment, et donc une plus grande longévité que le bois non traité (30 ans minimum contre 10 ans maximum). Les traverses en bois créosotées en fin de vie sont classées comme déchet dangereux, ce qui implique un coût de traitement de ces déchets élevé : environ 90€ par tonne de traverses, tout compris (coût du transport, coût d'élimination, taxe générale sur les activités polluantes,).

A la suite du classement de la traverse en bois créosotée en déchet dangereux, d'un durcissement du contexte général autour de ce déchet (exigences réglementaires croissantes, fortes attentes des associations environnementales et des autorités de contrôle, défaillance d'un prestataire) et d'un coût unitaire de gestion relativement élevé, les Commissaires aux comptes ont demandé à l'entreprise en 2011 de passer dans ses comptes une provision globale qui prend en compte de manière actualisée le coût du traitement de l'ensemble du stock des traverses en bois créosotées posées à ce jour sur le réseau.. Cette provision, d'un montant de 75.8 M€, a été passée en 2012 dans les comptes 2011. Elle a été révisée à 71.1 en 2013 dans les comptes 2012. L'évolution à la baisse de la provision fait suite à une actualisation du stock de traverses en bois créosotées sur le réseau. Celui-ci s'affiche en diminution en raison de la pose de traverses en béton en remplacement de traverses en bois créosotées.

- **Pollution et gestion des déchets**

## **2..1. Les mesures de prévention, de réduction ou de réparation de rejets dans l'air, l'eau et le sol affectant gravement l'environnement**

- **Rejets dans l'eau et le sol : l'utilisation des produits phytosanitaires**

Les produits phytosanitaires sont utilisés sur le réseau ferré national pour le désherbage de 70 000 km de voies ferrées (95 000 ha). En 2012 le poids de produits phytosanitaires achetés s'élève à 108 354 kg pour un budget d'environ 5 M€, soit 10% à 20% du coût total du traitement phytosanitaire. Bien que cette quantité de pesticides soit en baisse régulière depuis 20 ans (-40%), la préservation des nappes phréatiques et des eaux de surfaces demeure un enjeu majeur pour RFF.

### Responsabilité en tant que maître d'ouvrage :

En phase exploitation, RFF, via la SNCF gestionnaire d'infrastructure déléguée, utilise des produits phytosanitaires pour prévenir et/ou détruire toute pousse végétative sur les voies et pistes de son réseau. Quoique nécessaires pour assurer la sécurité et la fiabilité des circulations, ces opérations sont soumises au droit commun de la protection des eaux de surfaces et souterraines. RFF respecte les contraintes, voire les interdictions, édictées au moment de la création des périmètres de protection de captage d'alimentation en eau potable lorsque ces derniers sont traversés par une voie ferrée.

- Engagement pour diminuer l'utilisation de produits phytosanitaires :

RFF a travaillé à l'élaboration d'un partenariat relatif à la diminution de l'usage des herbicides sur les voies ferrées avec les ministères de l'Ecologie, de l'Agriculture et de la Santé ainsi qu'avec la SNCF Infra, et dont la signature devrait avoir lieu courant 2013.

- Initiatives de substitution des produits phytosanitaires :

RFF teste des solutions constructives anti-végétation (notamment techniques de recouvrement de la végétation afin de limiter sa croissance) qui pourraient permettre de conjuguer absence de végétaux, absence d'épandage et coûts maîtrisés (16 km de voies avec des tests de produits anti-repousse de végétation, placés sous les pistes à l'occasion de travaux de renouvellement de la voie.)

- Réflexion sur l'externalisation du traitement de la végétation :

Avec la SNCF Infra, l'entreprise expérimente l'externalisation du traitement de la végétation des « dépendances vertes » de l'infrastructure (partie attenante qui s'étend en moyenne, au-delà de trois mètres après les voies). Trois contrats avec des prestataires spécialistes de l'entretien de la végétation, ont été signés. L'ONF pour la région de l'Artois-Hainaut, la société la Serpe pour la région Aquitaine et le groupement d'entreprises Bon et Rossi pour le Sud-Est de Paris. L'objectif est que les prestataires, dès 2013, réalisent un état des lieux de l'infrastructure et de la végétation en tenant compte des réglementations, notamment environnementales, applicables sur leur territoire. Ils s'engagent à définir par la suite un schéma directeur et des plans de gestion qui garantiront une maîtrise de la végétation respectueuse de l'environnement et compatible avec l'exploitation du réseau.

- **Déversements accidentels significatifs**

A notre connaissance, il n'y a pas eu de déversements accidentels significatifs en 2012.

## Les mesures de prévention, de recyclage et d'élimination des déchets

- **Mesures de prévention : initiatives visant à réduire la quantité de déchets produits**

### Ballast :

Le ballast est en partie réutilisé à des fins ferroviaires, ou par criblage, ou après retraitement ; le retraitement consiste en 3 opérations : coupure des matériaux pour garantir sa granulométrie, retouche de l'angularité -retaille des arêtes saillantes du ballast pour les rendre plus saillantes, sans les concasser, et le lavage pour ôter la poussière et les fines particules. Une partie du ballast dégarni non réutilisé fait l'objet d'une revente (source : SNCF Infra). RFF a engagé une recherche auprès de Direction Technique de l'Ingénierie-Environnement-de la SNCF afin d'améliorer sa connaissance du ballast et ainsi, améliorer la gestion de son ballast en fin de vie ferroviaire en trouvant éventuellement d'autres exutoires (exemple : valorisation en tant que matière première -granulat- pour être utilisé en sous-couches routières...). Cette recherche devrait être clôturée à la fin du 1er trimestre 2013.

### Rails et traverses :

RFF réemploie les rails et les traverses encore en bon état, dès lors que cela est possible (nécessité de débouchés immédiat sur une opération ferroviaire) et dans le respect des prescriptions réglementaires (notamment article L 541-1 s. code de l'environnement).

- **Traitement des déchets (par type et par mode)**

Les modes de traitement des déchets sont définis aux articles L 541-1 et suivants du code de l'environnement : préparation en vue de la réutilisation, recyclage, valorisation (notamment valorisation énergétique), élimination.

### Traverses :

78 000 tonnes retirées du réseau (38000 tonnes maintenance courante et stock historique, 40000 tonnes en investissement, RVB SNCF) –source : SNCF Infra

Mode de traitement : valorisation énergétique (cimenteries /chaufferies industrielles)

La gestion des traverses en fin de vie est organisée au travers notamment de deux marchés cadres passés pour notre compte par la SNCF Infra, l'un pour les traverses issues de l'entretien courant et du stock historique, donc des traverses réparties de manière diffuses sur le territoire et souvent en mauvais état, et l'autre pour les opérations de renouvellement de la voie, donc des quantités plus importantes et plus localisées.

### Amiante :

121 tonnes (retirée du patrimoine bâti de RFF) / pour mémoire : 35T (2009), 238T (2010-les gobelins), 632T (2011-Bordeaux-St Germain)

Mode de traitement : élimination (vitrification)

## Rails :

Mode de traitement : recyclage (100%). Les rails, en acier, sont réutilisés quand leur niveau d'usure le permet ou recyclés à travers des filières locales. L'acier est vendu pour refonte ou réemployé à d'autres usages ferroviaires, généralement pour des voies de services.

## **2..2. La prise en compte des nuisances sonores et de toute autre forme de pollution spécifique à une activité**

- **Bruit de circulation :**

La limitation du bruit pour les populations riveraines des voies ferrées est encadrée par des textes législatifs et réglementaires tant européens que nationaux. En France, deux dispositifs complémentaires concourent à la résorption des situations acoustiques critiques le long des voies ferrées :

- les observatoires des points noirs du bruit (PNB) : la réglementation fixe les valeurs seuils qui permettent d'une part de définir un bâtiment point noir bruit. Un point noir du bruit (PNB) est un bâtiment sensible-bâtiments d'habitation, ou des établissements, d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale...- localisé dans une zone de bruit critique dont les niveaux sonores en façade sont supérieurs à 73 dB(A) le jour ou 68dB(A) la nuit pour le ferroviaire. Un recensement des points noirs du bruit ferroviaire a été établi. Des objectifs de résorption à atteindre sont fixés par l'observatoire des PNB.
- la cartographie stratégique du bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) en application de la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement. Les PPBE intègrent les plans d'action de résorption des observatoires des points noirs du bruit.

## Volet préventif :

RFF établit les données de classement des voies bruyantes : ces dernières sont transmises aux préfets en vue du classement de ces voies et de leur report dans les documents d'urbanisme locaux afin de maîtriser le développement de zones d'habitat le long des voies existantes.

RFF est tenu de limiter le bruit le long de ses projets d'aménagement de lignes nouvelles et de lignes ferroviaires existantes, en application de l'article R571-44 du code de l'environnement :

*« La conception, l'étude et la réalisation d'une infrastructure de transports terrestres (...) sont accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives.*

*Le maître d'ouvrage (...) est tenu (...) de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de cette infrastructure soient limitées (...).* ».

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

### Volet curatif :

En application de l'article R571-48 Code Env., RFF est tenu de respecter les niveaux sonores maximaux autorisés par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats, ou, si cela n'est pas possible (économiquement ou environnementalement) par un traitement sur le bâti « *qui tient compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit* ». (Exemple : isolement acoustique)

Jusqu'en 2012, RFF s'est engagé à traiter certaines des zones les plus critiques, pour un montant de 140 millions d'euros, tous financements confondus.

RFF a construit 6000 mètres linéaire d'écrans (chiffre fin 2012)

RFF a traité :

- 203 bâtiments PNB en 2009, ce qui équivaut à des mesures de protection bénéficiant à 2707 personnes
- 60 bâtiments PNB en 2010, ce qui équivaut à des mesures de protection bénéficiant à 1200 personnes
- 289 bâtiments PNB en 2011, ce qui équivaut à des mesures de protection bénéficiant à 1849 personnes.

Données 2012 : Les données ne sont pas disponibles à la date de publication du rapport.

- **Bruit de chantier :**

La limitation des nuisances sonores pendant les phases de chantier est également encadrée par une réglementation nationale. Lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le maître d'ouvrage doit fournir au(x) préfet(s) des départements et aux maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux et les installations de chantier, un document « prise en compte du bruit durant le chantier » récapitulant les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances.

Au vu de ces éléments, le préfet peut, lorsqu'il estime que les nuisances sonores attendues sont de nature à causer un trouble excessif aux personnes, prescrire des mesures particulières de fonctionnement du chantier, notamment en ce qui concerne ses accès et ses horaires. La réglementation au titre du « bruit de voisinage » s'attache quant à elle à faire respecter des règles « d'emploi normal » des matériels sur les chantiers.

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

En 2012, RFF a élaboré une charte des chantiers durables (publication courant 2013) à destination de ses fournisseurs et sous-traitants.

- **Utilisation durable des ressources**

### **2..1. La consommation d'eau et l'approvisionnement en eau en fonction des contraintes locales**

RFF considère que les impacts liés à ses consommations d'eau sont non significatifs et ne concernent que la consommation domestique (« vie au bureau »), car l'entreprise ne prend pas en compte les consommations d'eau sur les chantiers de construction ou de maintenance qui sont consolidés par SNCF INFRA. .

La consommation d'eau 2011 au siège de RFF a été évaluée à 6 433 m<sup>3</sup>.

### **2..2. La consommation de matières premières et les mesures prises pour améliorer l'efficacité dans leur utilisation**

- **Matières premières consommées :**

- Roche (Ballast) : 2 060 000 T
- Acier (Rail) : 116 400 T
- Traverses bois et béton : 371 000 T (la répartition bois/béton n'est pas connue car elle n'est pas détaillée dans la Convention de Fourniture ; cf annexe).
- 

- **Mesures prises pour améliorer l'efficacité de leur utilisation :**

L'entretien, la maintenance et le développement du réseau ferroviaire, qui visent à répondre aux besoins de déplacements, conduisent inévitablement à la consommation de ressources naturelles non renouvelables. Afin de mieux maîtriser la pression sur ces ressources, RFF a lancé deux projets de recherche en la matière.

#### Analyse du cycle de vie de l'infrastructure ferroviaire

Il s'agit de développer un outil d'évaluation des impacts sur l'environnement des activités associées au système voie ferrée, depuis l'extraction des matières premières jusqu'à son traitement en fin de vie (mise en décharge, élimination des déchets), en passant par sa vie en œuvre (utilisation, entretien, maintenance), basé sur les normes d'Analyse de Cycle de Vie.

L'objectif de l'utilisation de l'ACV est d'avoir une meilleure connaissance des impacts environnementaux associés aux produits afin d'identifier et de hiérarchiser les priorités d'amélioration et éclairer les choix techniques et organisationnels.

RFF a lancé cette démarche d'éco-conception de l'infrastructure ferroviaire : en 2012, une première étape a consisté en la réalisation de l'ACV des constituants la voie (rails, traverses, ballast...), les constituants des terrassements et les constituants des ouvrages d'art. Les étapes suivantes sont la réalisation des ACV pour les plateformes ferroviaires, les éléments de signalisation et d'alimentation, afin d'avoir à terme une analyse complète de l'infrastructure ferroviaire (assembler toutes les ACV pour en faire un modèle ramené au km linéaire). Favorisant une vision globale des impacts générés par les produits ou procédés, l'ACV nous fournira ainsi des éléments d'aide à la décision quant aux choix de nos process industriels et de solutions innovantes (traverses composites, voies sur dalle...).

### Etude relative à l'optimisation globale de la consommation d'énergie

Dans un contexte de sobriété énergétique, cette étude a pour objectif d'améliorer l'empreinte carbone de nos projets d'investissement dès la phase de conception d'un projet ferroviaire, par leur conception technique, en particulier leur géométrie (profil, courbe,...) et l'organisation des travaux (comment consommer moins en phase de réalisation et en phase d'exploitation).

#### **2..3. La consommation d'énergie, les mesures prises pour améliorer l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables**

##### Utilisation de la visioconférence :

La visioconférence étant mise à disposition des collaborateurs depuis fin 2009, RFF a engagé en 2012 une analyse de l'utilisation de la visioconférence. Ce bilan ex-post constitue à ce jour un travail inédit, y compris pour le prestataire Orange.

Les effets de la visioconférence sur les déplacements, l'énergie, les émissions de GES, le coût global pour RFF et le temps de disponibilité dégagé pour les agents ont été évalués en s'appuyant en partie sur les données recueillies pour la réalisation du bilan des émissions de GES.

Résultats : entre 2009 et 2011, les dépenses de transport par agent de RFF, pour les déplacements relevant du périmètre de la visioconférence, ont baissé de 13%. On constate une nette corrélation entre le niveau d'usage de la visioconférence et l'évolution du nombre de déplacements comparables par agent (ex : -20% en DR Midi-Pyrénées). Toutefois, les avantages identifiés (aspects environnementaux et économiques) peuvent paraître limités, du fait des facteurs suivants :

- la consommation d'énergie de la plateforme de télécommunication est importante et sa mutualisation avec d'autres usagers est mal connue ;
- le faible taux d'utilisation des salles de visioconférence (11% en moyenne à RFF) concentre les émissions et le coût du fonctionnement sur peu de réunions ;
- les faibles coûts et contenu carbone du transport ferroviaire en font une solution compétitive par rapport à la visioconférence.

- **Consommation d'électricité :**

En 2012, RFF a acheté pour près de 89 745 MWh d'électricité pour faire face à la consommation propre du réseau ferroviaire. Cette dernière correspond à l'énergie consommée à vide, i.e. sans passage de train, par les installations électriques d'approvisionnement (sous stations électriques, fils caténares, etc.) et les installations de signalisation.

En 2011, la consommation d'énergie de l'activité tertiaire (bureau) était de (bilan des émissions GES) : 11 GWh. En termes d'émissions de gaz à effet de serre (GES), cela représente 1044 tonnes CO<sub>2</sub> équivalent.

- **Energies renouvelables :**

RFF s'est engagé dans une réflexion sur les possibilités pour l'entreprise de contribuer au développement des ENR. Les pistes de réflexion sont :

- Bâtiments : intégrer lors de rénovations lourdes des sources d'approvisionnement provenant d'énergies renouvelable
- Terrains : développer l'offre locative pour les ENR (fournir des terrains à un prestataire qui supporte le projet, types agriculteurs, entreprises de biomasse...)
- développer les projets biomasse, sur les terrains non ferroviaires non ciblés, sur les lignes inutilisées, sur les terrains délaissés autour du RFN (hors périmètre GID)

Des expérimentations sont également menées en régions (DR Bourgogne Franche Comté) : une expérimentation éolienne, exploitation de la biomasse sur les terrains en friches en contrat avec l'ONF. Ces projets ont vocation à être étendu à d'autres DR.

#### **2..4. L'utilisation des sols**

- **Valorisation foncière**

RFF est propriétaire de 103 000 hectares (2<sup>ème</sup> plus grand propriétaire foncier de France). Les emprises foncières sont constituées des voies (80%), des emprises ferroviaires et des emprises de terrains nécessaire au ferroviaire.

##### Valorisation des terrains : surfaces cédées

- 2009 : 605 hectares cédés dont 24 ha transformées en logements ;
- 2010 : 477 hectares cédés dont 25 (5%) ha transformées en logements ;
- 2011 : 314 hectares cédés dont 11 ha transformées en logements ;
- 2012 : 345 hectares cédés dont 11 ha transformées en logements (source : outil VIVACITE)

Une part importante de la surface de terrains cédée par RFF consiste en emprises de lignes inutilisées, essentiellement afin d'accompagner les projets de collectivités territoriales (les voies vertes sont le type de valorisation le plus courant). La fermeture de ligne constitue l'étape-clé dans le processus de valorisation. Sur les lignes fermées par RFF entre 2008 à 2011, les collectivités prévoyaient la réalisation de plus de 200 km de voies vertes, réparties comme suit :

- 2008 : 16 km
- 2009 : 23 km
- 2010 : 52 km
- 2011 : 111 km

RFF redéfinit actuellement sa politique de valorisation des lignes inutilisées. A partir de 2013, la fermeture et la cession de ligne ne constituent plus un prérequis pour l'entreprise. La valorisation de la plupart de ces emprises sera à l'avenir réalisée dans le cadre de la propriété de RFF.

##### Valorisation des terrains : contribution au développement des ENR (cf § ci-dessus)

- **Dépollution des sols:**

En 2012, une expérimentation de dépollution par les plantes (phytoremediation) a été menée sur le site Tonnerre, dont le retour d'expérience sera réalisé au cours de l'année 2013.

## 2.4 Changement climatique

### 2.4.1 Les rejets de gaz à effet de serre

- **Diagnostic triennal des émissions de gaz à effet de serre (GES) (article 75 de la loi Grenelle II)**

Le bilan GES doit être réalisé tous les 3 ans. RFF réalise son bilan de GES « vie au bureau » conformément à l'article 75, sur les scope 1 et 2 (obligatoire) ainsi que sur certains éléments du scope 3 (facultatif) : achats, fret, immobilier, déchets, déplacements (domicile-travail/professionnel/visiteurs).

Le bilan GES comptabilise les émissions du siège et des directions régionales de RFF :

2009 : bilan GES réalisé sur la base des données 2008 du siège et de 5 DR

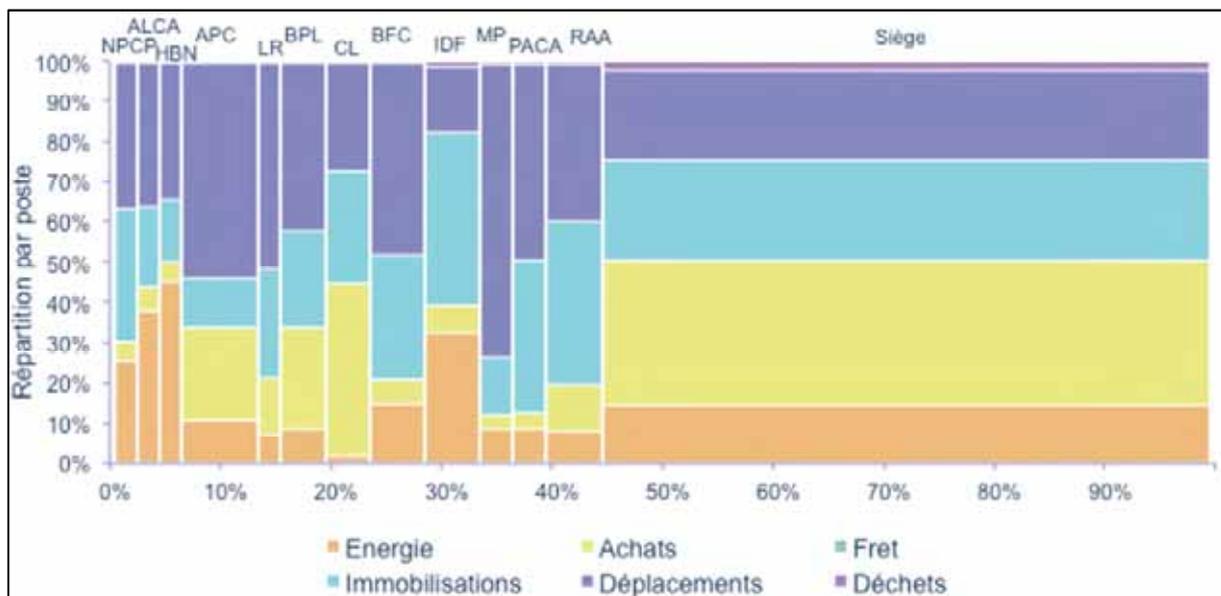
2010 : bilan GES réalisé sur la base des données 2009 des 7 autres DR

2012 : actualisation du bilan GES sur la base des données 2011 du siège et des 12 DR, et élaboration d'un plan d'action de réduction des émissions.

#### Bilan période 2009-2011 :

Les émissions de GES de l'établissement RFF pour l'année 2011 s'élèvent à 6900 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> (5900 tonnes en 2008-09, +17%), soit 5,1 tonnes par agent (5,2 tonnes en 2008-09). Les émissions ont donc naturellement suivi la croissance des effectifs de l'établissement.

Répartition des émissions de GES de RFF par site et par poste :



Source : Bilan des émissions de GES de RFF (article 75) 2012, disponible sur le site de RFF <http://www.rff.fr/fr/developpement-durable/nos-projets/promouvoir-l-efficacite-carbone-du>

#### Plan d'action de réduction des émissions

RFF s'engage dans une démarche de progrès, via un plan d'actions relevant de 4 thématiques :

- Général : (exemple : convenir d'objectifs individuels liés à la mise en œuvre des actions du plan)
- Déplacements (ex : expérimenter le télétravail...)
- Réduction du poids des immobilisations dans l'environnement de travail et économies d'énergie (ex : évaluer l'opportunité de s'alimenter davantage en énergie moins carbonée ou renouvelable...)
- Matériaux et services/déchets (ex : systématiser le recyclage ou la réutilisation du matériel informatique)

Chaque site de RFF (siège et DR) opte pour une série d'actions parmi celles proposées et s'engage à les mettre en œuvre sur une période de 3 ans. L'objectif est de réduire les émissions de GES par agent d'environ 10% sur la période 2013-2015. Les progrès réalisés seront mesurés via un reporting annuel et l'actualisation du bilan en 2015.

- **Bilan carbone LGV**

Un premier BC a été réalisé sur la ligne LGV Rhin-Rhône branche Est par RFF, avec l'ADEME et la SNCF, sur la base de l'ensemble de la durée de vie du système de transport (conception, construction, exploitation/ infrastructure, gares et matériel roulant). Il en ressort que la conception, la construction et l'exploitation pendant 30 ans génèrent 2 millions teCO<sub>2</sub>, mais que 12 ans après la mise en service, la LGV Rhin-Rhône devient « carbone positive » : les émissions évitées par le report modal deviennent supérieures aux émissions générées par la conception, la construction et l'exploitation-maintenance de la ligne.

<http://www.rff.fr/fr/developpement-durable/nos-projets/promouvoir-l-efficacite-carbone-du>

- **Participation de RFF à l'Observatoire des transports énergie – environnement des infrastructures de transport (OEET)**

Suite à l'engagement n°13 du Grenelle, un observatoire des transports a été créé aux fins d'évaluer les émissions des transports selon une méthodologie commune.

RFF, en tant que gestionnaire d'infrastructure de transport, est partie prenante de l'OEET et a participé à l'élaboration du « Guide de validation des logiciels d'évaluation environnementale (écocomparateurs) des infrastructures de transports ».

En 2012 : finalisation des travaux et publication du guide, disponible à l'adresse suivante <http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=25287>

## **2.4.2 L'adaptation aux conséquences du changement climatique**

- **Participation à la mise en place du Plan National d'Adaptation aux Changements Climatiques**

En 2011, la France s'est dotée d'un Plan National d'Adaptation aux Changements Climatique (PNAAC). Piloté par le ministère en charge de l'Écologie, il se décline en plusieurs volets, dont un relatif aux transports.

En tant que gestionnaire d'infrastructure de transport ferroviaire, RFF a participé en 2012 au groupe de travail en charge de 2 actions du PNACC relatives aux infrastructures de transports :

- l'action 1 qui consiste à passer en revue et adapter les référentiels techniques pour la construction, l'entretien et l'exploitation des réseaux de transport (infrastructures et matériels) en métropole et Outre-mer
- l'action 3 dont l'objectif est de définir une méthodologie harmonisée pour réaliser les diagnostics de vulnérabilité des infrastructures et des systèmes de transport terrestre, maritime et aéroportuaire.

Le travail de ce groupe se poursuivra en 2013 et un séminaire de retour d'expérience est prévu au mois de juin.

- **Protection de la biodiversité**

### **2.4.3 Mesures prises pour préserver ou développer la biodiversité**

C'est avec l'expérience des grands projets que RFF a identifié les impacts sur la faune et la flore causés par son infrastructure.

#### ***L'évitement des impacts sur les milieux naturels, la réduction et la compensation***

La politique biodiversité définie par RFF privilégie l'évitement des impacts sur les milieux naturels, dès la phase amont de la conception des projets. Le principe d'évitement est ensuite appliqué tout au long des études.

A chaque étape, les impacts qui ne peuvent être évités sont réduits, puis les "impacts résiduels" donnent lieu à compensation. RFF s'appuie par ailleurs sur ses parties prenantes dans le processus d'élaboration de sa politique et de ses grands projets.

En 2012, un guide de bonnes pratiques environnementales (guide « biodiversité et grands projets ferroviaires : intégrer les enjeux écologiques dès le stade des études »), élaboré avec France Nature Environnement dans le cadre de notre accord de partenariat a été publié (<http://www.rff.fr/fr/developpement-durable/nos-projets/preserver-la-biodiversite>). Il est destiné à tous les acteurs impliqués sur les projets ferroviaires. A noter que sur la base de ce guide, la direction de la mission Grand Projets du Sud-Ouest (GPSO) a opéré un recensement de la biodiversité sur le tracé des lignes Bordeaux – Espagne et Bordeaux – Toulouse. Sur plus de 400 km et 6 départements (Gironde, Landes, Lot-et-Garonne, Pyrénées-Atlantiques, Haute-Garonne et Tarn-et-Garonne) pour mener la démarche d'évitement des enjeux dans le cadre de la définition du meilleur tracé, notamment vis-à-vis de la biodiversité.. Ces inventaires ont été réalisés sur 2 cycles annuels, 2010 et 2011, avec des compléments en 2012 et ont permis de recenser les espèces faunistiques et floristiques présentes sur une large bande de 3 km. Ces inventaires confrontent les variantes de tracés aux données naturalistes récoltées, pour rechercher un évitement optimum.

Les compléments 2012 ont permis de poursuivre les optimisations du tracé et du projet qui va être présenté à enquête publique au cours du second semestre 2013.

Dans le cadre du programme de mesures supplémentaires en faveur de la biodiversité de la LGV Rhin-Rhône, 24 actions ont bénéficié en 2012 de financements pour un montant de 228 048,11€ sur le budget total de 4,57 M€. Ces actions ont porté sur des restaurations de zones humides et de bras morts, des mises en place de verger et d'îlots de sénescence, des aménagements de sites à chiroptères et des travaux de lutte contre la renouée du Japon en Franche-Comté et en Bourgogne.

Une convention pluriannuelle d'objectifs a été signée avec le Conservatoire Botanique de Franche-Comté 2011-2015 et l'année 2012 a été consacrée à la prospection d'espèces végétales dans deux zones de gares, sur 24 km de voies vertes, et sur 6 sites d'emprises ferroviaires non utiles au ferroviaire. Les résultats viseront à mieux connaître les emprises et à proposer des solutions innovantes de plantations sur les talus lors de travaux importants de renouvellement.

- **Les projets de recherche**

RFF participe à la recherche sur la biodiversité à travers trois projets de recherche en cours :

- le projet COPAFAUNE qui s'intéresse aux effets des grandes infrastructures de transport (autoroutes et LGV) sur la fragmentation des populations animales, notamment les batraciens, mené avec l'université de Lyon II.

- le projet TRANS-FER, co-financé par l'Etat dans le cadre de l'appel à projets de la stratégie nationale pour la biodiversité. Il a pour objectif, sur des tronçons du réseau classique et du réseau LGV, d'évaluer la perméabilité écologique transversale du réseau ferroviaire par le déploiement de nouveaux protocoles scientifiques, la détermination des groupes d'espèces les plus concernés par la fragmentation et améliorer la transparence écologique du réseau par la mise au point d'un catalogue de mesures de restauration des continuités écologiques et de leurs abords. Il est mené notamment avec le Muséum national d'histoire naturelle et le CNRS.

- **Club Infrastructures Linéaires et Biodiversité**

RFF fait partie du Club Infrastructures Linéaires et Biodiversité (CIL&B), club informel qui regroupe 9 gestionnaires d'infrastructures linéaires qui a pour objet de réfléchir ensemble aux problématiques communes d'un maître d'ouvrage en matière de biodiversité, de partager les retours d'expérience et de faire connaître le travail réalisé auprès des partenaires extérieurs, notamment l'administration en charge de l'environnement et d'être présents dans les multiples instances. RFF représente le CIL&B au comité nationale trame verte et bleu.

La trame verte et bleue est un outil d'aménagement du territoire, issu du Grenelle, qui vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national (constituée des réservoirs de biodiversité et des corridors qui les relient). Le comité national Trame verte et bleu (CNTVB) est chargé de cadrer les travaux régionaux de construction de la TVB. RFF y est membre titulaire au sein du collège de représentants d'organismes socioprofessionnels, de propriétaires et d'usagers de la Nature, en qualité de représentant d'entreprises et gestionnaires d'infrastructures linéaires. Le CNTVB ne s'est réuni qu'une fois en 2012 (échéances électorales).

### **3 Informations sociétales**

#### **○ Impact territorial, économique et social de l'activité de la société**

##### **▪ En matière d'emploi et de développement régional**

RFF cherche à développer et à pérenniser sur les projets d'investissements les ressources et emplois locaux. Cela se traduit par des actions en faveur des associations d'insertion et des marchés qui exigent qu'une part des emplois créés lors des projets d'investissements soit destinée aux personnes éloignées de l'emploi.

En termes de travaux d'entretien, RFF fait appel conformément aux textes qui régissent l'organisation ferroviaire à SNCF Infra qui dispose d'un maillage territorial fort de centres d'entretien. RFF participe par ce moyen au maintien d'activité dans des territoires ruraux notamment.

##### **▪ sur les populations riveraines ou locales**

La politique volontariste de concertation promue par RFF fait de l'établissement un acteur reconnu en France en la matière. Cette politique s'est notamment traduite en 2012 par plusieurs actions de renforcement et de formalisation des actions de concertation :

- La réalisation d'une version maquetée (4 pages) de la « Charte de la conduite de la concertation » de l'entreprise (6 engagements en matière de dialogue avec les acteurs politiques et socio-économiques et de participation du public) qui avait été validée par le Conseil d'Administration en mai 2011. Ce document a été largement diffusé au sein de l'entreprise et est disponible par le grand public sur le site [www.rff.fr](http://www.rff.fr). Plusieurs concertations initiées sur des projets ferroviaires font explicitement référence à cette charte. La charte traduit ainsi une diffusion et un renforcement de la politique de concertation de l'entreprise.
- Le lancement d'une démarche d'évaluation des effets de la concertation sur les projets et les équipes de RFF. Cette évaluation prend en compte les engagements de la charte de la conduite de la concertation de RFF et pose les premiers jalons de l'évaluation de l'application de cette charte. Une méthodologie a été élaborée et testée sur deux concertations, puis finalisée. Cette démarche va être formalisée et développée à plus grande échelle en 2013.
- Le renforcement de la politique de concertation de l'entreprise (cf § 2.1.1).
- La poursuite d'un programme de formations à la concertation qui a été renforcé et stabilisé en 5 niveaux. Ce sont ainsi 25 jours de formations à la concertation qui ont été dispensés auprès de 150 personnes de RFF.

La politique de concertation de RFF s'est traduite en 2012 par de nombreuses concertations conduites avec des élus, acteurs socio-économiques et habitants concernés, bien que les échéances électorales ont conduit à une réduction du nombre de concertations au regard de l'année 2011 : la fin de deux débats publics conduits sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), plusieurs concertations réglementaires (enquêtes publiques, concertation préalables au titre de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme) qui ont été accompagnées de moyens d'information et d'expression des populations importants (expositions, réunions publiques, sites Internet dédiés, etc.).

Par ailleurs, la visibilité auprès du grand public donnée aux concertations a été rendue possible par la réalisation et la mise en ligne sur [www.rff.fr](http://www.rff.fr) en 2012 de la carte annuelle des concertations avec le public sur le territoire national en 2011. La carte des concertations conduites en 2012 est en cours de réalisation et sera mise en ligne également. Cette visibilité est également permise à travers la transformation de la page concertation du site [www.rff.fr](http://www.rff.fr) en une page dynamique qui informe et donne accès aux concertations passées, en cours et à venir (refonte engagée en 2012 et en cours de finalisation au premier semestre 2013).

○ **Relations entretenues avec les personnes ou les organisations intéressées par l'activité de la société**

▪ **les conditions du dialogue avec ces personnes ou organisations**

RFF s'inscrit de plus en plus dans un modèle de gouvernance ouvert à ses multiples parties prenantes. L'entreprise conçoit la concertation, l'écoute et le dialogue avec ses différents partenaires comme des leviers permettant au réseau de se développer durablement en faveur de ses clients, directs et indirects. Plusieurs démarches volontaires concrétisent cette approche, telles que la charte pour la conduite de la concertation (cf § 3.1.2) ou l'écoute des clients finaux sur leurs besoins en matière d'infrastructures.

A titre d'exemple :

- 2012 refonte des horaires pour le service annuel en vue de la mise en œuvre du cadencement.

RFF s'est engagé dans une démarche nouvelle et volontaire d'écoute des usagers, en nommant notamment un médiateur, Nicole Notat, ce qui a offert à chacun la possibilité de s'exprimer sur le service proposé.

Les chiffres :

2 273 saisines, qui ont donné suite à 34 recommandations  
72 % des requêtes ont ainsi obtenu une suite favorable, le reste des demandes concernant essentiellement des cas isolés.

- Ouverture en droit des services internationaux aux voyageurs

Deux ans après l'ouverture en droit des services internationaux aux voyageurs, les clients directs du réseau ayant commandé des sillons à RFF sont de plus en plus nombreux : de 17 en 2010, ils étaient 24 en 2011. RFF a notamment poursuivi une démarche de contractualisation avec eux, comme l'accord qualité sillon spécifique signé avec Eurostar en février 2011. Des engagements mutuels sont aussi pris avec les principaux chargeurs sur leurs besoins en infrastructures et leurs trafics (ex : partenariat signé en avril avec Nestlé Waters).

### Cartographie des parties prenantes de RFF :



#### ▪ les actions de partenariat ou de mécénat

RFF développe des partenariats avec l'ensemble de ses parties prenantes qui ont un intérêt dans l'évolution de l'activité de l'entreprise. (cf § 3.1.2 et 3.2.1), aussi bien en matière environnementale (associations, laboratoire de recherche ...) que sur les enjeux régionaux de performance de l'infrastructure avec les autorités organisatrices régionales.

A titre d'exemple :

Avec les associations environnementales : partenariat avec FNE (en 2012 : 120 000€ et mécénat : 40 000€). Dans le cadre de leur partenariat, FNE et RFF travaillent ensemble afin d'améliorer l'intégration de la biodiversité dans le réseau existant et dans les projets de développement ferroviaire, de mener une réflexion sur les enjeux et les impacts des lignes ferroviaires sur l'aménagement et l'accessibilité des territoires, de sauvegarder les emprises non utilisées par RFF en donnant la priorité à une toute réutilisation possible en mode ferroviaire.

Sur les enjeux territoriaux avec des associations d'élus : partenariat avec l'ARF (association des Régions de France), l'AMF (Association des Maires de France) FVM (Fédération des Villes Moyennes), le GART (Groupement des Autorités Responsables des Transports) et l'AMGVF (Association des maires des grandes villes de France).

### ○ **Sous-traitance et fournisseurs**

#### ▪ **La prise en compte dans la politique d'achat de la société des enjeux sociaux et environnementaux :**

RFF est signataire depuis 2010 de la « Charte des 10 engagements pour des achats responsables » élaborée par La CDAF (Compagnie des Dirigeants et Acheteurs de France) et la Médiation du Crédit. Cette charte définit un ensemble de principes qui participent à construire une relation équilibrée et durable entre grands donneur d'ordre et PME, concernant notamment l'équité financière, la collaboration entre grands donneurs d'ordre / PME, la maîtrise des taux de dépendances, le rôle des grands donneurs d'ordre dans leurs filières, les impacts développement durable et la responsabilité territoriale.

Dans le cadre de l'octroi de concessions pour la réalisation, l'entretien et l'exploitation d'une infrastructure ferroviaire, RFF a intégré dans son cahier des charges des dispositions relatives au développement durable, à l'insertion, à la protection et la valorisation de l'environnement. Les engagements et dispositifs proposés par le répondant couvrent tous les domaines de la RSE et intègrent les obligations de reporting.

Exemple : dans l'appel d'offre de projet de la ligne de Contournement Nîmes-Montpellier, des exigences « environnementales » ont été inscrites dans l'appel d'offre au même titre que des exigences RSE plus globales telles que la réduction GES, les consommations d'énergie, matières premières, etc. Sur le volet social et économique, Réseau ferré de France a intégré dans l'appel d'offre des clauses d'insertion « sociale » visant à favoriser l'emploi local (entreprises d'insertion professionnelle).

Le non-respect de ces clauses fera l'objet de pénalités pendant la phase de construction et d'exploitation. Les exigences en matière de RSE sont valables aussi bien dans la phase de construction que dans la phase d'exploitation.

#### ▪ **L'importance de la sous-traitance et la prise en compte dans les relations avec les fournisseurs et les sous-traitants de leur responsabilité sociale et environnementale**

Les directions régionales et trois directions du siège (Direction des achats, DRH et DRECC) se sont vues fixer un objectif de chiffres d'affaires compris entre 2,2% et 3,5% de leur budget de fonctionnement et de communication à réaliser avec le milieu protégé sur 3 types de familles d'achats :

- moyens généraux (nettoyage, plateaux repas, buffets, reprographie, numérisation),
- communication (plaquettes, photos, vidéos),
- travaux en maîtrise d'ouvrage directe (hors domaine ferroviaire).

○ **Loyauté des pratiques**

▪ **les actions engagées pour prévenir toutes formes de corruption**

A ce stade, il n'existe pas de formation spécifique sur les politiques et procédures anti-corruption de l'organisation. RFF a toutefois mis en place en 2012 des formations juridiques spécifiques au respect des procédures et une fiche spécifique annexée au manuel Marchés sur les « principes déontologiques applicables en matière de passation des marchés et de relations avec la fournisseurs ».

En matière de déontologie, existent depuis 2008 un responsable de la déontologie et depuis décembre 2012 un comité de déontologie. Le responsable de la déontologie, qui a rang de directeur, adresse un rapport annuel d'activité au président, présenté et discuté en COMEX.

Est annexé au règlement intérieur du CA une Charte de l'administrateur sur le conflit d'intérêt

Nombre de saisines du déontologue : en 2011 et 2012 : 6

▪ **les mesures prises en faveur de la santé et de la sécurité des consommateurs**

RFF, gestionnaire d'infrastructure et du réseau ferré national, a pour mission d'aménager, développer, assurer la cohérence et mettre en valeur le réseau ferré national, sur lequel opèrent désormais de nombreuses entreprises ferroviaires. A ce titre, RFF pilote les procédés contribuant à assurer la sécurité des personnes, des biens transportés et de l'environnement, ainsi que la sécurité des circulations : conception, réalisation, exploitation, maintenance de l'infrastructure.

La responsabilité de RFF dans le domaine de la sécurité ferroviaire se traduit par 3 exigences fondamentales :

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

Afin d'assurer ses missions, RFF a mis en place un système de gestion de la sécurité qui a été approuvé par l'EPSF, autorité de sécurité française, en 2008, lui délivrant ainsi un agrément de sécurité pour une durée de cinq ans. Il a été révisé à plusieurs reprises depuis lors. L'agrément de sécurité de RFF a été renouvelé le 14 février 2013.

Les processus et moyens mis en place par RFF, ainsi que par la SNCF, contribuent à maintenir la sécurité du réseau ferré national à un haut niveau

Le nombre de tués et de blessés graves sur le réseau (hors suicides) est en baisse constante, la grande majorité étant représentée aujourd'hui, par les usagers de passages à niveau et les personnes non autorisées dans les emprises.

**Les chiffres de la sécurité en 2012<sup>4</sup> :**

Tués et blessés graves sur le réseau ferré national	tués : 73 blessés graves : 37
dont les usagers de passages à niveau	tués : 33 blessés graves : 10
dont les personnes non autorisées dans les emprises	tués : 32 blessés graves : 11

Vis-à-vis de ces deux dernières catégories, bien que l'essentiel de l'accidentologie vienne de comportements inadaptés de la part des victimes, RFF a mis en place des politiques de sécurisation du réseau spécifiques.

Cette politique engagée depuis plusieurs années porte sur des améliorations ou des suppressions de passages à niveau, ainsi sur la mise en place de dispositifs pour empêcher les tiers d'accéder aux emprises ferroviaires.

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

○ **Autres actions engagées, au titre du présent paragraphe, en faveur des droits de l'Homme**

Le code de déontologie pose un certain nombre de principes éthiques relatifs au droit et au respect des personnes.

RFF travaille exclusivement sur le territoire français et veille en conséquence à l'application du droit dans ses activités.

<sup>4</sup> Les données sont provisoires à la date de publication du rapport.

## **Annexe : Le périmètre de responsabilité de RFF en matière environnementale**

Loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public " Réseau ferré de France " en vue du renouveau du transport ferroviaire établit d'une part, une stricte séparation juridique entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, RFF, et l'opérateur historique, la SNCF, et d'autre part, la dévolution à la SNCF de l'exécution sur le terrain des missions en principe confiées au gestionnaire de l'infrastructure (décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF):

- Travaux d'infrastructures (construction des LGV, développement du réseau classique, maintenance (entretien plus renouvellement) du réseau existant : RFF maître d'ouvrage des opérations d'investissements réalisés sur le réseau ferré national : (expression des besoins, commande et paiement des ouvrages réalisés par le maître d'œuvre)
  - Construction des LGV : marché public classique (appels d'offres)
  - Investissements de développement (article 6 du décret 97-444) : maîtrise d'ouvrage de ces opérations assumée directement par RFF ou confiée à un tiers, mais sur le réseau en exploitation : SNCF a minima maître d'œuvre ;
- Maintenance de l'infrastructure :
  - Opérations d'entretien (entretien courant et gros entretien) : convention de gestion entre RFF et la SNCF -article 1er de la loi du 13 février 1997 article 11 du décret n°97-444
  - Opération de renouvellement (opérations d'investissement) :
    - SNCF : mandat de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre pour un ensemble d'opération relevant de conventions de programmes (art. 6 du décret susvisé)
    - + Convention « cadre » relative aux modalités d'intervention de la SNCF pour les prestations d' « entrepreneur »
    - +Convention cadre relative aux modalités d'intervention de la SNCF pour l'achat groupé, la logistique et la gestion du transport de fournitures

Les marchés de travaux confiés aux entreprises sont passés par la SNCF au nom et pour le compte de RFF au titre de son mandat de maîtrise d'ouvrage.

Ainsi, dans les faits, RFF sous-traite à l'opérateur historique l'essentiel de ses missions : la gestion et l'exploitation du réseau, ainsi que sa maintenance et sa surveillance. Le gestionnaire d'infrastructure délégué (GID), et notamment la branche infrastructure de la SNCF (SNCF Infra) est ainsi le fournisseur quasi imposé pour toutes les missions de maintenance. A noter que la convention de gestion ne prévoyant pas de reporting environnemental, l'accès aux données relatives aux questions environnementales de la SNCF infra n'est pas aisé.

En conséquence, conformément au code de l'environnement, et notamment aux dispositions relatives à la responsabilité des dommages causés à l'environnement prévues aux articles L 160-1 et suivants, RFF assume sa responsabilité environnementale sur son seul périmètre de responsabilité, en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, ce qui inclut toutefois d'une part la fixation des principes et objectifs de gestion aux GID, et, d'autre part le contrôle des missions déléguées.

### **Audit externe**

En 2011, RFF a lancé une démarche d'évaluation de sa stratégie en matière de développement durable en confiant à un cabinet spécialisé, Ethifinance, une mission d'audit. Les conclusions ont été rendues début 2012. Y figurent notamment la difficulté pour RFF de piloter son principal fournisseur, la SNCF Infra (cf textes d'organisation du système ferroviaire), et donc de pouvoir assumer réellement ses responsabilités en matière d'environnement.



# **RAPPORTS DES COMMISSAIRES**

## **AUX COMPTES**

**AU 31 décembre 2012**

# **RESEAU FERRE DE FRANCE**

Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial  
au capital de 9 764 639 250 €  
Siège social : 92, avenue de France 75013 PARIS  
RCS : Paris B 412 280 737

## **Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels**

Exercice clos le 31 décembre 2012

**PRICewaterhouseCOOPERS**

**MAZARS**

**AUDIT**

## Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministère de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2012, sur :

- le contrôle des comptes annuels de Réseau Ferré de France, tels qu'ils sont joints au présent rapport,
- la justification de nos appréciations,
- les vérifications et informations spécifiques prévues par la loi.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le Conseil d'Administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

### I - Opinion sur les comptes annuels

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes annuels. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de l'établissement 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 :

- Les notes 4 « Evénements significatifs » et 7.1.1 « Tableau des immobilisations corporelles et incorporelles » qui mentionnent l'estimation de l'impact des retards de mise en service comptable des projets délégués.
- La note 7.1.16 « Tableau des provisions pour risques et charges » qui mentionne l'incertitude existant quant à l'évaluation :
  - o des litiges en cours concernant les inondations survenues en Arles en décembre 2003 ;
  - o des provisions pour dépollution et risques environnementaux.

## II - Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L.823-9 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- La note 2.1.2 « Immobilisations en service » expose les modalités mises en œuvre par l'établissement pour tester la valeur des actifs de l'UGT Infrastructure et, le cas échéant, procéder à une dépréciation de ces actifs.

La valeur des actifs de l'UGT Infrastructure repose sur des estimations et hypothèses qui ont, par nature, un caractère incertain et dont la réalisation est susceptible de différer, parfois de manière significative, des données prévisionnelles utilisées (cf. note 2.1.2), notamment dans le contexte de la fin du contrat de performance 2008-2012 et de la réforme annoncée du système ferroviaire français. Nos travaux ont consisté à examiner les données et les hypothèses retenues par Réseau Ferré de France dans le contexte mentionné ci-avant, ainsi que la procédure d'approbation, et à revoir les calculs effectués par l'Etablissement.

- La note 7.1.16 « Tableau des provisions pour risques et charges » expose la nature des provisions constituées par Réseau Ferré de France. Nous avons procédé à l'appréciation du caractère raisonnable de la détermination de ces provisions établies sur la base des éléments disponibles à ce jour.

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.

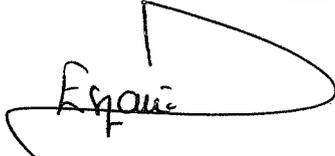
A l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés dans la première partie de ce rapport, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion et dans les documents adressés aux membres du Conseil d'Administration sur la situation financière et les comptes annuels.

*Fait à Courbevoie et à Neuilly-sur-Seine, le 28 mars 2013*

Les Commissaires aux Comptes

MAZARS

---

  
BERNARD ESPAÑA

PRICEWATERHOUSECOOPERS  
AUDIT

---

  
JEAN-FRANÇOIS CHÂTEL

# **RESEAU FERRE DE FRANCE**

Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial  
au capital de 9 764 639 250 €

Siège Social : 92, avenue de France, 75013 PARIS

RCS : Paris B 412 280 737

## **Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés**

Exercice clos le 31 décembre 2012

## Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministère de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2012, sur :

- le contrôle des comptes consolidés de Réseau Ferré de France, tels qu'ils sont joints au présent rapport,
- la justification de nos appréciations,
- la vérification spécifique prévue par la loi.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'Administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

### I - Opinion sur les comptes consolidés

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France ; ces normes requièrent la mise en oeuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes consolidés. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Nous certifions que les comptes consolidés 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 :

- Les notes 2.2 « Evènements et transactions significatifs » et 4.3.3. « Mises en service » qui mentionnent l'estimation de l'impact des retards des mises en service comptable des projets délégués.
- La note 4.12.2 « Variation des provisions » qui mentionne l'incertitude existant quant à l'évaluation :
  - o des litiges en cours concernant les inondations survenues en Arles en décembre 2003 ;
  - o des provisions pour dépollution et risques environnementaux.

## II - Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L.823-9 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- Les notes 3.11.1 « Dépréciation des infrastructures en service (UGT infrastructure) » et 4.3.4 « Valeur recouvrable de l'actif en service à la date de clôture et dépréciation » exposent les modalités mises en œuvre par le Groupe pour tester la valeur des actifs de l'UGT Infrastructure et, le cas échéant, procéder à une dépréciation de ces actifs.
- La note 4.5 « Impôts différés » décrit la position du Groupe sur la reconnaissance d'actifs d'impôts différés dans les comptes consolidés.

Ces deux éléments reposent sur des estimations et hypothèses qui ont, par nature, un caractère incertain et dont la réalisation est susceptible de différer, parfois de manière significative, des données prévisionnelles utilisées (cf note 3.2), notamment dans le contexte de la fin du contrat de performance 2008-2012 et de la réforme annoncée du système ferroviaire français. Nos travaux ont consisté à examiner les données et les hypothèses retenues par Réseau Ferré de France dans le contexte mentionné ci-avant, ainsi que la procédure d'approbation, et à revoir les calculs effectués par le Groupe.

- Les notes 3.19 et 4.12 « Provisions » exposent la nature des provisions constituées par le Groupe. Nous avons procédé à l'appréciation du caractère raisonnable de la détermination de ces provisions établies sur la base des éléments disponibles à ce jour.

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

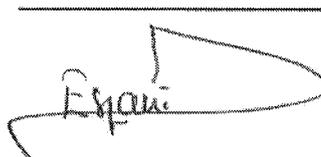
Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, à la vérification spécifique prévue par la loi des informations données dans le rapport sur la gestion du groupe.

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.

*Fait à Courbevoie et à Neuilly-sur-Seine, le 28 mars 2013*

Les Commissaires aux Comptes

MAZARS



BERNARD ESPAÑA

PRICEWATERHOUSECOOPERS  
AUDIT



JEAN-FRANÇOIS CHÂTEL