

SNCF RÉSEAU

RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL 2016

O1 — ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT
FINANCIER SEMESTRIEL

PAGE 003

O2 — RAPPORT DE GESTION COMPTES CONSOLIDÉS
SEMESTRIELS

PAGE 004

O3 — COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS

PAGE 021

O4 — RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS

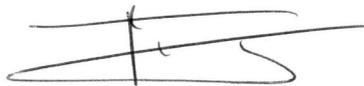
PAGE 050

ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes consolidés résumés pour le premier semestre 2016 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport semestriel de gestion ci-joint présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes auxquels elles sont confrontées.

La Plaine Saint-Denis, le 27 juillet 2016

Le Président,



Patrick JEANTET

La Directrice Générale Adjointe
Finances et Achats,



Odile FAGOT

02 — RAPPORT DE GESTION COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS

IFRS – en millions d’euros
15-17, rue Jean-Philippe Rameau,
93418 La Plaine - Saint Denis

 SNCF-RESEAU.FR



1. SNCF RÉSEAU AU PREMIER SEMESTRE 2016	7
1.1 PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ	7
1.2 FAITS MARQUANTS	7
1.2.1 Nomination du Président Directeur Général de SNCF Réseau	7
1.2.2 Priorité à la sécurité et à la maintenance : une exigence et une mobilisation renouvelées	7
1.2.3 Priorité à l'Île-de-France	7
1.2.4 Finalisation du cadre social d'entreprise et accord de branche	7
1.2.5 Premières mesures sur le financement du système ferroviaire	8
1.2.6 Mouvements sociaux	8
1.2.7 Intempéries	8
1.2.8 Test de valeur	8
1.3 CHIFFRES CLÉS FINANCIERS ET EXTRA-FINANCIERS	9
1.4 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	9
1.4.1 Mise en service de la LGV Est, deuxième phase	9
1.4.2 Transferts d'actifs	9
1.4.3 Contrôle fiscal	9
1.4.4 Projet Perpignan Figueras	9
1.4.5 Renouvellement du certificat de sécurité	9
2. RÉSULTAT ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE	9
2.1 COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS SEMESTRIELS 2016	9
2.1.1 Comparabilité des comptes	9
2.1.2 Le chiffre d'affaires	9
2.1.3 La marge opérationnelle et le résultat opérationnel courant	10
2.1.4 Résultat financier	10
2.1.5 Résultat net avant impôts	10
2.2 ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ENTREPRISE	10
2.2.1 Activité commerciale : série d'événements conjoncturels et baisse des trafics	10
2.2.2 Exploitation du réseau : les enjeux de sécurité et régularité	11
2.2.3 Maintenance du réseau : sécurité et innovation	11
2.2.4 Activité foncière-immobilière	12
2.3 INVESTISSEMENTS	12
2.3.1 Investissements de renouvellement et performance	12
2.3.2 Mises en conformité du réseau	13
2.3.3 Développement du réseau	13
2.4 ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT	14
2.4.1 Gestion des financements et des placements	14
2.4.2 Gestion des risques de marché	14
2.5 RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT	15
2.5.1 Concours publics relatifs aux investissements sur le réseau	15
2.5.2 Responsabilité fiscale	15
2.5.3 Requalification d'une partie de la dette de SNCF Réseau	15
2.6 VOLET SOCIAL	15
2.6.1 Effectifs	15
2.6.2 Formation	15
2.6.3 Relations sociales	15
2.6.4 Rémunération & intéressement	16
2.7 ENJEUX ET PERSPECTIVES	16

3. GOUVERNANCE ET TYPOLOGIE DES RISQUES	16
3.1 GOUVERNANCE	16
3.1.1 Le Conseil d'administration	16
3.1.2 La commission des marchés et des achats, et les comités spécialisés	17
3.1.3 Le président du Conseil d'administration	18
3.1.4 La direction générale et l'organisation générale de l'entreprise	18
3.2 FACTEURS DE RISQUES	19
3.2.1 Risques juridiques	19
3.2.2 Risques financiers/de marché	19
3.2.3 Risques fonctionnels	19
3.2.4 Risques liés aux conséquences du changement climatique	19
3.3 POLICES D'ASSURANCE	19

1. SNCF RÉSEAU AU PREMIER SEMESTRE 2016

1.1 PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ

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

En février 2016, le siège social a déménagé à Saint-Denis afin de regrouper les fonctions des sièges précédemment répartis sur plusieurs sites dans Paris.

Au sein de SNCF, Groupe Public Ferroviaire, l'un des premiers groupes mondiaux de mobilité et de logistique, SNCF Réseau gère, maintient, développe et commercialise les services offerts par le Réseau Ferré National. Il est garant de la sécurité et de la performance de 30 000 km de lignes, dont 2 000 de Lignes à Grande Vitesse. Il est garant de l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses 38 clients dans des conditions transparentes et non discriminatoires : 26 entreprises ferroviaires circulent sur le Réseau et 12 autres entreprises, appelées candidats autorisés (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

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

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

— SFERIS, société de prestation de travaux et d'accompagnement des chantiers en France, détenue à 100% par SNCF Réseau ;

— EURAILSCOUT BV, société d'inspection et analyses embarquées des voies ferrées, détenue à 50% par SNCF Réseau ;

— CDG Express Études, projet de liaison ferroviaire en France, entre la gare de l'Est à Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, est consolidée en application des règles applicables aux « Activités conjointes » (IFRS 11).

1.2 FAITS MARQUANTS

1.2.1 Nomination du Président Directeur Général de SNCF Réseau

Mercredi 25 mai 2016, Patrick JEANTET a été nommé en Conseil des ministres, Président Délégué du Directoire de SNCF et Président Directeur Général de SNCF Réseau. (cf. § 3.1.3).

1.2.2 Priorité à la sécurité et à la maintenance : une exigence et une mobilisation renouvelées

Les mesures dites de sévrisation de la maintenance mises en place depuis plusieurs mois s'ajoutent aux plans d'actions Vigirail et Denguin. Il s'agit d'opérations de veille, de suivi et de contrôle spécifiques à certaines installations. Ces opérations d'entretien renforcées mettent en œuvre les retours d'expérience et les préconisations liés entre autre aux accidents de Brétigny et de Denguin. Elles ont pour objectif d'accélérer le rythme de remplacement de certains composants obsolètes et de s'assurer du respect du « juste à temps » dans la correction de défauts. À titre d'illustration, les chantiers d'entretien du premier semestre 2016 ont traité le remplacement de 6 700 coupons de rails dont près de 1 700 en Île-de-France.

Par ailleurs, dans le cadre de la demande du Ministre Alain Vidalies d'assurer la transparence sur les opérations de maintenance réalisées sur le réseau ferré, SNCF Réseau a mis

en place une carte interactive, sur son site, dès le 1^{er} février 2016, permettant de donner l'information de l'ensemble des opérations de maintenance par ligne réalisé le mois précédent. Depuis le 1^{er} juillet 2016, SNCF Réseau va plus loin dans la transparence puisque les voyageurs ont accès à une carte interactive qui donne les programmes de travaux et opérations de maintenance qui seront réalisés la semaine suivante sur chaque ligne. Les voyageurs pourront donc prendre connaissance des actions de maintenance menées sur leurs trajets du quotidien, et au-delà, sur tous leurs déplacements.

1.2.3 Priorité à l'Île-de-France

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

L'entreprise a poursuivi au premier semestre 2016 la remise à niveau du réseau francilien dans un environnement fortement perturbé par les intempéries de début juin. Si les principaux chantiers d'investissements prévus ont pu être maintenus, certaines opérations de maintenance ont été annulées pour assurer une reprise rapide du trafic après les inondations et mouvements de terrains. L'accroissement du plan de fiabilité en Île-de-France qui vise à renforcer l'entretien des installations les plus sensibles pour la régularité des trains sera donc davantage marqué au second semestre. Sur le premier semestre 2016, près de 317 M€ ont été consacrés au renouvellement du réseau francilien, en forte augmentation par rapport à la même période de 2015. SNCF Réseau a ainsi traité 91 appareils de voie dans le cadre du programme Vigirail, contre 75 au premier semestre 2015, et 87 km de voies, contre 25 km au premier semestre 2015. Les équipes d'Île-de-France ont également poursuivi la modernisation de plusieurs postes de signalisation dont la mise en service courant 2017 contribuera à améliorer la régularité des trains.

Le premier semestre 2016 a été marqué par le lancement du futur système automatique d'espacement entre les trains en zone dense francilienne, avec la signature du marché NEXTEO destiné au tronçon central du RER E. Suite au bouclage du plan de financement annoncé par le Premier Ministre début février, le prolongement de la ligne E vers l'Ouest (EOLE) est prêt à entrer en phase opérationnelle, dès validation du protocole par les financeurs.

SNCF Réseau a également achevé les principaux travaux sur la Tangentielle Légère Nord entre Épinay-sur-Seine et Le Bourget avec la mise sous tension de la ligne, en vue des essais prévus à partir de début juillet avant la mise en service commerciale début 2017.

Dans ce contexte de fort accroissement des travaux sur le réseau francilien, SNCF Réseau s'attache à préserver au mieux la régularité des trains, en amélioration d'environ 10% au premier semestre, tout en maintenant un haut niveau de sécurité.

1.2.4 Finalisation du cadre social d'entreprise et accord de branche

Le nouveau régime de travail des salariés du Groupe Public Ferroviaire a été adopté.

Le décret dit socle pris par l'État après concertation avec les représentants des entreprises et les syndicats de la branche ferroviaire a été publié le 9 juin ; il sera applicable à toutes les entreprises ferroviaires en France.

La convention collective de la branche ferroviaire a été signée par l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) et les organisations syndicales. L'accord d'entreprise SNCF a été signé par la direction du Groupe Public Ferroviaire et les organisations syndicales.

Le nouveau régime de travail entrera en vigueur au moment du passage au Service annuel 2017.

L'impact éventuel de ces accords sur les comptes de 2017 et au-delà est en cours de chiffrage.

1.2.5 Premières mesures sur le financement du système ferroviaire

En lien avec la loi du 4 août 2014, à compter de l'exercice 2016, SNCF Réseau bénéficie de l'octroi par l'État d'une subvention d'investissement versée par SNCF au nom et pour le compte de l'État. Ce principe a été intégré dans la trajectoire financière élaborée en fin d'année 2015. Au 30 juin 2016, SNCF Réseau a comptabilisé 50% des versements escomptés au titre de l'exercice 2016, soit 62,5 M€.

En outre, certaines mesures sur le financement du système ferroviaire ont été confirmées par le Premier Ministre le 8 juin 2016 :

« Concernant les infrastructures existantes, l'effort de renouvellement sera poursuivi et porté progressivement à 3 milliards d'euros par an. Dès 2017, ce seront 100 millions d'euros qui seront ajoutés. »

Par ailleurs, le Premier Ministre a également annoncé :

— la poursuite du plan d'action pour le fret ferroviaire pour les années à venir, avec notamment une subvention de l'État de 90 M€ au titre de l'année 2016 ; cette subvention a été comptabilisée à 50% au 30 juin 2016 ;

— la remise d'un rapport relatif à la trajectoire de la dette de SNCF Réseau au Parlement en août prochain. Ce rapport examinera les conditions de reprise de tout ou partie de cette dette par l'État ;

— la publication d'ici la fin août de la règle d'or du financement des infrastructures visant à lutter contre l'endettement de SNCF Réseau.

Enfin, l'exécutif a annoncé la conclusion du contrat de performance d'ici la fin de l'année.

1.2.6 Mouvements sociaux

Le semestre a été marqué par plusieurs journées de mouvements sociaux, majoritairement liés aux négociations sur le trio décret socle, convention de branche et accord d'entreprise sur le temps de travail.

La production a été perturbée à divers titres en raison de la désorganisation de plusieurs chantiers.

Ces mouvements ont été particulièrement suivis par le personnel de SNCF Mobilités. L'impact global sur la marge opérationnelle du premier semestre 2016 de SNCF Réseau ressort à -69 M€, principalement en raison de la baisse des trafics induite (-71 M€ de redevances d'infrastructure et +11 M€ de retenues sur salaires pour grève aux agents de SNCF Réseau). Dans ce contexte, le Président a demandé aux équipes de SNCF Réseau de bâtir un plan d'économies visant à atténuer les effets de la grève sur la marge opérationnelle.

1.2.7 Intempéries

L'activité du premier semestre 2016 a été marquée par les intempéries du mois de juin qui ont touché plusieurs régions.

Les travaux de remise en état du réseau se poursuivront pendant de nombreux mois, probablement jusqu'en 2017. Les coûts de remise à niveau sont évalués en première estimation à 50 M€, dont 30 M€ en Île-de-France (avant toute éventuelle prise en charge par les assureurs). Les franchises d'assurance ont fait l'objet d'une provision dans les comptes à hauteur de 28 M€. Les intempéries n'ont, à ce stade, pas d'impact sur la marge opérationnelle de SNCF Réseau au 30 juin 2016.

1.2.8 Test de valeur

Il est rappelé que le test de valeur mis en œuvre pour la clôture des comptes annuels 2015 avait conduit à comptabiliser une dépréciation des actifs de l'Unité Génératrice de Trésorerie (UGT) Infrastructure de 9,6 Md€.

Pour mémoire, le test reposait sur les principales hypothèses structurantes suivantes :

— des dépenses de régénération en hausse, atteignant 3 Md€ en 2020 et stabilisées à ce niveau jusqu'en 2027, avec un retour à 2,7 Md€ en 2030 ;

— des prévisions de trafic à la baisse en raison du développement de la concurrence intermodale ;

— une évolution des barèmes de péages progressant de 1,3% en 2016 à 3,6% en 2024 avant une stabilisation jusqu'en 2030 ;

— des péages réconciliés avec SNCF Mobilités ;

— un niveau de concours publics arrêté avec l'État, dont :

— des redevances d'accès qui progressent de 1,8 Md€ en 2016 à 2,3 Md€ en 2025 avant d'atteindre 2,7 Md€ en 2030 ;

— une compensation fret s'élevant en moyenne à 60 M€ par an et ;

— des subventions d'investissement d'environ 150 M€ par an ;

— une renonciation de l'État au dividende de SNCF Mobilités pour le maintenir au sein du système ferroviaire, avec une orientation de qualification en subvention d'investissement finançant la régénération du réseau ;

— un plan de productivité soutenu.

À la date de clôture des comptes semestriels 2016, l'entreprise considère qu'il n'y a pas d'indice de perte de valeur remettant en cause les hypothèses ci-dessus rappelées. Le Premier Ministre a notamment indiqué le 8 juin son soutien au secteur ferroviaire dans le cadre des questions d'actualité à l'Assemblée nationale :

« Concernant les infrastructures existantes, l'effort de renouvellement sera poursuivi et porté progressivement à 3 milliards d'euros par an. Dès 2017, ce seront 100 millions d'euros qui seront ajoutés. »

De plus, le nouveau modèle tarifaire applicable à compter de 2018, toujours en cours de discussion, ne remet pas en cause les hypothèses retenues en matière de tarification.

En conséquence, l'entreprise n'a pas réalisé de nouveau test de valeur pour la clôture semestrielle 2016.

1.3 CHIFFRES CLÉS FINANCIERS ET EXTRA-FINANCIERS

En millions d'euros	1 ^{er} semestre 2016	1 ^{er} semestre 2015	Évolution	
Chiffre d'affaires	3 179	3 301	-122	-4 %
Marge opérationnelle	855	1 047	-192	-18 %
Résultat opérationnel	441	469	-28	-7 %
Résultat financier	-603	-598	-5	-1 %
Résultat avant impôts	-167	-129	-38	-30 %
Investissements	2 387	3 273	-886	-27 %
Dette financière nette en fin de période valeur de remboursement - hors ICNE *	40 798	39 311	1 487	+4 %
Effectifs moyens en ETP**	53 747	53 653	94	0 %

*Intérêts courus non échus

** Effectifs équivalent temps plein

La mise en place de la réforme ferroviaire au 1^{er} juillet 2015 venant perturber la comparabilité des exercices, les données financières sont présentées sous la forme de données pro forma comme si la réforme avait produit ses effets au 1^{er} janvier 2015. Pour plus d'information voir le paragraphe « 2.1.1 comparabilité des comptes » ci-après.

1.4 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

1.4.1 Mise en service de la LGV Est, deuxième phase

La mise en service de la LGV EE 2^e phase a été réalisée en date du 03/07/2016 pour un montant total d'actifs immobilisés de 1,9 Md€ et un montant de subvention de 1,2 Md€ (Cf. § 2.3.3)

1.4.2 Transferts d'actifs

Les transferts complémentaires au titre de l'article 29 de la loi du 4 août 2014 seront mis en œuvre en juillet 2016, avec une date d'effet au 1^{er} janvier 2016, pour un montant total de 19,3 M€. Ces transferts ont été approuvés par le Conseil d'administration de SNCF Réseau le 28 avril 2016 et ont fait l'objet d'un avenant à la convention de transfert initiale, signé en date du 23 mai 2016 par les Présidents de SNCF Mobilités et SNCF Réseau. Les transferts portent sur des terrains et bâtiments, des postes d'aiguillage et autres installations techniques, des quais voyageurs, des actifs immatériels (noms de domaine, marques) ainsi que des logiciels.

Au 1^{er} juillet 2016, seront mis en œuvre, pour un montant de 50 M€, les transferts au titre de l'art. 31-2 de la loi du 4 août 2014, approuvés par le Conseil d'administration de SNCF Réseau le 8 décembre 2015. Ces transferts ont reçu un avis favorable de l'ARAFER le 25 mai 2016. Les actifs concernés sont des stations-service, des cours marchandises, des installations techniques embranchées et d'autres installations de services (voies de garage, voies RFN...).

1.4.3 Contrôle fiscal

Le contrôle fiscal engagé fin juillet 2015 a pris fin par une réunion de synthèse qui s'est tenue le 11/07/2016.

Plusieurs chefs de redressement ont été présentés dont la requalification en subvention d'équilibre des redevances d'accès TER (hors Île-de-France) versées par l'Etat pour le compte des régions concernées. Ce chef de redressement est rejeté par SNCF Réseau. Aucune provision n'a en conséquence été comptabilisée dans les comptes semestriels 2016 à ce titre et SNCF Réseau a maintenu ces éléments en chiffre d'affaires dans sa trajectoire financière. La confirmation de ce redressement aurait un impact majeur sur la valorisation des actifs.

1.4.4 Projet Perpignan Figueras

En 2004, un contrat de concession a été attribué à la société TP Ferro (détenue par Eiffage et Dragados) dont l'objet était la construction et l'exploitation d'une ligne à grande vitesse internationale, à trafic mixte (passagers et fret), d'une longueur de 44 km, entre Perpignan et Figueras. Suite à un trafic réel très inférieur aux prévisions (15% du trafic passagers prévu et 8% du trafic fret), la société concessionnaire a été placée en redressement judiciaire. La liquidation de la société devrait être prononcée à l'automne.

Les États français et espagnol, concédants de la ligne, ont demandé à SNCF Réseau et ADIF (son homologue espagnol) de reprendre l'exploitation de la ligne en régie, d'ici la fin de l'année 2016, via la constitution d'une société filiale ad hoc. Afin de conserver l'agrément de sécurité actuellement en vigueur, la filiale commune devra, dans un premier temps en tous cas, conserver une organisation (ressources humaines, modalités exploitation, etc.) identique à celle de TP Ferro.

1.4.5 Renouvellement du certificat de sécurité

L'agrément de SNCF a été renouvelé par l'EPSF pour une durée de 5 ans à compter du 1^{er} juillet 2016.

2. RÉSULTAT ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE

2.1 COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS SEMESTRIELS 2016

En millions d'euros	1 ^{er} semestre 2016	1 ^{er} semestre 2015	Évolution	
Redevance d'infrastructure	2 843	2 937	-94	-3 %
Compensation tarifaire	46	38	8	+21 %
Autres produits	289	326	-36	-11 %
CHIFFRE D'AFFAIRES	3 179	3 301	-122	-4 %
Achats et charges externes nets	-1 006	-894	-112	+13 %
Charges de personnel nettes	-1 193	-1 226	33	-3 %
Impôts et taxes	-125	-135	9	-7 %
MARGE OPÉRATIONNELLE	855	1 047	-192	-18 %
MARGE OPÉRATIONNELLE / CHIFFRE D'AFFAIRES	27 %	32 %		
Dotation aux amortissements	-405	-590	185	-31 %
Variation des provisions hors immobilisations	-28	-11	-17	Na
Résultat de cessions d'actifs	14	24	-10	-42 %
RÉSULTAT OPÉRATIONNEL	436	469	-34	-7 %
RÉSULTAT FINANCIER	-603	-598	-5	-1 %
RÉSULTAT AVANT IMPÔTS	-167	-129	-38	-30 %
RÉSULTAT AVANT IMPÔTS / CHIFFRE D'AFFAIRES	-5 %	-4 %		

2.1.1 Comparabilité des comptes

La mise en œuvre de la réforme ferroviaire au 1^{er} juillet 2015 a nécessité une présentation **pro forma** du compte de résultat du premier semestre 2015 pour assurer la comparabilité de l'activité économique de l'entreprise entre 2015 et 2016.

On rappelle que le compte de résultat intègre l'impact de la dépréciation de 9,6 Md€ constatée au 31 décembre 2015 sur la dotation aux amortissements du semestre (soit -180 M€).

2.1.2 Le chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires s'inscrit en baisse de -122 M€ (-4%) par rapport au 1^{er} semestre 2015, sous l'effet principalement de la réduction importante des trafics à hauteur de -15 millions de trains-km (soit -6%) entre les deux semestres. Il en résulte une

diminution significative de la redevance d'infrastructure de -94 M€ par rapport à 2015 (-3%) dont :

- -71 M€ au titre des grèves ;
- -4 M€ au titre des intempéries ;
- -19 M€ hors effets conjoncturels (-1,6%).

L'effet favorable de l'augmentation des barèmes des péages de +0,4% sur le chiffre d'affaires, soit +10 M€ a été totalement compensé par la baisse de la redevance de complémentaire d'électricité à due concurrence.

La baisse des autres produits de -11% par rapport au 1^{er} semestre 2015 (-37 M€), trouve son origine dans la réduction des ventes de matières vis-à-vis des PPP et des prestations vendues aux tiers (-67 M€), en partie compensée par une augmentation du chiffre d'affaires réalisé avec Mobilités au titre des achats pour son compte (+30 M€).

2.1.3 Marge opérationnelle et résultat opérationnel

À 855 M€ au 30 juin 2016 contre 1 047 M€ le semestre précédent, la marge opérationnelle affiche un recul important de 18% par rapport au 30 juin 2015 (-191 M€), mais dans la tendance annoncée par le budget 2016 (-208 M€), qui prévoyait une contraction du chiffre d'affaires et un effort sur l'entretien.

Ainsi, l'impact de la baisse des trafics sur les redevances d'infrastructure (-19 M€ par rapport au semestre précédent) et la réduction des prestations auprès des tiers et des ventes de matières aux PPP (-67 M€) ont, comme prévu, pesé sur la marge opérationnelle du semestre. De même, le recours accru à la sous-traitance de maintenance (-24 M€), la hausse des charges commerciales (-21 M€) liée notamment à la mise en œuvre sur un « semestre plein » de l'incitation réciproque initiée en mars 2015 et l'augmentation des dépenses informatiques dans un contexte post-réforme, nécessitant la stabilisation des systèmes d'information de gestion (-14 M€), ont confirmé la dégradation attendue de la marge opérationnelle au 30 juin 2016.

En revanche, l'effet des grèves et les intempéries (-75 M€) ont amplifié le recul des redevances d'infrastructure. Cet effet défavorable sur la marge opérationnelle a été limité par une production sur investissements plus importante : la progression de 8% des heures de main-d'œuvre par rapport au 30 juin 2015, a permis d'accroître la quote-part immobilisable des charges de personnel (+30 M€).

La diminution du résultat opérationnel de -34 M€ en dépit de la dégradation importante de la marge opérationnelle trouve son origine dans la provision pour perte de valeur constituée au 31 décembre 2015. Cette provision a pour conséquence de minorer mécaniquement les dotations aux amortissements sur les actifs dépréciés (+180 M€ au premier semestre).

Retraité de cet effet favorable, le résultat opérationnel est en repli de -129 M€ au premier semestre 2016. Outre la dégradation de la marge opérationnelle, le résultat opérationnel se voit grevé par une dotation aux provisions de 28 M€ afin de faire face aux franchises d'assurances couvrant les sinistres consécutifs aux intempéries.

2.1.4 Résultat financier

En millions d'euros	1 ^{er} semestre 2016	1 ^{er} semestre 2015	Évolution	
Coût de l'endettement financier net (Normes CRC)	-701	-703	2	-0%
Autres produits et charges financiers	0	0	0	0%
Variation Juste Valeur des dettes et dérivés (IAS 39)	-4	0	-4	Na
Activation des frais d'emprunt (IAS 23)	134	102	32	+32%
Coût des avantages au personnel (IAS 19)	-31	4	-35	Na
RÉSULTAT FINANCIER (Normes IFRS)	-603	-597	-5	+1%

Le résultat financier s'établit à -603 M€, et se dégrade de +5 M€ / -1% par rapport à 2015.

Le coût de l'endettement financier net s'améliore de +2 M€. L'impact de l'augmentation de l'encours moyen de la dette MLT (+2 603 M€) est compensé par la baisse des taux d'intérêt sur la période (3,50% au premier semestre 2016 contre 3,75% au premier semestre 2015).

La progression de +32 M€ par rapport au 30 juin 2015 des frais financiers activés s'explique par une augmentation des projets éligibles à IAS 23 entre les deux semestres (+41 M€) et par une baisse des taux d'intérêt (-9 M€).

Le coût financier des avantages accordés au personnel a augmenté de -35 M€, principalement du fait de l'évolution des hypothèses actuarielles sur les avantages à long terme (baisse du taux d'actualisation des prestations futures et mise à jour des bases effectifs).

2.1.5 Résultat avant impôt

Le résultat avant impôt est en diminution de -38 M€ / +30% par rapport au premier semestre 2015. Cette diminution est liée aux éléments présentés précédemment.

2.2 ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ENTREPRISE

2.2.1 Activité commerciale : série d'événements conjoncturels et baisse des trafics

Après deux premiers mois de l'année conformes à l'attendu, le retrait d'activité au premier semestre est très important : -15 millions de TKM. Il est lié pour plus de 84% à une série d'événements conjoncturels qui ont pris de l'ampleur et se cumulent au fil des mois en pénalisant très fortement l'activité à hauteur de -77 M€ : les grèves (-71 M€), les attentats en Belgique impactant Thalys (-2,4 M€) et les intempéries (-3,6 M€). À ces éléments conjoncturels vient s'ajouter une baisse sensible des trafics.

À l'exception de Ouigo, qui a capté des trafics de l'axe Atlantique, ainsi que, dans une bien moindre mesure, Eurostar et Thalys, l'ensemble des trafics des autres activités voyageurs est en retrait. Les principales baisses de trafics sont enregistrées sur Intercités, TER et Transilien, mais aussi sur TGV qui a opéré des allègements de circulations commerciales et des mises en bi-tranche dans le Sud-Est.

Les entreprises ferroviaires alternatives (EFA) de transport marchandises ont vu leurs trafics augmenter mais sans que cela ne compense totalement les pertes de trafic de FRET SNCF, marquées par l'impact de l'arrêt des TGV postaux sur le second semestre 2015 et les pertes conjoncturelles sur le marché de transport de l'acier. Globalement, le trafic Fret marchandises a donc diminué sur le premier trimestre 2016.

Activités 2016/2015 1 ^{er} semestre	Entreprises Ferroviaires	Évolution trafic TKM	
		TKM bruts	TKM retraités*
Voyageurs		-6,0%	-1,6%
	GL	-7,0%	-3,7%
	TAGV	-4,2%	-1,7%
	TER	-6,4%	-1,3%
	Transilien	-6,6%	-1,1%
Fret		-6,8%	-3,5%
	Fret SNCF	-12,1%	-6,5%
	Fret EFA	+2,5%	+1,9%
Total général		-6,1%	-1,9%

*TKM retraités : retraités des éléments conjoncturels (grèves, intempéries, attentats en Belgique, année bissextile)

2.2.2 Exploitation du réseau : les enjeux de sécurité et régularité

Les résultats de sécurité du métier Circulation sont suivis attentivement. Le premier semestre a été marqué par de nombreux dysfonctionnements et incidents. La criticité des événements est également importante (66 sont classés Événements Sécurité Remarquables depuis le début de l'année dont 15 sur le métier Circulation). Des plans d'actions managériaux ont été lancés dès le début de l'année pour pallier cette tendance.

La mise en exploitation des installations de gestion des circulations sur le tronçon Lattes/Nîmes participe à l'avancement du chantier de Contournement Nîmes-Montpellier.

L'ambitieux projet de modernisation de la Gestion Opérationnelle des Circulations, GOC 2.0, a démarré au premier semestre 2016 et se poursuivra sur les prochaines années. Il doit permettre d'améliorer la régularité de toutes les activités, la gestion des grands incidents, l'information donnée aux clients procurant ainsi aux Entreprises Ferroviaires une meilleure gestion de leurs moyens lors des situations perturbées.

La performance du réseau a été globalement maintenue, comme en témoigne l'indicateur SAP (suivi de l'amélioration de la performance) qui est passé de 1,21 à fin juin 2015 à 1,29 à fin juin 2016. Les principales causes d'irrégularités concernent des défaillances de l'infrastructure.

La mise en exploitation des installations de gestion des circulations sur le tronçon Lattes/Nîmes participe à l'avancement du chantier de Contournement Nîmes-Montpellier.

2.2.3 Maintenance du réseau : sécurité et innovation

La production du premier semestre 2016 a été globalement soutenue mais perturbée par les inondations de début juin et par les mouvements sociaux.

Hormis ces événements exceptionnels, il est important de souligner que la maintenance se réalise dans un contexte où, malgré les efforts significatifs de renouvellement, une partie des installations continue de vieillir. Le niveau d'entretien reste donc élevé au premier semestre 2016 et augmente dans certains domaines et sur certaines zones géographiques. Deux mesures guident plus particulièrement l'action des personnels d'entretien du réseau :

— la mise en place de mesures dites de sévrisation de la maintenance, qui s'ajoutent aux plans d'actions Vigirail et

Denguin, et qui s'inscrit dans l'exigence de sécurité de l'entreprise ;

— l'amélioration de la fiabilité du réseau en zone dense avec le lancement d'un plan spécifique au nœud ferroviaire Lyonnais, inspiré du plan de fiabilité propre à l'Île-de-France, et dans l'attente des grands projets d'investissement qui interviendront dans ce secteur.

Le plan de fiabilisation sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais porte sur le secteur compris entre Sathonay et Grenay, ainsi que les lignes adjacentes de l'étoile lyonnaise, qui concentre un trafic hyperdense sur une infrastructure vieillissante. Malgré la mobilisation historique dans cette zone dense et la réalisation de plusieurs opérations ponctuelles ces dernières années, un plan de fiabilité spécifique a été inscrit dans le plan de maintenance de l'année 2016. Il vise à atténuer les conséquences de l'obsolescence de l'infrastructure en attendant les projets de renouvellement des installations dans le cadre du projet de mise en place de la Commande Centralisée du Réseau CCR avec renouvellement des voies.

Pour mémoire, ce nœud ferroviaire a connu, en 2015, une incidentologie au-dessus de celle des cinq dernières années (+ 50% en nombre d'événements et plus de 100% en minutes perdues). Le plan d'actions prévu s'étalera sur cinq années et prévoit le renfort d'opérations d'élagage, des tournées dans les tunnels, du remplacement de coupons de rails, ainsi que la surveillance renforcée des installations de signalisation et de caténaires.

L'avancement de la production de maintenance est en léger retrait par rapport à celle du premier semestre 2015 avec des constats différents selon les techniques :

— sur la voie, 6700 coupons de rail ont été remplacés soit un peu moins que la production du premier semestre 2015, mais en avance de près de 10% par rapport à la planification. En outre, la mise en œuvre du procédé HWR (Head Wash Repair) a permis de corriger les défauts de 100 coupons de rails et d'éviter leur remplacement ;

— dans le domaine de la signalisation, un réel progrès dans le respect des délais d'intervention d'entretien préventif des installations, et la poursuite des opérations sur les guérites de signalisation décidées suite à l'accident de Denguin intervenu à l'été 2014 ;

— un retard significatif est constaté en matière de traitement de la végétation ; il fait suite à la décision de stopper l'utilisation d'un type d'engins de débroussaillage à la suite d'un accident mortel intervenu sur un chantier en Île-de-France.

Les efforts de performance de SNCF Réseau se poursuivent avec des démarches de type lean management, ainsi que les innovations en particulier dans les outils informatiques et les procédés techniques. Les illustrations sont nombreuses :

— les développements et le déploiement d'un système d'information de GMAO se poursuivent ;

— des engins visant à automatiser et moderniser la surveillance du réseau sont en cours de test ;

— une nouvelle technique de correction et de soudure de rail, homologuée en 2015, est progressivement mise en œuvre ; elle permet de raccourcir la durée des chantiers, donc des temps d'interruption des circulations et de prévenir l'apparition de défauts ;

— la digitalisation est en marche au sein des métiers de la maintenance puisque les agents de production ont reçu

13 700 équipements, tablettes et phablettes, au 31 décembre 2015 ; au cours du premier semestre 2016, cinq applications ont été déployées sur ces outils concernant des tournées de surveillance des caténaires, des rails, des abords en ligne classique et le suivi des cœurs d'appareils de voie ; le deuxième semestre verra l'arrivée de nouvelles fonctionnalités propres au métier de la maintenance.

2.2.4 Activité foncière-immobilière

Les événements les plus significatifs de l'activité foncière concernent l'Île-de-France.

La préparation du protocole pré-opérationnel avec la ville de Paris a établi le plan de développement de 7 emprises totalisant près de 50 hectares qui permettront à terme la construction de près de 800 logements. Ce protocole, sous le pilotage de SNCF Immobilier, a été approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 28 avril 2016 et sera signé après la modification du PLU votée début juillet 2016 par la ville de Paris.

Sous la conduite de SNCF Immobilier, la partie non circulée de la Petite Ceinture à Paris sera redynamisée. Cela s'est traduit par la finalisation et la validation par le Conseil de Paris en avril 2016, pour les 13^e, 14^e et 15^e arrondissements,

- de différentes conventions d'occupation du domaine public et
- de convention d'occupation et
- de superposition d'affectation

et la validation du transfert de gestion pour le 16^e arrondissement.

- Cessions

350 521 m² ont été cédés sur le premier semestre 2016 pour un montant de produits de cession de 14,5 M€ et des indemnités de reconstitution de 0,5 M€ ; les plus-values se montent à 13,2 M€. Les deux principales opérations, à Rouen et Paris 13^e, permettront la construction de 783 logements dont 175 logements sociaux.

2.3 INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	1 ^{er} semestre 2016	1 ^{er} semestre 2015	Évolution	
Grands projets de développement	548	1 387	-838	-60 %
Dont part PPP	458	1 232	-774	-63 %
Projets régionaux de développement	249	346	-97	-28 %
Mise en conformité du réseau	109	133	-24	-18 %
Renouvellement et performance	1 326	1 294	31	+2 %
Fonciers et tiers	62	44	18	+41 %
TOTAL INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES	2 294	3 204	-909	-28 %
Industriels	92	69	23	+34 %
DÉPENSES TOTALES	2 387	3 273	-886	-27 %

Les investissements sont présentés en dépenses totales et correspondent :

- aux dépenses immobilisées en normes IFRS (hors IAS 23 frais financiers activés) ;
- et aux coûts de projets et au coût des phases amont des projets non éligibles à une immobilisation et comptabilisées en charges d'exploitation (dossiers d'initialisation, études d'opportunités, études préliminaires).

Les données 2015 sont présentées Pro forma : le total des dépenses de SNCF Réseau comprend les investissements industriels de SNCF Infra (6 mois en 2015) et retraite les écritures de réciprocity entre RFF et SNCF Infra.

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

En millions d'euros	1 ^{er} semestre 2016
TOTAL ACQUISITION D'IMMOBILISATION	2 357
IAS 23 – Intérêts financiers activés	-168
Part SEA financée par des tiers	+136
Charges sur projets et Autres	+62
DÉPENSES TOTALES	2 387

Le total des dépenses d'investissements bruts représente 2 387 M€, en baisse de 886 M€ par rapport au premier semestre 2015 arrêté à 3 273 M€. Ce recul provient de la fin de la LGV Est Européenne Phase 2 et des phases finales de réalisation de certains grands projets de développement (Partenariat Public-Privé) et de la baisse significative des projets régionaux.

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

2.3.1 Investissements de renouvellement et performance

Le programme de renouvellement de l'année 2016 est prévu à hauteur de 2 560 M€ et témoigne de la volonté de l'entreprise de poursuivre les efforts d'investissement entamés depuis 2008 pour la rénovation du réseau structurant, le plus circulé.

La production du 1^{er} semestre 2016 s'établit à 1 326 M€, soit une progression de +2% (+31 M€) par rapport à 2015. Cette hausse s'explique principalement par les éléments suivants :

— La rénovation des voies et appareils de voie du réseau principal (plan Vigirail), augmente de +14% en nombre de GOPEQ* (équivalent de km de voies renouvelées) par rapport au premier semestre 2015.

	1 ^{er} semestre 2016	1 ^{er} semestre 2015	var.	%
GOPEQ*	515	450	+65	+14 %
Nombre d'appareils de voie	214	173	+41	+24 %

*GOPEQ : équivalent de km de voies renouvelées

Les chantiers du premier semestre 2016 se sont globalement déroulés conformément à la planification malgré l'impact des mouvements sociaux et des intempéries.

La hausse de +101M€ par rapport à l'an dernier des investissements de renouvellement des voies s'explique principalement par un meilleur avancement de production à date. On constate à fin juin 2016, une hausse de la production physique de +14% par rapport à 2015 (+65 km de voies renouvelées) sur les linéaires de voie et de +24% par rapport à 2015 sur les renouvellements d'appareils de voie (RAV). L'effort volume est estimé à 100 M€.

Ainsi, 515 GOPEQ (équivalent kilomètres de voie renouvelées) ont été remplacés au premier semestre 2016 et concernant les renouvellements d'appareils, 214 appareils de voie ont été remplacés au premier semestre 2016 (123 en province et 91 en Île-de-France).

Les principales mises en services de la période concernent les projets Sens Laroche-Migennes, Templeuve Fourmies et La Chapelle Saint-Mesmin.

— **Les investissements en Signalisation** sont en légère baisse par rapport à 2015 (-16 M€ soit -10%). Les ambitions de montée en puissance des opérations Commande Centralisée du Réseau sont limitées du fait des fortes tensions sur certaines ressources techniques rares (Agents Service Electrique, essayeurs).

— **L'activité Telecom** est en diminution par rapport à 2015 (-77 M€ soit -37%). La mise à disposition de GSMR par Synérail (-53 M€ par rapport au premier semestre 2015) a été effectuée à fin mars 2016.

— **Les dépenses sur l'activité Gare** sont en hausse de 10 M€ au premier semestre 2016 par rapport à 2015 suite aux travaux de rénovation de la grande halle voyageur de Bordeaux.

— En matière **d'Ouvrages d'art (OA) et en terre (OT)**, le montant des dépenses au premier semestre 2016 est de 70 M€, en ligne avec les dépenses à fin juin 2015 de 72 M€ (soit -2%).

— **Les Opérations de Gros Entretien immobilisées** sont de 53 M€ au premier semestre 2016 (stable par rapport à fin juin 2015).

— **Les autres dépenses de renouvellement** sont de 83 M€ (en augmentation par rapport à 2015 de +15 M€). Ces dépenses correspondent à l'activité **Traction Electrique (stable par rapport au premier semestre 2015)**, à des investissements commerciaux (+9 M€ notamment liés aux investissements capillaires Fret) et à l'amélioration de la régularité (comprenant les aménagements d'infrastructure induits par l'arrivée du Francilien sur les lignes H et K de Transilien).

2.3.2 Mises en conformité du réseau

La production au premier semestre 2016 de 109 M€ est en diminution par rapport à l'exercice 2015 de -24 M€ / -18%. Le programme 2016 au premier semestre est en retrait mais l'objectif annuel reste ambitieux avec une hausse attendue en fin d'année de plus de +20% par rapport à l'an dernier. La mise en conformité du réseau s'inscrit dans la priorité de l'entreprise accordée aux opérations de sécurité et de mise en accessibilité, notamment en Île-de-France, conformément au planning directeur convenu avec le STIF. L'accessibilité aux trains s'inscrit en baisse de 12%, avec un réalisé 2016 de 60 M€ dont 41 M€ en Île-de-France, contre 68 M€ en 2015 dont 49 M€ en Île-de-France. La contractualisation a conduit à lancer des travaux de mise en accessibilité aux trains sur environ une centaine de gares. Les principales opérations d'accessibilité au premier semestre 2016 sont les Programmes Personnes à Mobilité Réduite (PMR) tels que le PMR de la Gare de Bécon-les-Bruyères, la PMR de la Gare d'Épinay-sur-Orge le PMR de la Gare de Combs-la-Ville, le PMR de la gare de Maisons-Alfort ou le Pôle d'Échange Multimodal (PEM) de Redon.

2.3.3 Développement du réseau

Les investissements de développement du réseau diminuent de -935 M€ par rapport à 2015 essentiellement du fait de la fin des grands projets de lignes nouvelles.

- Grands projets en PPP -774 M€ / -63%

Au premier semestre 2016, la production réalisée sur les projets en PPP s'établit à 458 M€.

La production du projet LGV Sud Europe Atlantique SEA s'établit à 186 M€. Au premier semestre 2016, l'avancement global du projet sous maîtrise d'ouvrage du partenaire est de 98,4%. Il est en avance de 8 mois par rapport aux prévisions du modèle financier. La ligne doit être mise en service

techniquement en 2016, pour une mise en service commerciale prévue courant été 2017.

Les dépenses constatées sur la période pour la LGV

Bretagne Pays de Loire atteignent 122 M€. L'avancement global sur le projet sous maîtrise d'ouvrage du partenaire est de 87,4% au premier semestre 2016. L'avancement est en phase avec le planning contractuel de réalisation. Les années 2016 et 2017 verront progressivement se réaliser les mises en service et mises en exploitation commerciale de la LGV Bretagne Pays de Loire en mai 2017.

Les investissements consacrés au projet Contournement

Nîmes Montpellier s'élèvent à 150 M€. L'avancement global sur le projet sous maîtrise d'ouvrage du partenaire est de 77,5% pour la ligne et de 49,9% pour la gare de Montpellier au premier semestre 2016. La mise en service de la ligne est prévue pour fin 2017, la construction de la gare devrait s'achever à la même échéance.

- Grands projets en Travaux -50 M€ / -39%

Les dépenses des Grands Projets en Travaux s'établissent à 77 M€ au premier semestre 2016. Cette catégorie regroupe principalement la LGV Est phase 2 (-56 M€ par rapport au premier semestre 2015), ainsi que le projet EOLE (+14 M€ par rapport au premier semestre 2015).

La mise en service du projet LGV Est phase 2 prévue initialement en avril 2016 a été repoussée au 3 juillet 2016 suite à l'accident d'Eckwersheim du 14 novembre lors des essais.

Les dépenses relatives au projet EOLE s'établissent à 47 M€ en 2016. La confirmation du plan de financement a été conclue à la fin du 1^{er} semestre.

- Projets régionaux de développement -97 M€ / -28%

Les projets entrant dans cette catégorie regroupent essentiellement les projets des Contrats de Projets État-Régions (CPER).

Ces nouveaux contrats de plan signés, pour leur grande majorité, au milieu de l'année 2015, 2016 constitue donc la première année de mise en œuvre et, partant, une montée en puissance progressive. De fait, les dépenses totales s'établissent à 249 M€ à date.

Au premier semestre 2016, plusieurs opérations ont été mises en service ; elles concernent par exemple la réouverture de la ligne Orlon-Bedou, en Île-de-France, la fin des travaux sur la Tangentielle Nord.

Il faut également souligner, après onze ans de travaux et un investissement de 435 millions d'euros, la fin du chantier du bouchon ferroviaire de Bordeaux, en réalisant début mai 2016 la dernière phase de travaux, tout en garantissant la prise de charge de milliers de voyageurs. Ces travaux de suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux permettront d'accueillir dès 2017, la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux mais également de contribuer au développement du trafic fret Intercités et TER dans toute la région Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes.

Parmi les mises en services attendues pour le second semestre, on recense la réouverture de Chartres Voves, les travaux entre Bréauté et Fécamp, la réouverture après travaux de régénération de la ligne du Bec d'Ambès, ou des opérations comme Jarville Neuves Maisons ou Charleville – Givet.

D'autres grosses opérations se poursuivent en 2016 (en phase REA). Toujours des fins d'exemple, on peut citer Belfort-Delle, la tranchée couverte et les gares du projet CEVA, le Tram train Massy-Evry, le Grand pôle intermodal de Juvisy,

la régénération de Guingamp-Paimpol, les travaux sur le pôle d'échange multimodal en gare de Rennes, le T4 entre Clichy et Montfermeil ou la modernisation entre Saintes et Angoulême.

2.4 ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT

2.4.1 Gestion des financements et des placements

- Sécurité et diversité des financements

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

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

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

— programme Euro Medium Term Note (EMTN) d'un montant maximum de 45 Md€ ;

— programme Euro Commercial Paper (ECP) d'un montant maximum de 5 Md€ ;

— programme de Billets de Trésorerie d'un montant maximum de 3 Md€.

Compte tenu de la trésorerie, la dette financière nette en valeur de remboursement hors ICNE (Intérêts Courus Non Échus) s'élève à 40 798 M€ au premier semestre 2016, contre 39 311 M€ à fin 2015. En tenant compte de l'ensemble des instruments financiers et des effets périmètre PPP (Partenariats Public Privé) en application du référentiel IFRS, la dette financière nette s'élève à 44 256 M€ au premier semestre 2016 contre 42 257 M€ au 31 décembre 2015.

Les ressources à long terme levées par SNCF Réseau depuis le 1^{er} janvier 2016 ont représenté un montant total de 2 565 M€ (en valeur de remboursement), soit 11 opérations, sur une maturité moyenne de 13,7 ans et à un taux fixe moyen de 0,86%.

Parmi celles-ci, deux opérations sont considérées comme particulièrement emblématiques de la confiance des investisseurs :

— un abondement d'un montant de 40 M€ d'une première émission à 100 ans lancée en 2015. Cette nouvelle émission confirme la qualité de la signature de SNCF Réseau et sa présence sur les maturités longues ;

— une émission composée de deux tranches obligataires, l'une de 1 Md€ maturité 5 ans (nouvelle émission de référence - mai 2021) et l'autre de 400 millions d'euros maturité 10 ans (abondement de la souche 2,625% maturité 29 décembre 2025). Le succès de cette première émission Dual Tranche de SNCF Réseau confirme la pertinence de la nouvelle stratégie de financement de l'entreprise visant à proposer une offre diversifiée en termes de format.

SNCF Réseau ambitionne de diversifier encore, au cours de l'année 2016, la pluralité des formats proposés aux investisseurs et d'élargir son offre à des émissions de référence en devises. L'entreprise entend faire preuve d'adaptabilité et de réactivité face à l'évolution des besoins des investisseurs.

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

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

Les notes à court et long terme attribuées par les agences de notation financière sont les suivantes au 30/06/2016 :

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

- Stratégie de financement diversifiée : base d'investisseurs située aux deux tiers hors de France

SNCF Réseau continue à bénéficier d'une bonne capacité de financement, quelle que soit la maturité (de quelques mois à cent ans), auprès d'une base d'investisseurs de plus en plus internationale : les émissions levées au cours du 1^{er} semestre ont été souscrites par des investisseurs français (32%), européens (62%) et extra-européens (6%). Néanmoins, dans l'objectif d'élargir sa base d'investisseurs, SNCF Réseau prévoit de mettre encore plus l'accent sur la diversification géographique de ses sources de financement et sur la diversification des instruments pouvant être proposés aux investisseurs.

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

La liquidité de SNCF Réseau au 30 juin 2016 ressort à 2,6 Md€ composée essentiellement de placements pour 2,4 Md€ et de trésorerie pour 0,2 Md€. SNCF Réseau dispose également d'une ligne de crédit syndiquée de 1,25 Md€ qui n'a fait l'objet d'aucun tirage au premier semestre 2016.

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

2.4.2 Gestion des risques de marché

- Couverture du risque de taux d'intérêt

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

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

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

Au premier semestre 2016, la dette nette de SNCF Réseau après couverture se répartit en 90% à taux fixe, 6% à taux variable et 4% indexée sur l'inflation.

- Couverture du risque de change

Le risque de change lié aux ressources levées en devises (USD, HKD, CHF, GBP, JPY, NOK, CAD, AUD) fait l'objet de couvertures de change qui transforment ces ressources en euros.

- Gestion du risque de contrepartie

SNCF Réseau est exposé à un risque de contrepartie dans le cadre du placement de ses disponibilités et de la souscription

de produits dérivés auprès de ses partenaires financiers, dans l'hypothèse où le débiteur se refuserait à honorer tout ou partie de son engagement ou serait dans l'impossibilité de le respecter.

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

Un montant limite d'engagement par établissement est décidé en fonction de ces critères.

Le respect du seuil autorisé par contrepartie est suivi quotidiennement.

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

Les sommes ainsi reçues par SNCF Réseau s'élevaient à 83,44 M€ au premier semestre 2016, contre 358,03 M€ à fin 2015. La baisse du collatéral s'explique notamment du fait de la dépréciation de la livre sterling contre l'euro.

2.5 RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT

2.5.1 Concours publics relatifs aux investissements sur le réseau

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

Les subventions appelées par SNCF Réseau sur le semestre s'élevaient à 541 M€, dont 120 M€ appelés auprès de l'AFITF.

Les créances échues de subvention sont à hauteur de 1 263 M€ (dont 701 M€ État et AFITF), contre 1 293 M€ au 31 décembre 2015 (dont 767 M€ État et AFITF) mais la part à plus de 6 mois est en hausse de 9 M€ et est essentiellement constituée de créances SEA (736 M€) et LGV Est (221 M€).

2.5.2 Responsabilité fiscale

Au 30 juin 2016, SNCF Réseau n'a d'activité économique directe que sur le sol français et n'a pas de présence ou de projets d'investissements directs dans un pays autre que la France excepté les missions techniques. SNCF Réseau n'a pas de présence dans les États et Territoires non coopératifs.

2.5.3 Requalification d'une partie de la dette de SNCF Réseau

Une partie de la dette de SNCF Réseau (10,4 Md€) a été requalifiée dans la dette des administrations publiques au sens de Maastricht. Cette requalification n'entraîne pas de modification des comptes de SNCF Réseau. La gestion opérationnelle de la dette demeure également assurée par SNCF Réseau, sans changement par rapport aux pratiques actuelles.

2.6 VOLET SOCIAL

2.6.1 Effectifs

Au premier semestre 2016, les effectifs de SNCF Réseau sont en retard par rapport au budget (-395 ETP), du fait d'un déficit de recrutement significatif (-337) et d'un niveau de départ (cessations) légèrement plus fort que prévu. Le plan de recrutements mis en place devrait permettre de combler le retard du début d'année, mais l'atteinte du budget de 54 381

apparaît compromise. Par ailleurs, la balance des flux issus des autres EPIC se situe à un niveau très en deçà des prévisions.

SNCF Réseau a recruté 1 138 nouveaux collaborateurs depuis début 2016. Ce niveau de recrutement, dans un contexte économique tendu, reste toutefois très en deçà des prévisions du budget, et pourrait créer de nouvelles tensions sur les effectifs, particulièrement dans les établissements de Maintenance et Travaux. À noter que les recrutements en Île-de-France sont conformes à la trajectoire d'avancement.

Riche de ses métiers techniques, SNCF Réseau recherche aussi une plus forte parité hommes/femmes. Un plan d'action est mis en place afin de la faire progresser. Au premier semestre 2016, le niveau du recrutement des femmes est en progression de deux points par rapport au bilan 2015, dans le collège Cadre comme au total soit 13% de femmes dans les recrutements au premier semestre 2016, dont 38% chez les Cadres.

2.6.2 Formation

La loi sur la formation professionnelle, l'emploi et la démocratie sociale du 5 mars 2014, ainsi que la réforme ferroviaire avec la mise en place des trois EPIC, ont modifié l'environnement de l'entreprise et particulièrement le domaine de la formation.

La politique formation 2017 et les bilans formation 2015 ont été présentés sur le premier semestre 2016 au cours des CE des 4 métiers (DC, MT, IP, Accès réseau) et de la DG Île-de-France. Le bilan formation 2015 de l'EPIC Réseau représente plus de 2,5 millions heures.

Le volume formation consommé au cours du premier semestre 2016 représente plus de 945 000 heures soit 40% du plan de formation 2016.

Les domaines de la sécurité des circulations, de la sécurité du personnel, de l'exploitation ferroviaire, et de la maintenance représentent un haut niveau d'engagement pour cette année encore.

Réussir l'intégration des jeunes embauchés et la formation dans le contexte des forts volumes de recrutements reste la préoccupation majeure pour SNCF Réseau, particulièrement sur la DG IDF. Au premier semestre 2016, la formation au premier poste de travail représente 41% du volume formation réalisé sur le premier semestre.

2.6.3 Relations sociales

Le premier semestre 2016 aura été marqué par la mise en place globale des nouvelles instances, avec cinq nouveaux Comités d'Établissement sur leur nouveau périmètre issu de la réforme, permettant un fonctionnement par métiers riche en matière.

La commission consultative issue de la loi du 4 août 2014 portant sur la réforme ferroviaire a été installée. Elle est une émanation du CCGPF (comité Central GPF) qui joue le rôle de comité central d'entreprise. La commission consultative est composée de l'ensemble des membres élus aux CE de SNCF Réseau et qui ont été désignés par ces mêmes CE pour siéger au CCGPF. Au nombre de 7, ils ont pour vocation de s'exprimer sur les dossiers intéressant Réseau, soit pour des questions de périmètre soit pour des questions de confidentialité.

Ce semestre aura été également marqué par plusieurs phases de conflit, majoritairement lié aux discussions sur le trio décret socle / convention de branche / accord d'entreprise sur le temps de travail.

Par ailleurs un ensemble d'accords ont été renouvelés par le GPF et sont applicables pour Réseau, permettant de doter l'entreprise de dispositifs forts et partagés sur des dossiers importants tels que l'égalité homme/femme.

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

2.6.4 Rémunération & intéressement

SNCF Réseau a négocié un accord d'intéressement qui concerne l'ensemble du personnel, salariés issus de RFF et agents d'origine SNCF Infra et DCF (Direction de la Circulation Ferroviaire).

La Direction et les organisations syndicales ont convenu de mettre en place pour les années 2015 à 2017 un système d'intéressement conforme aux dispositions légales. L'accord traduit la volonté de reconnaître la contribution de chacun à la réussite des objectifs de l'EPIC.

La formule retenue est fondée sur trois critères :

- les résultats économiques assis sur le niveau de la Marge Opérationnelle ;
- la performance industrielle sur un critère de disponibilité et de qualité du réseau, construit sur la base d'un indicateur reprenant les événements relatifs à la régularité et la sécurité ;
- la performance sociale à travers la Qualité de vie au travail mesurée par l'évolution du niveau de réponses au dispositif d'écoute interne des salariés.

Le montant global de l'intéressement versé pour SNCF Réseau est de 12,7 M€, conforme au budget prévisionnel, ce qui représente un montant moyen de 216,31 € par salarié.

2.7 ENJEUX ET PERSPECTIVES

Les travaux de remise en état après les dégâts causés par les intempéries de début juin se poursuivront pendant de nombreux mois, notamment en 2017. Les conséquences des intempéries accentueront la tension sur la production à la veille des mois d'été qui sont historiquement les plus soutenus en matière de travaux sur le réseau. Les travaux de renouvellement seront préservés autant que possible puisqu'ils engagent de nombreuses ressources et exigent une planification préparée sur plusieurs mois. Les personnels de l'entretien courant seront en partie réorientés vers la réparation des dégâts, ce qui pourrait reporter quelques chantiers de grand entretien à caractère moins urgent.

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

Les années 2016 et 2017 verront progressivement se réaliser les mises en service et mises en exploitation commerciale des LGV et de leurs jonctions : LGV Est Européenne (3 juillet 2016, retardée de quelques mois par l'accident d'Eckwersheim), LGV Bretagne Pays de la Loire (mai 2017), LGV Sud Europe Atlantique (SEA) (juillet 2017), contournement de Nîmes et de Montpellier (octobre 2017). Les douze prochains mois seront également marqués par la modernisation de la ligne Saint-Gervais Vallorcine en décembre 2016 et la mise en exploitation de la Tangentielle Nord (juillet 2017).

Afin de se préparer au mieux aux enjeux de production à l'horizon 2020, et disposer des ressources formées pour

répondre aux besoins de régénération, SNCF Réseau poursuit sa politique de recrutements d'ingénieurs, et la complète grâce à la mise en place d'un plan de recrutements expérimentant de nouvelles voies centrées sur les compétences plutôt que sur les diplômes, tant en interne qu'en externe.

Après la signature des accords de branche et d'entreprise sur le temps de travail, SNCF Réseau s'attache à accompagner les établissements dans la mise en œuvre des textes.

3. GOUVERNANCE ET TYPOLOGIE DES RISQUES

3.1 LA GOUVERNANCE

Les instances de gouvernance de SNCF Réseau créées en 2014 et amendées suite à la réforme ferroviaire de 2015 ont été reconduites au 1^{er} semestre 2016.

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

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

3.1.1 Le Conseil d'administration

- Composition et attributions

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

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

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

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

- le président délégué du directoire de SNCF, également président de ce conseil ;
- sept personnalités choisies par SNCF, dont au moins la moitié sont salariés de SNCF ;
- quatre représentants de l'État ;
- quatre personnalités choisies par l'État en raison de leur compétence ;
- huit représentants élus par les salariés de l'entreprise.

Les représentants de l'État au Conseil d'administration de SNCF Réseau et les personnalités choisies en raison de leur compétence et celles choisies par SNCF sont nommés par décret pris sur le rapport du ministre chargé des transports.

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

Il est institué auprès de SNCF Réseau un commissaire du Gouvernement et un commissaire du Gouvernement adjoint,

nommés par arrêté du ministre chargé des transports. Le commissaire du Gouvernement ou le commissaire du Gouvernement adjoint, siègent au Conseil d'administration avec voix consultative.

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

Siège enfin au Conseil d'administration, avec voix consultative, le secrétaire de la Commission consultative constituée auprès de SNCF Réseau.

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

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

- Règlement intérieur & composition

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

Par décret en date du 13 juillet 2015, les membres du Conseil d'administration de SNCF Réseau ont été nommés :

— en qualité de représentants de l'État sur proposition du ministre chargé des transports, du ministre chargé du développement durable, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget ;

— en qualité de personnalités choisies par l'État en raison de leur compétence : en qualité de représentant des autorités organisatrices régionales des transports ferroviaires, en qualité de représentant du Syndicat des transports d'Île-de-France ; en qualité de représentante des usagers du transport ferroviaire de personnes ou de marchandises ; en qualité de représentante des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement ;

— en qualité de personnalités choisies par la SNCF pour la représenter : plusieurs salariés de SNCF ;

— en qualité de salariés élus : huit salariés de la SNCF.

3.1.2 La Commission des marchés et des achats, et les Comités spécialisés

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

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

Chaque instance arrête son règlement intérieur qui précise ses attributions et ses modalités de fonctionnement. Celui-ci est

approuvé par le Conseil d'administration et annexé à son règlement intérieur.

- Commission des marchés (COMA)

La Commission des marchés est composée de deux collèges différents suivant que le mandat examiné est un marché destiné à répondre aux seuls besoins de SNCF Réseau (« marchés SNCF Réseau ») ou un marché destiné à répondre aux besoins de SNCF Réseau et de un ou plusieurs Établissements du Groupe Public Ferroviaire (« marchés mutualisés »).

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

— le président du Conseil d'administration ou son représentant ;

— trois fonctionnaires désignés par le Conseil sur proposition des ministres chargés du Budget de la Concurrence et des Transports ;

— cinq administrateurs dont deux parmi les personnalités choisies en raison de leur compétence et trois parmi les représentants des salariés.

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

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

— trois fonctionnaires désignés par le Conseil sur proposition des ministres chargés du Budget, de la Concurrence et des Transports ;

— deux administrateurs de SNCF dont un parmi les représentants des salariés de SNCF ;

— deux administrateurs de SNCF Réseau dont un parmi les représentants des salariés de SNCF Réseau ;

— deux administrateurs de SNCF-Mobilités dont un parmi les représentants des salariés de SNCF-Mobilités.

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

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

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

— tout avenant à un marché préalablement examiné par la Commission, dès lors que cet avenant a des incidences financières au-delà du montant-plafond ;

— tout avenant qui modifie le montant initial du marché auquel il se rapporte en le rendant supérieur aux seuils fixés par arrêté du ministre chargé des transports ;

— les autres actes portant dépassement du montant autorisé des marchés qui ont été examinés par la Commission ;

— tout projet de modification du Règlement des Marchés de SNCF Réseau.

- Comité d'audit, des comptes et des risques

Le Conseil d'administration est doté, conformément aux règles

de gouvernance fixées par le ministère de l'économie, des finances et de l'emploi, d'un Comité d'audit, afin d'améliorer les capacités de l'entreprise et de son Conseil d'administration en matière de principes et normes comptables, d'information et de communication financière, de contrôle interne et de gestion des risques.

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

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

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

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

À ce titre, il est notamment chargé du suivi du processus d'élaboration de l'information financière, de l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, du contrôle légal des comptes annuels et des comptes consolidés par les Commissaires aux Comptes, et de l'indépendance de ces derniers.

- Comité des engagements

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

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

- Comité industriel et économique

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

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

3.1.3 Le président du Conseil d'administration

- Nomination et attributions

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

M. Jacques RAPOPORT a été nommé président délégué du directoire de la SNCF par décret du 15 juillet 2015. En date du 18 février 2016, le Président du Conseil d'administration a présenté sa démission et a continué d'exercer ses fonctions jusqu'à la nomination de son successeur.

Le 25 mai 2016, M. Patrick JEANTET a été nommé président délégué du directoire de la SNCF, en remplacement de M. Jacques RAPOPORT. Il a pris ses fonctions le 26 mai 2016, après avis favorables de l'ARAFER et des Commissions de l'Assemblée Générale et du Sénat.

Le décret du 25 mai 2016 paru au JO emporte nomination au sein du Conseil d'administration de SNCF Réseau en qualité de président du conseil.

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

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

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

- Système de délégations

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

3.1.4 La direction générale et l'organisation générale de l'entreprise

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

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

La liste des dirigeants désignés lors du Conseil d'administration du 30 juin 2015 a été modifiée le 4 janvier 2016. Ainsi le directeur général délégué Sécurité, Innovation et Performance Industrielle est devenu directeur général délégué Performance Industrielle et Innovation.

Le 1^{er} janvier 2016, le poste de Directeur Général Sécurité du Groupe Public Ferroviaire a été créé afin d'assurer un pilotage de la sécurité simplifié et resserré. Le Directeur Général Sécurité du Groupe Public Ferroviaire est placé directement auprès du Directoire SNCF EPIC et des présidents de SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Au sein de SNCF Réseau, le Directeur Général Sécurité est chargé d'organiser le management général de la sécurité de l'exploitation ferroviaire de SNCF Réseau, d'élaborer les politiques et les objectifs de sécurité de l'exploitation ferroviaire ainsi que ceux de sécurité et de santé au travail. Il est en outre chargé de définir les politiques transverses de sécurité de SNCF Réseau.

La direction générale est constituée par :

— le président ;

— le directeur général délégué et le directeur général délégué Performance Industrielle et Innovation, qui ont pour mission de secondier le président dans le pilotage opérationnel de l'entreprise et assurent la suppléance du président dans sa fonction exécutive ;

— le directeur général Sécurité ;

— le directeur général Île-de-France, qui a autorité sur toutes les composantes de SNCF Réseau sur le territoire francilien ;

— les quatre directeurs généraux adjoints des métiers Accès au Réseau, Ingénierie et Projets, Maintenance et Travaux et Circulation ;

— les deux directeurs généraux adjoints aux fonctions supports : Finances et Achats, Ressources Humaines et Secrétariat Général.

L'activité est pilotée par les quatre métiers : Accès Réseau ; Circulation ; Maintenance & Travaux et Ingénierie & Projets ainsi que par la Direction Générale Île-de-France avec en support les fonctions transverses portées par la Direction Générale, la Direction des Ressources Humaines / le Secrétariat Général, la Direction Finance Achats, la Direction des Relations Extérieures, Communication et Concertation ainsi que le Cabinet.

Onze directions territoriales assurent sur leur territoire respectif la mise en œuvre des orientations stratégiques et les responsabilités opérationnelles de l'entreprise sous le pilotage des directeurs généraux adjoints.

3.2 FACTEURS DE RISQUES

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

3.2.1 Risques juridiques

SNCF Réseau est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC). Le Gouvernement français peut interférer dans des décisions importantes pour SNCF Réseau.

SNCF Réseau conduira ses activités dans le contexte d'un contrat de performance à conclure avec l'État français.

Les activités de SNCF Réseau requièrent diverses autorisations qui peuvent être difficiles à obtenir ou dont l'obtention peut être soumise à des conditions pouvant devenir significativement plus rigoureuses.

Outre les risques juridiques relatifs à la mise en cause de l'entreprise en tant que propriétaire et exploitant, mais également comme maître d'ouvrage, SNCF Réseau se voit régulièrement confronté à de nouveaux risques juridiques liés à l'évolution du cadre réglementaire auquel il est assujéti, notamment pour ce qui relève de ses activités de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire ou de maître d'ouvrage, mais aussi du fait des contrats de partenariats le liant à ses différents partenaires.

3.2.2 Risques financiers/de marché

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

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

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

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

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

3.2.3 Risques fonctionnels

Les opérations du Groupe sont dépendantes des systèmes informatiques, la défaillance ou la rupture dans leur sécurité pourrait porter préjudice à sa réputation et affecter de manière négative sa performance financière.

Risques économiques : la stratégie macro-économique de SNCF Réseau est dictée par la croissance du trafic et ses effets sur la perception des commissions d'accès, ainsi que par le contrôle effectif des coûts de maintenance et d'extension du réseau.

Risques à fort impact sur la notoriété : ces risques découlent principalement des incidents et accidents de nature ferroviaire, et sont de nature à détériorer l'image de l'entreprise auprès des investisseurs comme des partenaires. D'autres risques, liés aux activités du gestionnaire de réseau (y compris en dehors du domaine ferroviaire proprement dit), sont par ailleurs identifiés comme pouvant fortement dégrader la notoriété de l'entreprise ; ils sont également traités dans cette catégorie (risques d'atteinte à l'environnement par exemple).

3.2.4 Risques liés aux conséquences du changement climatique

Les événements climatiques extrêmes sont déjà visibles sur le réseau et ont une répercussion sur les infrastructures ferroviaires. L'adaptation et la résistance technique des infrastructures ferroviaires sont les nouveaux défis face au dérèglement climatique qui impactent les circulations et la sécurité sur le réseau.

3.3 POLICES D'ASSURANCE

Au sein de la Direction Juridique Groupe, la Direction Déléguée Risques et Assurances est en charge de la politique d'assurance avec un objectif d'optimisation de la couverture assurance au niveau du Groupe grâce à la mutualisation entre les EPICs et leurs filiales permettant d'améliorer les garanties et de bénéficier de conditions tarifaires compétitives.

La volonté de mieux maîtriser ses coûts d'assurance tout en améliorant les garanties, a ainsi conduit le Groupe SNCF à mutualiser ses achats d'assurance au bénéfice de ses différentes composantes. Les programmes d'assurance existants à la SNCF en 2014 ont été élargis à toutes les entités structurées dans le cadre de la Réforme Ferroviaire, c'est-à-dire SNCF, SNCF Mobilités, SNCF Réseau et les filiales.

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

Le programme « responsabilité Civile Risques Majeurs » du Groupe SNCF, renouvelé par appel d'offres en 2014, couvre, depuis janvier 2015, l'ensemble du GPF et de ses filiales.

Le programme « Flotte automobile » a fait l'objet d'un appel d'offres pour une entrée en vigueur de la nouvelle police au 1^{er} janvier 2015 pour le GPF et ses filiales.

Le programme d'assurances « Constructions » de la SNCF et de ses filiales, reconfiguré dans le cadre de la Réforme Ferroviaire, inclut SNCF Réseau depuis le 1^{er} janvier 2015.

Le programme de « Dommages aux Biens » de la SNCF et de ses filiales inclut SNCF Réseau depuis le 1^{er} janvier 2015. Un appel d'offres est en cours visant à renouveler ledit programme à compter du 1^{er} janvier 2017.

Au niveau régional, 7 pôles interrégionaux Assurances Dommages (PADs) intégrés aux Délégations Juridiques Territoriales de la Direction Juridique Groupe, sont chargés de la gestion amiable des sinistres et sont les interlocuteurs de principe sur les questions d'assurance.

03 — COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS

IFRS – en millions d'euros
15-17, rue Jean-Philippe Rameau,
93418 La Plaine - Saint Denis

 SNCF-RESEAU.FR



ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE	24
ACTIF CONSOLIDÉ	24
PASSIF CONSOLIDÉ	25
COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	26
ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ	27
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	28
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	29
PRÉSENTATION DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC RÉSEAU	30
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS	31
1. FAITS MARQUANTS	31
1.1 NOMINATION DU PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL DE SNCF RÉSEAU	31
1.2 MESURES SUR LE FINANCEMENT DU SYSTÈME FERROVIAIRE	31
1.3 COMPARABILITÉ DES EXERCICES	31
2. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE	34
2.1 BASE DE PRÉPARATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	34
2.2 APPLICATION DES IFRS	34
2.3 MÉTHODES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES AUX ARRÊTÉS INTERMÉDIAIRES	34
2.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION	34
3. ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	34
3.1 MISE EN SERVICE DE LA LGV EST - SECONDE PHASE	34
3.2 TRANSFERTS D'ACTIFS COMPLÉMENTAIRES	34
3.3 CONTRÔLE FISCAL	35
3.4 PROJET PERPIGNAN-FIGUERAS	35
4. MARGE OPÉRATIONNELLE	35
4.1 CHIFFRE D'AFFAIRES	35
4.2 ACHATS ET CHARGES EXTERNES	35
4.3 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS	36
4.4 IMPÔTS ET TAXES	36
5. ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS	36
5.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	36
5.1.1 Immobilisations incorporelles	36
5.1.2 Immobilisations corporelles	37
5.1.3 Investissements	37
5.1.4 Dotations aux amortissements	38

5.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT	38
5.2.1 Synthèse des subventions non courantes	38
5.2.2 Subventions d'investissements reçues	39
5.2.3 Reprise de subventions d'investissement	39
5.3 DROIT D'UTILISATION ACCORDÉ AU CONCESSIONNAIRE	39
5.4 VALEUR RECOUVRABLE DES ACTIFS À LA DATE DE CLÔTURE (UGT INFRASTRUCTURE)	39
5.5 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL	40
5.5.1 Stocks et en-cours	41
5.5.2 Créances d'exploitation	41
5.5.3 Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs	41
5.6 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	41
5.6.1 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers	42
5.6.2 Provisions pour risques environnementaux	42
5.6.3 Provisions pour litiges et risques contractuels	42
6. CAPITAUX ET FINANCEMENTS	42
6.1 ENDETTEMENT FINANCIER NET	42
6.1.1 Coût de l'endettement financier net	42
6.1.2 Calcul de l'endettement financier net	42
- 6.1.2.1 Trésorerie et équivalents de trésorerie	44
- 6.1.2.2 Dette nette	45
- 6.1.2.3 Passifs financiers PPP	45
6.2 SITUATION COMPTABLE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS	45
6.2.1 Instruments dérivés par traitement comptable	46
6.3 DOTATION EN CAPITAL	46
7. IMPÔT SUR LE RÉSULTAT	46
7.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT	46
7.2 PREUVE D'IMPÔT	46
8. INFORMATION SECTORIELLE	46
9. RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES	47
9.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE	47
9.1.1 Relations avec SNCF Mobilités	47
9.1.2 Relations avec SNCF	47
9.2 RELATIONS AVEC L'ÉTAT	47
10. ENGAGEMENTS HORS BILAN	48
10.1 ENGAGEMENTS REÇUS ET DONNÉS	48
10.1.1 Engagements relatifs aux achats d'immobilisations	48
10.1.2 Engagements relatifs aux autres projets ferroviaires	48
10.1.3 Garanties financières données à des tiers	49

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE

ACTIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	30/06/2016	31/12/2015
Immobilisations incorporelles	5.1.1	229	247
Immobilisations corporelles	5.1.2	59 267	57 476
Actifs financiers	6.1.2	3 938	3 827
Titres mis en équivalence		9	9
Impôts différés actifs	7.1	3 691	3 691
Actifs non courants		67 134	65 250
Stocks et en-cours	5.5.1	524	478
Créances d'exploitation	5.5.2	2 224	2 659
Subventions à recevoir		2 124	2 052
Actifs financiers	6.1.2	80	172
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.1.2	2 684	2 523
Actifs courants		7 636	7 883
Total de l'actif		74 770	73 132

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

PASSIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	30/06/2016	31/12/2015
Capital	6.3	9 765	9 765
Réserves et résultats accumulés		-22 172	-21 395
Capitaux propres totaux		-12 407	-11 630
Engagements envers le personnel	2.3	955	837
Provisions	5.6	609	583
Subventions d'investissement	5.2	26 375	26 011
Passifs financiers	6.1.2	47 964	44 720
Droit d'utilisation accordé au concessionnaire	5.3	2 553	2 469
Passifs non courants		78 456	74 620
Engagements envers le personnel	2.3	28	52
Provisions	5.6	33	32
Dettes d'exploitation	5.5.3	3 693	4 206
Subventions		1 974	1 793
Passifs financiers	6.1.2	2 993	4 059
Passifs courants		8 721	10 143
Total du passif et des capitaux propres		74 770	73 132

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	1 ^{er} semestre 2016	1 ^{er} semestre 2015 retraité
Chiffre d'affaires	4.1	3 179	3 059
Achats et charges externes	4.2	-1 016	-1 822
Charges de personnel	4.3	-1 193	-68
Impôts et taxes	4.4	-125	-72
Autres produits et charges opérationnels		10	15
Marge opérationnelle		855	1 113
Dotations aux amortissements	5.1.4	-721	-833
Variation nette des provisions	5.6	-28	-6
Reprise de subventions d'investissement	5.2.3	316	297
Résultat de cession d'actifs		14	23
Résultat opérationnel courant		436	594
Pertes de valeur	5.4	-	-
Résultat opérationnel		436	594
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		-	-
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		436	594
Coût de l'endettement financier net et autres	6.1.1	-571	-599
Coût financier net des avantages du personnel		-31	-
Résultat financier		-603	-599
Résultat des activités ordinaires avant impôt		-167	-4
Impôt sur les résultats	7	-	-69
Résultat net des activités ordinaires		-167	-73

La présentation du compte de résultat ayant été modifiée en 2016, le compte de résultat de 2015 a été retraité de façon à rendre sa présentation comparable à celle de 2016. Le rapprochement entre les deux formats de présentation est décrit dans la note 1 – « Faits marquants ».

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	1 ^{er} Semestre 2016	1 ^{er} Semestre 2015 retraité
Résultat net de la période		-167	-73
Autres éléments du résultat global :			
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	6.2.1	-491	388
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		-	-129
Total des autres éléments du résultat global recyclables		-491	259
Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	2.3	-62	-
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies		-	-
Total des autres éléments du résultat global non recyclables		-62	-
Résultat global total de la période		-719	186

L'état du résultat global au 30/06/2015 n'a pas nécessité de retraitement de présentation.

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

En millions d'euros	Capital	Réserves non recyclables	Réserves recyclables	Réserves accumulées	Résultat de la période	Capitaux propres totaux
Capitaux propres au 01/01/2015	9 765	-2	-981	-10 466	-213	-1 897
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-9 916	-9 916
Autres éléments de résultat global	-	-14	211	-	-	197
Résultat global total	-	-14	211	-	-9 916	-9 719
Affectation du résultat	-	-	-	-213	213	-
Variation de périmètre	-	-	-	-13	-	-13
Autres variations	-	-	-	-1	-	-1
Capitaux propres au 31/12/2015	9 765	-15	-770	-10 693	-9 916	-11 630
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-167	-167
Autres éléments de résultat global	-	-62	-491	-	-	-553
Résultat global total	-	-62	-491	-	-167	-719
Affectation du résultat	-	-	-	-9 916	9 916	-
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-
Autres variations (*)	-	2	-	-60	-	-58
Capitaux propres au 30/06/2016	9 765	-75	-1 261	-20 669	-167	-12 407

(*) Correction des amortissements d'écarts de réévaluation issus des déqualifications d'opérations de couverture en Fair Value Hedge, en contrepartie d'une augmentation de la dette.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

En millions d'euros	Notes	1 ^{er} semestre 2016	1 ^{er} semestre 2015 retraité
Résultat net, part du Groupe		-167	-73
Résultat net de l'exercice		-167	-73
Éliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées		-	-
de la charge (produit) d'impôt différé		-	49
des amortissements et provisions		461	547
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)	6.1	-6	-68
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		-14	-23
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		274	432
Éliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant	7	-	20
du coût de l'endettement financier net	6.1	577	658
des produits de dividendes		-	-
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		851	1 110
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	5.5	121	-21
Impôts décaissés (encaissés)		15	-20
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		987	1 069
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		-	-
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	5.1.3	-2 486	-2 629
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		30	25
Acquisition d'actifs financiers		-	-
Variation des prêts et avances consentis		-6	-
Subventions d'investissement reçues	5.2.2	644	547
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-1 818	-2 056
Émission d'emprunts		2 702	1 916
Remboursements d'emprunts		-1 577	-
Intérêts financiers nets versés		-476	-513
Variation des dettes de trésorerie		320	-845
Variation des dérivés		-	-
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		969	558
Incidence des variations de juste valeur		-	-
Variation de trésorerie		138	-429
Trésorerie d'ouverture	6.1.2	2 447	2 851
Trésorerie de clôture	6.1.2	2 585	2 422

La présentation de l'état des flux de trésorerie consolidés ayant été modifiée en 2016, l'état des flux de trésorerie consolidés de 2015 a été retraité de façon à rendre sa présentation comparable à celle de 2016. Le rapprochement entre les deux formats de présentation est décrit dans la note 1 – « Faits marquants ».

PRÉSENTATION DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC RÉSEAU

Le 1^{er} janvier 2015, date d'entrée en vigueur de la loi portant réforme du ferroviaire, RFF prend le nom de SNCF Réseau. SNCF Mobilités a transféré en date du 1^{er} juillet 2015 à SNCF Réseau l'ensemble des biens, droits et obligations rattachés aux missions de gestion de l'Infrastructure. Les Conseils d'administration de SNCF Réseau et SNCF Mobilités ont approuvé l'opération dans leur séance, respectivement du 18 juin et 25 juin 2015. Les opérations de transfert ont été comptabilisées au 1^{er} juillet 2015.

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

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

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

Les comptes consolidés semestriels résumés de l'exercice clos le 30 juin 2016 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 27 juillet 2016.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

1. FAITS MARQUANTS

1.1 NOMINATION DU PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL DE SNCF RÉSEAU

Mercredi 25 mai 2016, Patrick JEANTET a été nommé en Conseil des ministres, Président Délégué du Directoire de SNCF et Président Directeur Général de SNCF Réseau.

1.2 MESURES SUR LE FINANCEMENT DU SYSTÈME FERROVIAIRE

En lien avec la loi du 4 août 2014, à compter de l'exercice 2016, SNCF Réseau bénéficie de l'octroi par l'État d'une subvention d'investissement versée par SNCF au nom et pour le compte de l'État. Ce principe a été intégré dans la trajectoire financière élaborée en fin d'année 2015. Au 30 juin 2016, SNCF Réseau a comptabilisé 50% des versements escomptés au titre de l'exercice 2016, soit 62,5 M€.

À ce jour, ces versements restent conditionnés notamment par l'obtention par le Groupe Public Ferroviaire :

— d'une part, d'un décret ministériel permettant le reclassement d'une partie de la dotation en capital de SNCF Mobilités en réserves distribuables,

— d'autre part, d'une réponse favorable à la demande de rescrit fiscal permettant de neutraliser le coût fiscal de l'opération envisagée.

En outre, certaines mesures sur le financement du système ferroviaire ont été confirmées par le gouvernement le 8 juin 2016 :

« Concernant les infrastructures existantes, l'effort de renouvellement sera poursuivi et porté progressivement à 3 milliards d'euros par an. Dès 2017, ce seront 100 millions d'euros qui seront ajoutés. »

Par ailleurs, le gouvernement a également annoncé :

— la poursuite du plan d'action pour le fret ferroviaire pour les années à venir, avec notamment une subvention de l'État de 90 M€ au titre de l'année 2016 ; cette subvention a été comptabilisée à 50% au 30 juin 2016 ;

— la remise d'un rapport relatif à la trajectoire de la dette de SNCF Réseau au Parlement en août prochain. Ce rapport examinera les conditions de reprise de tout ou partie de cette dette par l'État ;

— la publication d'ici la fin août de la règle d'or du financement des infrastructures visant à lutter contre l'endettement de SNCF Réseau.

Enfin, l'exécutif a annoncé la conclusion du contrat de performance d'ici la fin de l'année.

1.3 COMPARABILITÉ DES EXERCICES

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

Afin de faciliter la comparaison des états financiers entre les exercices 2015 et 2016, les données publiées de SNCF Réseau au 30 juin 2015 ont été retraitées. Le détail des retraitements de présentation opérés est présenté dans les tableaux de passage ci-après.

Le tableau de passage ci-dessous présente le rapprochement entre le compte de résultat de SNCF Réseau du 1^{er} semestre 2015 publié et le format retraité :

En millions d'euros	1 ^{er} Semestre 2015 publié	Reclassements	1 ^{er} Semestre 2015 retraité
Chiffre d'affaires	3 021	38	3 059
Subventions d'exploitation	58	-58	-
Rémunération de la gestion déléguée	-1 572	1 572	-
Autres charges de réseau	-83	83	-
Achats et charges externes		-1 822	-1 822
Charges de personnel		-68	-68
Impôts et taxes	-72	-	-72
Autres produits et charges opérationnelles	-257	272	15
Marge opérationnelle	1 095	17	1 113
Dotations aux amortissements	-837	4	-833
Variation nette des provisions	4	-10	-6
Reprises de subventions d'investissement	296	1	297
Autres produits courants	58	-58	-
Autres charges courantes	-5	5	-
Résultat de cession d'actifs		23	23
Résultat opérationnel courant	612	-17	594
Produits non courants	-	-	-
Charges non courantes	-17	17	-
Pertes de valeur		-	-
Résultat opérationnel	594	-	594
Coût de l'endettement financier brut	-601	-	-601
Résultat de trésorerie et équivalents de trésorerie	1	-	1
Coût de l'endettement financier net	-600	-	-600
Autres produits financiers	12	-	12
Autres charges financières	-12	-	-12
Coût financier net des avantages du personnel	-	-	-
Résultat financier	-599	-	-599
Impôts sur les bénéfices	-69	-	-69
Q-P de résultat des mises en équivalence	-	-	-
Intérêts minoritaires	-	-	-
Résultat net - Part du Groupe	-73	-	-73

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

— Suppression de la ligne « Rémunération de la gestion déléguée » pour l'intégrer dans les « achats et charges externes », la rémunération de la gestion déléguée disparaissant avec la réforme ;

— Les autres reclassements opérés ont été réalisés pour se conformer à la présentation du compte de résultat et de la Marge Opérationnelle (MOP) du Groupe Public Ferroviaire.

Le tableau de passage ci-dessous présente le rapprochement entre le tableau de flux de trésorerie publié en 2015 et le format retraité :

En millions d'euros	1 ^{er} Semestre 2015 publié	Reclassements	1 ^{er} Semestre 2015 retraité
Résultat net de l'exercice	-73	-	-73
Éliminations :			
de la charge (produit) d'impôt	69	-69	
de la charge (produit) d'impôt différé		49	49
des amortissements et provisions	851	-304	547
des reprises de subvention	-297	297	
des autres produits et charges calculées	-46	46	
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		-68	-68
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	-24	1	-23
Capacité d'autofinancement après coût de l'endettement financier net et impôt	479	-47	432
Éliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant		20	20
du coût de l'endettement financier net	600	58	658
Capacité d'autofinancement avant coût de l'endettement financier net et impôt	1 079	31	1 110
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	-31	11	-21
Impôts décaissés (encaissés)	-20	-	-20
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	1 027	42	1 069
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-2 813	184	-2 629
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	48	-22	25
Subventions d'investissement reçues	859	-312	547
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	-1 906	-150	-2 056
Émission d'emprunts	2 584	-668	1 916
Remboursements d'emprunts	-1 526	1 526	-
Intérêts financiers nets versés	-623	110	-513
Variation des dettes de trésorerie	501	-1 347	-845
Variation des placements	-493	493	
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	443	115	558
Incidence des variations de juste valeur		-	-
Variation de trésorerie	-436	6	-429
Trésorerie d'ouverture	2 851	-1	2 851
Trésorerie de clôture	2 416	6	2 422

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

- présentation de l'élimination de l'effet d'impôt sur deux lignes séparées (impôt différé et impôt exigible) ;
- disparition de la ligne « Reprises de subventions » regroupée sur la ligne « Amortissements et provisions » ;
- reclassement des « Ajustements de juste valeur » présentés dans le coût de l'endettement financier sur une ligne dédiée dans la « CAF après coût de l'endettement financier net et impôt » ;
- reclassement des intérêts capitalisés des « Flux de trésorerie liés aux activités de financement » vers les « Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement » ;
- présentation des émissions de billets de trésorerie, nets des remboursements, et reclassements en « Variation des dettes de trésorerie ».

2. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

Le terme « groupe SNCF Réseau », désigne la société mère EPIC SNCF Réseau et ses filiales consolidées. Le terme « l'EPIC SNCF Réseau » désigne la société mère uniquement.

2.1 BASE DE PRÉPARATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Les états financiers consolidés arrêtés au 30 juin 2016 ont été établis conformément à la norme IAS 34 relative à l'information financière intermédiaire. Ces états financiers n'incluent pas toute l'information requise pour des états financiers annuels complets et doivent être lus conjointement avec les états financiers du groupe pour l'exercice clos le 31 décembre 2015.

2.2 APPLICATION DES IFRS

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe SNCF Réseau, arrêtés au titre de l'exercice clos le 30 juin 2016, sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board) et adoptées par l'Union Européenne à cette date. Le référentiel IFRS, tel qu'adopté dans l'Union européenne, peut être consulté sur le site internet de la Commission Européenne (http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/ias/index_fr.htm).

La base de préparation des comptes consolidés semestriels résumés 2016 décrite dans les notes ci-après résulte en conséquence :

— des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant ou à compter du 1^{er} janvier 2016 ;

— des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de l'exercice 2016. Ces options et exemptions sont décrites dans les notes annexes concernées.

2.3 MÉTHODES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES AUX ARRÊTÉS INTERMÉDIAIRES

Les principes et méthodes comptables adoptés dans les états financiers intermédiaires arrêtés au 30 juin 2016 sont identiques à ceux utilisés dans les états financiers annuels arrêtés au 31 décembre 2015.

Par ailleurs, il est précisé :

Avantages au personnel

La provision nette relative aux avantages du personnel est mise à jour sur la base des dernières évaluations actuarielles disponibles à la date de clôture de l'exercice précédent. Elle s'établit à 983 M€ à fin juin 2016 contre 889 M€ à fin décembre 2015. La variation de 94 M€ constatée sur le premier semestre 2016 s'explique principalement par les éléments suivants :

Une revue complète des hypothèses actuarielles a été réalisée pour les engagements de l'EPIC Réseau, principal contributeur du groupe SNCF Réseau. Suite à cette revue, les engagements de l'EPIC Réseau ont augmenté de 84 M€ sur la période, principalement expliqué par la baisse du taux d'actualisation ramené de 1,75% au 31 décembre 2015 à 1,05% au 30 juin 2016. Cette perte actuarielle nette a été répartie comme suit : une charge financière de 23 M€ sur la ligne « Coût financier des avantages du personnel » au titre des avantages à long terme et un impact négatif de 61 M€ sur les réserves non recyclables en capitaux propres au titre des avantages postérieurs à l'emploi.

La loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire au 1^{er} juillet 2015 garantissait aux agents transférés de l'EPIC SNCF Mobilités l'intégralité de leurs droits acquis au titre des avantages du personnel dont ils étaient alors bénéficiaires.

Depuis le 1^{er} janvier 2016, les avantages octroyés aux agents transférés de l'EPIC SNCF Mobilités sont progressivement étendus aux agents de l'ex. Réseau Ferré de France (RFF). Au titre du premier semestre 2016, cette convergence qui concerne environ 1 500 agents n'a pas eu d'impacts matériels sur l'évolution globale des engagements.

2.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION

Entités contrôlées, co-entreprises et entreprises associées

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

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

Sont comptabilisés suivant la méthode de la mise en équivalence, les partenariats qualifiés de co-entreprises « joint-venture » au sens de la norme IFRS 11.

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

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

L'entrée dans le périmètre des entités Sféris et Eurailscout BV est consécutive au transfert de la Branche Infrastructure à SNCF Réseau au 1^{er} juillet 2015.

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

3. ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

3.1 MISE EN SERVICE DE LA LGV EST - SECONDE PHASE

La seconde phase de la LGV Est Européenne a été mise en service commercialement le 3 juillet 2016. Les montants concernés sont de 1 892 M€ au titre des actifs immobilisés et de 1 248 M€ au titre des subventions d'investissement.

3.2 TRANSFERTS D'ACTIFS COMPLÉMENTAIRES

Les transferts complémentaires au titre de l'art. 29 seront mis en œuvre en juillet 2016 avec une date d'effet au 01/01/2016, pour un montant total de 19,3 M€. Ces transferts ont été présentés en Conseil d'administration du 28/04/2016 et ont fait l'objet d'un avenant à la convention de transfert initiale signé en date du 23/05/2016 par les Présidents de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau. Les actifs concernés sont des terrains et bâtiments, des postes d'aiguillage et autres installations techniques, des quais voyageurs, des actifs immatériels (noms de domaine, marques) ainsi que des logiciels.

La mise en œuvre des transferts au titre de l'art. 31-2 présentés en Conseil d'administration du 08/12/2015 sera réalisée au 01/07/2016. Ces transferts ont reçu un avis favorable de l'ARAFER le 25/05/2016. Le montant de ces transferts s'élève à 50 M€. Les actifs concernés sont des stations services, des cours de marchandises, des ITE et d'autres installations de services (voies de garage, voies RFN...).

3.3 CONTRÔLE FISCAL

Le contrôle fiscal engagé fin juillet 2015 a pris fin par une réunion de synthèse qui s'est tenue le 11/07/2016. Plusieurs chefs de redressement ont été présentés dont la requalification en subvention d'équilibre des redevances d'accès TER (hors Île-de-France) versées par l'État pour le compte des régions concernées. Ce chef de redressement est rejeté par SNCF Réseau. Aucune provision n'a en conséquence été comptabilisée dans les comptes semestriels 2016 à ce titre et SNCF Réseau a maintenu ces éléments en chiffre d'affaires dans sa trajectoire financière. La confirmation de ce redressement aurait un impact majeur sur la valorisation des actifs.

3.4 PROJET PERPIGNAN-FIGUERAS

Suites aux difficultés d'exploitation rencontrées depuis 2013 par la société concessionnaire TP Ferro, chargée en 1995 de la construction et de l'exploitation d'une ligne ferroviaire entre la France et l'Espagne (la section internationale), et à la procédure d'insolvabilité ouverte le 1^{er} septembre 2015 par le tribunal de commerce de Gerone (Espagne), la liquidation judiciaire de la société TP Ferro pourrait être prononcée rapidement, tout en autorisant la poursuite de l'activité de la société concessionnaire jusqu'à la reprise de l'exploitation de la section internationale dans les conditions déterminées par la République française et le Royaume d'Espagne.

La République française et le Royaume d'Espagne souhaitant assurer la continuité des circulations ferroviaires entre la France et l'Espagne, ont demandé à Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) et SNCF Réseau d'entamer un processus à l'issue duquel, l'exploitation et la maintenance de la section internationale seront confiées à titre transitoire par les États aux gestionnaires d'infrastructures ferroviaires espagnol et français, qui constitueront à cet effet une société commune de droit espagnol. La reprise de l'exploitation et de l'entretien de la ligne devrait être réalisée au plus tard 4 mois après le prononcé de la liquidation, qui pourrait intervenir début octobre 2016.

Les statuts et pacte d'actionnaires sont en cours de rédaction, et le marché de service, qui liera les États concédants avec la future filiale commune, est en cours de négociation.

4. MARGE OPÉRATIONNELLE

4.1 CHIFFRE D'AFFAIRES

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

- redevances d'accès ;
- redevances de réservation ;
- redevances de circulation ;
- redevances d'accès en gare (redevance quai) ;
- redevances d'utilisation des installations de traction électrique comprenant la redevance pour l'usage des installations de traction électrique (RCE) et la redevance de transport et de distribution de l'électricité (RCTE).

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

Les autres produits se composent essentiellement, de prestations d'études, de produits locatifs et de ventes de matières.

Le chiffre d'affaires se décompose ainsi :

En millions d'euros	1 ^{er} semestre 2016	1 ^{er} semestre 2015 retraité	Variation
Redevance d'accès	992	990	2
Redevance réservation	995	1 039	-44
Redevance circulation	664	706	-42
Redevance quai	53	50	3
Redevances complémentaires d'électricité et de transport d'électricité *	116	134	-17
Autres recettes	23	22	2
Redevances d'infrastructure	2 843	2 940	-97
Compensation FRET	46	38	8
Autres produits	289	81	209
Total Chiffre d'affaires	3 179	3 059	120

* dont redevance de transport d'électricité : 77 M€

Est comptabilisée en chiffre d'affaires la quote-part de 50% à fin juin de la compensation fret 2016, soit 46 M€.

4.2 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

Les achats et autres charges externes se décomposent comme suit :

En millions d'euros	1 ^{er} semestre 2016	1 ^{er} semestre 2015 retraité	Variation
Rémunération de la gestion déléguée	-	-1 572	1 572
Transport électricité et Moyen de traction	-168	-83	-85
Entretien et maintenance	-243	-38	-205
Honoraires et prestations informatiques	-131	-98	-33
Patrimoine	-269	-23	-246
Autres achats et charges externes	-206	-8	-198
Achats et charges externes	-1 016	-1 822	806

Rémunération de la gestion déléguée jusqu'au 30 juin 2015

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

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

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

Autres achats et charges externes

Ce poste inclut les services facturés par le groupe. (Cf 9.1)

4.3 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Au 30 juin 2016, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

En millions d'euros	1 ^{er} semestre 2016	1 ^{er} semestre 2015 retraité	Variation
Salaires	-1 189	-63	-1 126
Autres avantages du personnel	-1	3	-4
Personnel refacturé détaché et intérimaire	-3	-9	5
Charges de personnel nettes	-1 193	-68	-1 125
Effectif moyen équivalent temps plein	53 747	1 544	52 203

Les effectifs au 30 juin 2015, ne tiennent compte que du périmètre ex-RFF, puisque le transfert de SNCF Infrastructure est intervenu au 1^{er} juillet 2015. Dans l'hypothèse où le transfert aurait eu lieu au 1^{er} janvier 2015, l'effectif moyen équivalent temps plein ressortirait à 53 652 ETP (avant prise en compte des transferts intra-GPF) pour un montant de charges de personnel nettes de 1 226 M€ au titre du premier semestre 2015.

4.4 IMPÔTS ET TAXES

En millions d'euros	1 ^{er} semestre 2016	1 ^{er} semestre 2015 retraité	Variation
Taxes foncières	-26	-35	9
Contribution Économique Territoriale	-48	-24	-24
Autres impôts et taxes	-50	-12	-38
Total Impôts et Taxes	-125	-72	-53

L'évolution des impôts et taxes s'explique par un effet périmètre lié à la réforme.

5. ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

5.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

5.1.1 Immobilisations incorporelles

La valeur nette des immobilisations incorporelles au 30 juin 2016 s'analyse comme suit :

En millions d'euros	30/06/2016			31/12/2015		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels	366	-292	74	352	-267	84
Autres immobilisations incorporelles	149	-83	66	148	-68	80
Immobilisations incorporelles en cours	88	-	88	82	-	82
TOTAL	603	-375	229	582	-336	246

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

En millions d'euros	Concessions, brevets, logiciels	Autres immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2015	66	17	16	98
Acquisitions	2	-	63	65
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-34	-31	-	-64
Pertes de valeur	-23	-22	-	-45
Variations de périmètre	46	-	28	73
Autres variations	27	115	-24	119
Valeur nette comptable au 31/12/2015	84	80	82	246
Acquisitions	-	-	21	22
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-15	-12	-	-26
Pertes de valeur	-	-	-	-
Autres variations	4	-2	-15	-13
Valeur nette comptable au 30/06/2016	74	66	88	229

Les acquisitions de l'exercice 2016 intègrent les logiciels produits en interne mis en service ou toujours en cours de développement.

Le montant des immobilisations incorporelles mises en service s'élève à 18 M€ pour l'exercice 2016 (dont 1 M€ de composants « procédés industriels »), contre 142 M€ en 2015.

5.1.2 Immobilisations corporelles

La valeur nette des immobilisations corporelles au 30 juin 2016 se décompose comme suit :

En millions d'euros	30/06/2016			31/12/2015		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	359	-23	336	361	-23	339
Terrains et constructions	9 017	-3 107	5 909	8 904	-2 648	6 256
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	40 669	-17 514	23 155	40 417	-17 431	22 986
ITMO et autres	1 039	-840	199	990	-800	191
Électrification, télécommunication, signalisation	13 008	-7 423	5 586	12 863	-7 370	5 494
Matériel de transport	989	-826	163	1 001	-802	199
Immobilisations corporelles en cours	23 947	-28	23 919	22 035	-22	22 013
TOTAL	89 028	-29 761	59 267	86 572	-29 096	57 476

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

En millions d'euros	Immeubles de placement	Terrains et constructions	Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	ITMO et autres	Électrification, télécommunication, signalisation	Matériel de transport	Immobilisations corporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2015	355	7 598	28 759	23	6 694	3	18 306	61 738
Acquisitions	-	-	71	3	-	-	5 622	5 697
Cessions	-15	-	-	-2	-	-	-1	-18
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-	-139	-972	-33	-555	-13	-9	-1 721
Pertes de valeur	-	-1 720	-6 238	-52	-1 493	-55	-	-9 557
Variation de périmètre	-	152	3	203	31	252	72	713
Autres variations	-1	364	1 362	48	817	10	-1 978	623
Valeur nette comptable au 31/12/2015	339	6 256	22 986	190	5 494	199	22 013	57 476
Acquisitions	-	-	-	2	-	-	2 327	2 328
Cessions	-2	-	-	-	-	-	-	-2
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-	-60	-393	-21	-210	-9	-6	-700
Pertes de valeur	-	-1	-	-	-	-	-	-
Autres variations	-1	-286	562	28	302	-26	-415	165
Valeur nette comptable au 30/06/2016	336	5 909	23 155	199	5 586	163	23 919	59 267

Le montant des immobilisations corporelles mises en service s'élève à 564 M€ :

- 421 M€ de projets ferroviaires ;
- 78 M€ au titre de GSMR ;
- 15 M€ au titre de l'activation des intérêts ;
- 50 M€ de projets divers dont du matériel ferroviaire, de l'outillage et autres projets de fonctionnement.

Le détail des dotations aux amortissements est donné en note 5.1.4 ci-après.

La variation de la part de la concession SEA a été comptabilisée à l'avancement pour 738 M€ au 31 décembre 2015 et 136 M€ au 30 juin 2016 (cf. ligne « Autres variations »). Les autres mouvements

sur la ligne « Autres variations » correspondent pour l'essentiel à une ventilation de la perte de valeur par ligne d'immobilisation plus fine que celle comptabilisée 31 décembre 2015.

5.1.3 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

En millions d'euros	1 ^{er} semestre 2016	1 ^{er} semestre 2015 retraité
Immobilisations corporelles	-2 335	-2 847
Immobilisations incorporelles	-22	-11
Total acquisitions	-2 357	-2 858
Variation des dettes sur immobilisations	-129	230
Flux d'investissement corporels et incorporels	-2 486	-2 628

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations incorporelles du semestre comprend 26 M€ de production immobilisée sur projets informatiques.

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles pour le semestre s'élève à 2 335 M€ et comprend 1 701 M€ de production immobilisée.

Ce montant comprend principalement:

— 2 066 M€ de dépenses d'investissement infrastructure qui se décomposent principalement en :

- 1 648 M€ de production directe ;
- 284 M€ de production au titre des PPP et des concessions (GSMR 51 M€, BPL 98 M€, CNM 131 M€, SEA 4 M€) ;
- 81 M€ de production acquise auprès de tiers mandatés ;
- 53 M€ d'opérations de gros entretien.

— 168 M€ au titre de l'activation des intérêts ;

— 102 M€ d'autres investissements.

5.1.4 Dotations aux amortissements

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

En millions d'euros	1 ^{er} semestre 2016	1 ^{er} semestre 2015 retraité	Variation
Dotations aux amortissements incorporels	-26	-16	-11
Dotations aux amortissements corporels	-694	-818	123
Dotations aux amortissements	-721	-833	112

Les mouvements de la période se décomposent comme suit :

En millions d'euros	Montant brut au 31/12/2015	Augmentation	Mise en service	Reclassement	Montant brut au 30/06/2016
	10 185	598	-140	33	10 676

Subventions de développement sur immobilisations en service

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

En millions d'euros	Immobilisations incorporelles	Terrains et constructions	Voies, terrassement, ouvrages d'art et passages à niveaux	ITMO, électrification, télécom	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2015	27	1 708	7 749	2 907	12 390
Mises en service de subventions sur l'exercice	-	16	38	86	140
Quote part de subvention virée au résultat	-4	-35	-103	-106	-248
Valeur nette comptable au 30/06/2016	23	1 689	7 684	2 886	12 282

Suite à la comptabilisation de la perte de valeur des actifs d'infrastructure au 31 décembre 2015, la valeur nette comptable des actifs dépréciés a été ajustée de 9,6 milliards d'euros ; les dotations aux amortissements ont été recalculées sur cette nouvelle base au 30 juin 2016 conduisant à un montant inférieur de 180 M€ à celui qui aurait été comptabilisé sur une base non dépréciée.

5.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT

5.2.1 Synthèse des subventions non courantes

En millions d'euros	30/06/2016	31/12/2015
Subventions de développement sur immobilisations en cours	10 676	10 185
Subventions de développement sur immobilisations en service (*)	12 282	12 390
Subventions de régénération sur immobilisations en service (*)	3 368	3 435
Subvention de régénération sur immobilisations en cours	49	-
Total	26 375	26 011

(*) Nettes de reprises

Subventions de développement sur immobilisations en cours

Les subventions présentées en passifs non courants correspondent aux subventions acquises sur immobilisations en cours.

La subvention au 30 juin 2016 s'élève à 10 676 M€, dont 2 836 M€ de subventions d'investissement au titre du projet en PPP SEA.

Subvention de régénération sur immobilisations en service

L'ensemble des subventions de régénération reçues de l'État jusqu'en 2008 inclus, a été mis en service. Les reprises en résultat se poursuivent au rythme présenté dans le tableau ci-après :

En millions d'euros

Année de mise en service	Date de mise en service	Durée de reprise	Montant en service	Cumul reprise	Montant net au 30/06/2016
2004	01/07/2004	38	675	-213	462
2005	25/03/2005	42	574	-154	420
2006	09/05/2006	42	878	-213	665
2007	21/03/2007	35	734	-195	539
2008	17/04/2008	33	69	-17	52
2009	17/01/2009	42	844	-195	649
2010	22/01/2010	38	436	-121	315
2011	01/01/2011	51	20	-3	17
2012	01/01/2012	28	255	-75	180
2013	01/01/2013	41	75	-6	69
Total			4 560	-1 192	3 369

5.2.2 Subventions d'investissements reçues

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

En millions d'euros	1 ^{er} semestre 2016	1 ^{er} semestre 2015 retraité
Appels de subventions	647	1 190
Variation des créances sur subventions	-2	-643
Subventions d'investissement reçues	644	547

5.2.3 Reprise de subventions d'investissement

En millions d'euros	1 ^{er} semestre 2016	1 ^{er} semestre 2015 retraité	Variation
Reprises de subventions d'investissement de développement	254	297	-43
Reprises de subv. de renouvellement et mises aux normes	61	-	61
Reprises de subventions d'investissement	316	297	18

5.3 DROIT D'UTILISATION ACCORDÉ AU CONCESSIONNAIRE

Dans le cadre du contrat de concession SEA, un passif appelé « Droit d'utilisation accordé au concessionnaire » a été comptabilisé pour un montant de 2 553 M€ au 30 juin 2016 contre 2 469 M€ au 31 décembre 2015. Il représente la quote-part de l'investissement financé par le concessionnaire. Ce montant est fonction du pourcentage d'avancement qui est de 98,4% au 30 juin 2016, communiqué par le tiers concessionnaire sur la base du contrat initial.

5.4 VALEUR RECOUVRABLE DES ACTIFS À LA DATE DE CLÔTURE (UGT INFRASTRUCTURE)

Au moment de la clôture des comptes au 31 décembre 2015, les discussions avec l'État, préalables à la signature du contrat pluriannuel de performance prévu par la loi du 4 août 2014, ont permis à la direction d'élaborer une trajectoire financière de SNCF Réseau prenant en compte les évolutions et hypothèses structurantes discutées et arbitrées avec l'État.

Cette trajectoire financière a été approuvée par le Conseil d'administration du 9 mars 2016 de SNCF Réseau qui considère que la trajectoire financière ainsi élaborée représente la meilleure estimation des perspectives d'activité pour les 15 ans à venir.

Ces différents éléments ont été pris en compte dans le test de perte de valeur au 31/12/2015, dans un contexte de difficultés d'appréciation des incidences de nouveaux enjeux, notamment l'accroissement de la concurrence intermodale et la nécessité d'accroître l'entretien courant et d'accentuer l'effort de régénération. Ils ont conduit à la comptabilisation d'une dépréciation de 9,6 milliards d'euros des actifs immobilisés de l'UGT Infrastructure en procédant aux adaptations méthodologiques suivantes :

— Le test est établi sur la base de flux calculés sur les dix années de la trajectoire économique, prolongée de 5 ans pour constituer l'année normative. L'année normative, en l'espèce 2030, représente l'année pour laquelle l'état du réseau est considéré comme stabilisé à un niveau de performance suffisant. En l'absence de finalisation du contrat de performance, la Direction considère que la trajectoire financière construite représente la meilleure vision des perspectives d'activité de l'EPIC SNCF Réseau pour les dix ans à venir.

— Dans la projection des flux de trésorerie après IS, l'IS retenu est un IS décaissé et non un IS théorique au taux de 34,43% afin de prendre en compte l'utilisation des déficits reportables.

Il est rappelé également ci-après les hypothèses clés de réalisation du test de valeur au 31/12/2015 qui concernent le niveau des péages, tel qu'il ressort des prévisions de trafic, des concours publics et de la maintenance du réseau existant.

Par ailleurs, le nouveau modèle tarifaire applicable à compter de 2018, toujours en cours de discussion, ne remet pas en cause les hypothèses retenues en matière de tarification.

Les prévisions de trafic du plan à 15 ans faites au 31 décembre 2015 dans le cadre du Groupe Public Ferroviaire sont cohérentes avec celles de SNCF Mobilités.

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

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

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

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

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

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

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

Il convient de noter également que le gouvernement a confirmé son soutien au secteur ferroviaire dans le cadre des questions d'actualité à l'Assemblée nationale en date du 8 juin dernier, il a également confirmé la trajectoire de régénération retenue par l'EPIC SNCF Réseau qui atteint 3 milliards d'euros en 2020.

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

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

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 l'EPIC SNCF Réseau ; ce taux est également corroboré par un modèle d'évaluation des actifs financiers appliqué à une structure cible vers laquelle l'EPIC SNCF Réseau pourrait évoluer.

La valeur nette comptable de référence des actifs de l'UGT Infrastructure s'élève au 30/06/2016 à 33,9 Md€ contre 33 Md€ au 31/12/2015 après dépréciation. Elle comprend la VNC (Valeur Nette Comptable) des actifs en service diminuée des subventions d'investissement correspondantes, pour 19,4 Md€, augmentée des immobilisations en cours de construction (de renouvellement et de développement dont les 4 grandes LGV en voie d'achèvement) nettes des subventions correspondantes et du financement du concessionnaire, pour respectivement 13,2 Md€ et 2,5 Md€, et augmentée des créances d'IDA pour 3,7 Md€ et du BFR.

Pour rappel, la dépréciation comptabilisée au 31 décembre 2015 a été entièrement affectée aux actifs corporels et incorporels de l'UGT Infrastructure, l'Entreprise considérant que ses actifs d'impôts différés sont intégralement recouvrables. SNCF Réseau considère en effet que le déficit sera consommé en 2060 sur la base des flux retenus pour déterminer la valeur recouvrable de l'UGT. Cette valeur dépend notamment de la mise en œuvre par l'État de l'ensemble des moyens et

engagements nécessaires pour la soutenir, ainsi que la capacité de l'Entreprise à atteindre ses plans de productivité. La réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront différer de manière sensible des estimations retenues.

En l'absence de nouveaux indices de perte de valeur depuis la dernière clôture annuelle, il n'a pas été réalisé de test de valeur des actifs de l'UGT Infrastructure dans le cadre de la clôture des comptes au 30 juin 2016.

Il est rappelé que les indicateurs de perte de valeur retenus sont :

- taux d'intérêt de marché ;
- environnement socio-économique (par exemple, évolutions du contexte concurrentiel) ;
- environnement budgétaire public (par exemple, capacité de l'État ou des collectivités territoriales à honorer leurs engagements) ;
- business plan de l'entreprise ;
- trajectoire de maintenance de l'entreprise ;
- politique de rémunération du personnel ;
- structure de tarification des péages ;
- modèle de financement de l'entreprise ou d'un de ses projets significatifs.

L'entreprise considère qu'il y a indice de perte de valeur en cas d'évolution significative et jugée pérenne ou de long terme d'un de ces indicateurs.

Pour mémoire, les sensibilités déterminées au 31 décembre 2015 étaient les suivantes :

- sensibilité aux paramètres de valorisation :
 - Une variation de +/- 10 point de base du taux d'actualisation représente une variation de +/- 1,1 Md€ de valeur recouvrable.
 - Une variation de +/- 10 point de base du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de +0,7 Md€.
 - sensibilité aux flux de trésorerie sur la période 2016-2030 (y compris effet IS) :

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

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

5.5 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL

En millions d'euros	1 ^{er} semestre 2016	1 ^{er} semestre 2015 retraité
Stocks et en-cours	-33	-3
Créances d'exploitation	237	-68
Dettes d'exploitation	-83	50
Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés	121	-21

5.5.1 Stocks et en-cours

En millions d'euros	30/06/2016		31/12/2015		Variation
	Brut	Dépréciation	Net	Net	
Matières premières	524	-97	428	391	36
Produits finis	84	-	84	68	16
En-cours de production	13	-	13	18	-6
Stocks et en-cours	621	-97	524	478	46

5.5.2 Créances d'exploitation

En millions d'euros	30/06/2016		31/12/2015		Variation
	Brut	Dépréciation	Net	Net	
Clients et comptes rattachés	1 032	-27	1 006	1 209	-203
Créances sur l'État et les collectivités	450	-	450	525	-75
Autres créances d'exploitation	771	-3	768	925	-154
Montant net des créances d'exploitation	2 254	-30	2 224	2 659	-435

La diminution des créances d'exploitation de -435 M€ provient principalement de l'effet combiné du paiement de la redevance d'accès par l'État et du règlement par SNCF Mobilités du solde du transfert.

5.5.3 Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs

En millions d'euros	30/06/2016	31/12/2015	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	2 101	2 283	-181
<i>dont dettes sur acquisitions d'immobilisations</i>	437	839	-402
Avances et acomptes reçus sur commande	124	316	-192
<i>dont avances reçues sur cession d'immobilisations</i>	7	7	1
Dettes sociales	602	578	24
Dettes sur l'État et les collectivités	275	447	-173
Autres dettes d'exploitation	119	135	-15
Produits constatés d'avance	472	447	26
Total des dettes d'exploitation	3 693	4 206	-513

La diminution des dettes d'exploitation de -513 M€ résulte pour l'essentiel du règlement d'importantes échéances contractuelles dans le cadre des contrats de PPP et de la concession SEA et du règlement des cours fret transférées par SNCF Mobilités dans le cadre de la réforme.

5.6 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

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

En millions d'euros	01/01/2016	Variation de périmètre	Dotations	Reprise utilisée	Reprise non utilisée	Autres variations	30/06/2016	dont courant	dont non courant
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	46	-	5	-	-	-	52	3	49
Risques environnementaux	147	-	1	-2	-	2	148	-	148
Litiges et risques contractuels	194	-	37	-3	-21	-	207	15	192
Coût de déménagement	16	-	-	-	-	-	16	11	5
Autres	212	-	9	-	-	-	220	4	216
Total provisions	615	-	51	-5	-22	2	642	33	609

5.6.1 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

Les provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers concernent des litiges avec l'administration fiscale et des organismes sociaux en cours.

Comme mentionné en note 3.3, l'entreprise a fait l'objet d'un contrôle fiscal et a comptabilisé une provision pour les éléments de redressement acceptés. En revanche, elle en conteste d'autres, dont la requalification en subvention d'équilibre des redevances d'accès TER versées par l'Etat pour le compte des régions et qui fera l'objet d'une démarche contentieuse. Aucune provision n'a ainsi été comptabilisée sur ces éléments contestés par l'entreprise.

5.6.2 Provisions pour risques environnementaux

Au 30 juin 2016, les risques environnementaux provisionnés concernent principalement le traitement des traverses créosotées, les coûts de désamiantage de bâtiments et de matériel roulants et les coûts liés à la dépollution des sols.

5.6.3 Provisions pour litiges et risques contractuels Procédures juridiques en cours

— Litiges concernant les inondations en Arles de décembre 2003

Aucune évolution significative n'a été constatée sur ce dossier au cours du 1^{er} semestre 2016.

— Accident de Brétigny-sur-Orge

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

SNCF Réseau et SNCF Mobilités contestent les expertises.

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

— Accident Eckwersheim LGV

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

Le reste des provisions pour litiges et risques contractuels est composé de montants individuellement non significatifs.

6. CAPITAUX ET FINANCEMENTS

6.1 ENDETTEMENT FINANCIER NET

6.1.1 Coût de l'endettement financier net

Le « coût de l'endettement financier net et autres » s'analyse comme suit :

En millions d'euros	1 ^{er} semestre 2016	1 ^{er} semestre 2015 retraité	Variation
Charges d'intérêts sur dette (y compris coût amorti)	-576	-599	23
Autres charges et produits financiers	-1	1	-1
Perte ou gain de juste valeur	6	-	6
Coût de l'endettement financier net et autres (*)	-571	-599	27

(*) Hors coût financier des avantages du personnel

6.1.2 Calcul de l'endettement financier net

Les tableaux suivants présentent les catégories et classes des actifs et passifs financiers ainsi que les modalités de leur évaluation à la juste valeur.

La juste valeur des instruments dérivés actifs ou passifs est classée en courant ou non courant selon l'échéance finale du produit dérivé. Les actifs ou passifs financiers dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de clôture sont classés en courant.

Les lignes de prêts, d'emprunts et de juste valeur sur les instruments dérivés comprennent les intérêts courus non échus.

Pour les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans le bilan, le niveau de la hiérarchie de juste valeur est indiqué par catégorie, trois différents niveaux étant prévus par la norme IFRS 13 :

— Niveau 1 : juste valeur évaluée à partir de cours cotés par référence au cours de bourse à la date de clôture pour les instruments financiers cotés.

— Niveau 2 : juste valeur évaluée à partir de données observables directement ou indirectement sur le marché mais qui ne sont pas des cours cotés. Il est utilisé pour les instruments financiers non cotés pour lesquels il existe des instruments cotés similaires en nature et maturité et par référence au cours de bourse de ces instruments.

— Niveau 3 : juste valeur déterminée à partir de techniques de valorisation non basées sur des données observables de marché. Il est utilisé pour les autres instruments non cotés. La juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que l'actif net réévalué, les flux de trésorerie actualisés ou les modèles d'évaluation retenus pour les options.

En millions d'euros				À la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	À la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Niveaux de juste valeur			Juste valeur de la classe
	Courant	Non courant	EFN						Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	
Titres de participation	-	1	1	-	1	-	-	1	-	-	-	1
Prêts et créances	-	6	6	-	6	-	-	6	-	-	-	6
Actifs de retraite	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs disponibles à la vente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs à la juste valeur par résultat	19	-	19	-	-	19	-	19	19	-	-	19
Dérivés actifs	62	1 592	1 653	-	-	45	1 609	1 653	-	1 653	-	1 653
Actifs financiers de concession	-	2 339	-	-	2 339	-	-	2 339	-	-	-	2 339
Actifs financiers	80	3 938	1 679	-	2 346	63	1 609	4 018	19	1 653	-	4 018
OPCVM	2 408	-	2 408	-	-	2 408	-	2 408	2 408	-	-	2 408
Disponibilités	275	-	275	-	-	275	-	275	275	-	-	275
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 684	-	2 684	-	-	2 684	-	2 684	2 684	-	-	2 684
Emprunts obligataires	809	42 041	42 850	-	42 850	-	-	42 850	-	-	-	52 150
Emprunts auprès des établissements de crédit	150	275	425	-	425	-	-	425	-	-	-	451
Autres emprunts	4	39	43	-	43	-	-	43	-	-	-	36
Emprunts SNCF	54	675	729	-	729	-	-	729	-	-	-	1 114
Dettes de location financement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Emprunts, dont	1 017	43 030	44 047	-	44 047	-	-	44 047	-	-	-	53 752
Emprunts évalués au coût amorti	605	32 300	32 905	-	32 905	-	-	32 905	-	-	-	42 613
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	268	7 311	7 579	-	7 579	-	-	7 579	-	-	-	7 579
Emprunts avec couverture de juste valeur	144	3 419	3 563	-	3 563	-	-	3 563	-	-	-	3 560
Emprunts évalués selon l'option juste valeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dérivés passifs	40	2 474	2 514	-	-	38	2 476	2 514	-	2 514	-	2 514
Trésorerie passive	98	-	98	-	98	-	-	98	98	-	-	98
Dettes de trésorerie	1 838	-	1 838	-	1 838	-	-	1 838	1 838	-	-	1 838
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Passifs financiers de concession	-	2 460	-	-	2 460	-	-	2 460	-	-	-	2 460
Passifs financiers	2 993	47 964	48 497	-	48 443	38	2 476	50 957	1 936	2 514	-	60 662
Endettement financier net	229	43 905	44 135	-	45 976	-2 709	867	44 135	-766	861	-	53 840

Les éléments constitutifs de l'EFN sont définis dans les comptes annuels, les éléments exclus de l'EFN n'apparaissent ni dans la colonne « EFN » ni dans le sous-total « Endettement financier net ».

Les données de Juste Valeur relatives aux classes non comptabilisées à la Juste Valeur au Bilan ont été déterminées suivant le niveau 2.

31/12/2015

Qualification comptable

Niveaux de juste valeur

En millions d'euros	Qualification comptable			Niveaux de juste valeur								
	Courant	Non courant	EFN	À la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	À la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Juste valeur de la classe
Titres de participation	-	1	1	-	1	-	-	1	-	-	-	1
Prêts et créances	-	6	6	-	6	-	-	6	-	-	-	6
Actifs de retraite	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs disponibles à la vente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs à la juste valeur par résultat	47	-	47	-	-	47	-	47	47	-	-	47
Dérivés actifs	125	1 641	1 766	-	-	58	1 709	1 766	-	1 766	-	1 766
Actifs financiers de concession	-	2 179	-	-	2 179	-	-	2 179	-	-	-	2 179
Actifs financiers	172	3 827	1 820	-	2 186	104	1 709	3 999	47	1 766	-	3 999
OPCVM	2 169	-	2 169	-	-	2 169	-	2 169	2 169	-	-	2 169
Disponibilités	353	-	353	-	-	353	-	353	353	-	-	353
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 523	-	2 523	-	-	2 523	-	2 523	2 523	-	-	2 523
Emprunts obligataires	1 859	40 032	41 891	-	41 891	-	-	41 891	-	-	-	48 704
Emprunts auprès des établissements de crédit	350	75	425	-	425	-	-	425	-	-	-	425
Autres emprunts	3	39	42	-	42	-	-	42	-	-	-	42
Emprunts SNCF	184	675	858	-	858	-	-	858	-	-	-	1 233
Dettes de location financement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Emprunts, dont	2 396	40 821	43 216	-	43 216	-	-	43 216	-	-	-	50 404
Emprunts évalués au coût amorti	717	29 635	30 353	-	30 353	-	-	30 353	-	-	-	37 540
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	857	7 726	8 583	-	8 583	-	-	8 583	-	-	-	8 583
Emprunts avec couverture de juste valeur	821	3 455	4 277	-	4 277	-	-	4 277	-	-	-	4 277
Emprunts évalués selon l'option juste valeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dérivés passifs	42	1 641	1 683	-	-	26	1 657	1 683	-	1 683	-	1 683
Trésorerie passive	75	-	75	-	75	-	-	75	75	-	-	75
Dettes de trésorerie	1 546	-	1 546	-	1 546	-	-	1 546	1 546	-	-	1 546
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Passifs financiers de concession	-	2 258	-	-	2 258	-	-	2 258	-	-	-	2 258
Passifs financiers	4 059	44 720	46 521	-	47 096	26	1 657	48 779	1 622	1 683	-	55 966
Endettement financier net	1 365	40 814	42 178	-	44 831	-2 601	-52	42 178	-948	-83	-	49 366

6.1.2.1 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont constitués des liquidités immédiatement disponibles (disponibilités) et des placements à très court terme, facilement convertibles en un montant connu de trésorerie, dont l'échéance à la date d'origine est inférieure ou égale à trois mois et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur. En particulier, les placements en SICAV et Fonds Communs de Placement monétaires dont la sensibilité est marginale sont classés dans cette catégorie. Il s'agit notamment de SICAV et Fonds

Communs de Placement de la catégorie monétaire euros selon l'AMF ou qui ont une sensibilité inférieure à 0,25 point de base.

Pour ces titres, la juste valeur retenue est la valeur liquidative des OPCVM. Elle relève du niveau 1 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 7.2 d'IFRS 13. Ces titres sont comptabilisés à leur juste valeur avec variations de juste valeur en résultat financier.

En revanche, compte tenu de leur durée résiduelle à la clôture, les autres placements, notamment les titres de créance négociables, sont comptabilisés à leur valeur nominale, le Groupe considérant qu'elle constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché.

Les concours bancaires courants classés parmi les passifs financiers courants font partie de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour l'élaboration de l'état des flux de trésorerie.

En millions d'euros	30/06/2016	31/12/2015	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à 3 mois (*)	2 408	2 169	239
Disponibilités	275	353	-78
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière	2 684	2 523	161
Intérêts courus à payer	-	-	-
Concours bancaires courants	98	75	23
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie	2 585	2 447	138

(*) y compris dépôts et billets de trésorerie

6.1.2.2 Dette nette

SNCF Réseau a recours aux marchés internationaux de capitaux afin de couvrir son besoin de financement long terme sous la forme majoritairement d'émissions obligataires publiques et de placements privés et dans une moindre mesure d'emprunts contractés auprès d'établissements de crédit et/ou de collectivités locales.

La dette nette en valeur comptable IFRS s'élève à 44,3 Md€ (contre 42,3 Md€ au 31 décembre 2015, soit une augmentation de 2 Md€).

La dette nette en valeur de remboursement (valeur comptable CRC hors PPP, ICNE, collatéraux et dépôts et cautionnements) s'élève à 40,8 Md€ (contre 39,3 Md€ au 31 décembre 2015, soit une augmentation de 1,5 Md€ qui s'explique par :

— des ressources à long terme levées pour un montant nominal de 2,57 Md€ (2,74 Md€ en valeur comptable IFRS) en 11 opérations (3 émissions primaires et 8 abondements) :

– émissions obligataires publiques libellées en euros pour 2,33 Md€ ;

– ligne de crédit avec BEI renouvelée pour 200 M€ sur une durée de 22 ans ;

– émission sous format privé : abondement pour 40 M€ d'une émission à 100 ans lancée en 2015.

— des remboursements d'emprunts MLT pour -1,58 Md€ ;

— une variation de la trésorerie et de la dette court terme pour +0,49 Md€.

Les émissions publiques de l'année 2016 sont détaillées dans le tableau ci-après.

En millions d'euros	Montant nominal	Devise	Échéance	Taux	Total IFRS
Émissions obligataires publics 2016	2 325				2 462
EMTN RFF 3,30% 18-12-2042 EUR	75	EUR	18/12/2042	3,300%	94
EMTN RFF 3,125% EUR 25-10-2028	100	EUR	25/10/2028	3,125%	125
EMTN RFF 1,125% 25/05/2030 EUR	100	EUR	25/05/2030	1,125%	95
EMTN SNCFR 1,50% 29/05-2037	500	EUR	29/05/2037	1,500%	495
EMTN RFF 3,30% 18-12-2042 EUR	50	EUR	18/12/2042	3,300%	68
EMTN RFF 3,125% EUR 25-10-2028	50	EUR	25/10/2028	3,125%	64
EMTN RFF 1,125% 25/05/2030 EUR	50	EUR	25/05/2030	1,125%	50
EMTN RFF 2,625% 29-12-2025	400	EUR	29/12/2025	2,625%	473
EMTN RFF 0,10% EUR 27-05-2021	1 000	EUR	27/05/2021	0,100%	999

6.1.2.3 Passifs financiers PPP

Des réclamations ont été reçues par l'entreprise au titre de l'exercice 2015 pour les PPP CNM et BPL pour un montant total de 584 M€. Considérant le caractère infondé de ces réclamations, l'Entreprise n'a comptabilisé aucune provision afférente à ce risque.

6.2 SITUATION COMPTABLE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Pour couvrir son exposition aux risques de taux et de change, SNCF Réseau a recours à des instruments dérivés qui sont comptablement qualifiés de couverture ou non.

Les principaux dérivés utilisés sont des contrats d'échanges de taux d'intérêt, des options sur contrat d'échange de taux d'intérêt, des contrats de change à terme, des contrats d'échange de devises et des options de change.

6.2.1 Instruments dérivés par traitement comptable

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

En millions d'euros	30/06/2016			31/12/2015		
	Courant	Non courant	Total	Courant	Non courant	Total
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	-	718	718	60	791	850
Dérivés de couverture de juste valeur	17	874	890	8	851	859
Dérivés de transaction	45	-	45	58	-	58
Instruments dérivés actifs	62	1 592	1 653	125	1 641	1 766
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	1	2 467	2 468	16	1 626	1 642
Dérivés de couverture de juste valeur	-	7	7	-	16	16
Dérivés de transaction	38	-	38	26	-	26
Instruments dérivés passifs	40	2 474	2 514	42	1 641	1 683

Variation des réserves (recyclables) relatives aux couvertures de flux de trésorerie

Le résultat différé en capitaux propres comprend l'impact de change constaté sur les couvertures de flux de trésorerie.

Les impacts sur les capitaux propres, résultat de la période et réserves, se détaillent comme suit :

En millions d'euros	Capitaux propres recyclables
Ouverture 2016	-1 128
Recyclé en résultat	6
Variation de valeur efficace	-497
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	-
Clôture 2016	-1 619

En millions d'euros	Capitaux propres recyclables
Ouverture 2015	-1 472
Recyclé en résultat	-316
Variations de valeur efficace	660
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	-
Clôture 2015	-1 128

6.3 DOTATION EN CAPITAL

Établissement public à caractère industriel et commercial, l'EPIC SNCF Réseau n'a ni capital au sens juridique du terme, ni action et ne verse pas de dividendes.

Au moment de sa constitution, l'Établissement disposait de 0,86 Md€ de fonds propres en termes comptables, cette somme correspondant à l'écart de valorisation entre l'actif et le passif. L'État a ensuite accru ce capital initial par apports complémentaires jusqu'au début de l'année 2003.

À la date du 30 juin 2016, le montant cumulé des dotations en capital s'établit à 9,8 Md€.

7. IMPÔT SUR LE RÉSULTAT

7.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT

En millions d'euros	1 ^{er} semestre 2016	1 ^{er} semestre 2015 retraité	Variation
(Charges) / produit d'impôt courant	-	-20	20
(Charges) / produit d'impôt différé	-	-49	49
Total	-	-69	69

Depuis le 1^{er} janvier 2015, SNCF Réseau fait partie du périmètre d'intégration fiscale dont la tête de groupe est SNCF. Une convention d'intégration fiscale a été signée entre les deux entités pour garantir à SNCF Réseau la neutralité de son option pour ce régime fiscal.

Le résultat fiscal après imputation de SNCF Réseau ainsi que celui de ses filiales est déficitaire au 30 juin 2016. En application de la norme IAS 12 qui prévoit de ne reconnaître les actifs d'impôt différé que si leur imputation sur des bénéfices imposables futurs est jugée probable, l'entreprise a décidé de ne plus reconnaître d'impôts différés actifs au-delà du montant reconnu au 30 juin 2015, à savoir 3 623 M€, majorés des impôts différés actifs apportés dans le cadre du transfert de la branche Infrastructure pour 68 M€.

7.2 PREUVE D'IMPÔT

Pour sa preuve d'impôt, le Groupe retient comme taux d'impôt le taux applicable en France à l'impôt sur les sociétés (33,33%) augmenté de la contribution sociale de 3,3%, mais sans la contribution exceptionnelle de 10,7%. Cette contribution exceptionnelle s'applique aux entreprises dont le chiffre d'affaires est supérieur à 250 M€ au cours des exercices clos jusqu'au 30 décembre 2016.

En millions d'euros	1 ^{er} semestre 2016	1 ^{er} semestre 2015 retraité
Résultat net de l'exercice	-167	-73
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-	-
Impôt sur les résultats	-	-69
Résultat des activités ordinaires avant impôt et avant quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-167	-4
Taux d'IS applicable en France	34,43%	34,43%
IMPÔT THÉORIQUE	57	2
Différences permanentes	-58	-67
Différentiels de taux	-	-3
Crédits d'impôts hors champ IAS 12	1	-
IMPÔT SUR LES RÉSULTATS	-	-69
TAUX D'IMPÔT EFFECTIF	0%	0%

8. INFORMATION SECTORIELLE

L'activité de SNCF Réseau consiste en la gestion de l'ensemble des lignes du réseau ferré national, dont il est propriétaire. L'entreprise n'opère pas dans d'autres secteurs que le secteur ferroviaire.

Dès lors, l'information sectorielle n'est pas pertinente.

9. RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

SNCF Réseau, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial dont le capital est intégralement détenu par l'État français (via l'Agence des Participations de l'État), est liée, au sens de la norme IAS 24 « Informations relatives aux parties liées », avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'État français.

Les informations à fournir sur les transactions individuellement ou collectivement notables avec ces entités concernent les parties liées suivantes :

— les EPIC membres du Groupe Public Ferroviaire, SNCF Mobilités et SNCF ;

— l'État.

Les transactions réalisées par le groupe SNCF Réseau avec d'autres entreprises publiques (EDF, La Poste...) sont toutes réalisées à des conditions de marché.

Les sociétés du Groupe SNCF Réseau autres que la maison mère ne réalisent pas d'opérations significatives avec ces parties liées.

9.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE

9.1.1 Relations avec SNCF Mobilités

SNCF Mobilités reste à l'heure actuelle un des principaux clients de SNCF Réseau au titre des péages sur le réseau ferroviaire français.

De plus, jusqu'à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, la SNCF assurait, pour le compte de SNCF Réseau, la gestion déléguée des infrastructures ferroviaires. Depuis le 1^{er} juillet 2015, le montant des charges de rémunération de la gestion déléguée versées à SNCF Mobilités (anciennement SNCF) a été remplacé par des dépenses d'exploitation et d'investissement internes.

Soldes au bilan

En millions d'euros	30/06/2016	31/12/2015
Production d'immobilisations mandatée à la SNCF	-	1 057
Créances d'exploitation	818	1 002
Dettes d'exploitation*	578	540

* Soldes au bilan hors dette financière présentée séparément au passif du bilan (voir note 6.1.2.)

Produits et charges

En millions d'euros	1 ^{er} Semestre 2016	1 ^{er} Semestre 2015 retraité
Péages	1 711	1 871
Charges d'exploitation	-241	-500

9.1.2 Relations avec SNCF

La loi portant réforme ferroviaire prévoit que la nouvelle SNCF assure le pilotage stratégique du Groupe Public Ferroviaire ainsi que des fonctions mutualisées exercées au bénéfice de tous les EPIC du groupe, au titre des directions d'animation, des directions d'appui et des directions des centres de services partagés du groupe. Ces fonctions mutualisées comprennent notamment :

— la gestion administrative des ressources humaines, de la paie et de la protection sociale ;

— la gestion de systèmes d'information du Groupe ;

— la gestion immobilière et foncière du Groupe ;

— l'organisation des achats généraux du Groupe.

Soldes au bilan

En millions d'euros	30/06/2016	31/12/2015
Créances d'exploitation	82	99
Dettes d'exploitation	42	74

Produits et charges

En millions d'euros	1 ^{er} Semestre 2016	1 ^{er} Semestre 2015 retraité
Produits d'exploitation	33	-
Charges d'exploitation	-246	-

9.2 RELATIONS AVEC L'ÉTAT

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

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

L'État verse également à SNCF Réseau des subventions de compensation fret ainsi que des subventions de financement des projets d'investissement, par le biais de SNCF pour certaines d'entre elles à partir du 1^{er} janvier 2016 (cf. note 1.2).

Les concours publics apportés au groupe SNCF Réseau par l'État sont présentés dans le tableau suivant :

Soldes au bilan

En millions d'euros	30/06/2016	31/12/2015
Subventions appelées à encaisser (actif)	735	819

Produits et charges

En millions d'euros	1 ^{er} semestre 2016	1 ^{er} semestre 2015 retraité
Redevances d'accès*	992	990
Compensations FRET	46	38

*dont redevances TER : 693 M€ et redevances TET : 220 M€

10. ENGAGEMENTS HORS BILAN

10.1 ENGAGEMENTS REÇUS ET DONNÉS

Engagements reçus	30/06/2016				31/12/2015
	Engagement total	Montant des engagements par période			Engagement total
		À moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	
En millions d'euros					
Engagements liés au financement	1 250	1 250	-	-	1 250
Lignes de crédit confirmées non utilisées	1 250	1 250	-	-	1 250
Engagements liés aux activités opérationnelles	1 221	928	272	20	1 200
Engagements d'achat d'immobilisations : autres immobilisations	749	634	115	-	1 029
Promesses de vente immobilière	50	38	12	-	54
Contrats de location simple : immobilier	2	2	-	-	5
Garanties financières reçues de tiers	420	255	145	20	112
Engagements liés au périmètre consolidé	-	-	-	-	-
Autres engagements reçus	-	-	-	-	-
TOTAL ENGAGEMENTS REÇUS	2 471	2 178	272	20	2 450

Engagements donnés	30/06/2016				31/12/2015
	30/06/2016	Montant des engagements par période			31/12/2015
		À moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	
En millions d'euros					
Engagements liés au financement	-	-	-	-	-
Engagements liés aux activités opérationnelles	4 906	1 225	2 843	838	2 339
Engagements d'achat d'immobilisations : autres immobilisations	73	10	61	1	28
Engagements d'achat d'immobilisations : Plan Prévisionnel d'Investissement sur autres immobilisations	3 639	949	1 856	834	1 214
Promesses de vente immobilière	50	38	12	-	54
Contrats de location simple : mobilier	190	60	130	-	169
Contrats de location simple : immobilier	112	88	23	-	109
Garanties financières donnés à des tiers	842	79	762	2	765
Engagements liés au périmètre consolidé	-	-	-	-	-
Autres engagements donnés	-	-	-	-	-
TOTAL ENGAGEMENTS DONNÉS	4 906	1 225	2 843	838	2 339

10.1.1 Engagements relatifs aux achats d'immobilisations

Les engagements hors bilan au 30 juin 2016 comprennent principalement les engagements sur les partenariats publics privés relatifs aux LGV : les engagements donnés correspondent aux investissements restant à comptabiliser ; les engagements reçus correspondent aux subventions restant à comptabiliser, compte-tenu du pourcentage d'avancement à la clôture.

PPP et concession

La valeur actualisée au 30 juin 2016 des montants restant à verser au titre des PPP se décompose comme suit :

- 376 M€ sur CNM ;
- 362 M€ sur BPL ;
- 101 M€ sur SEA.

La valeur actualisée au 30 juin 2016 des subventions restant à percevoir au titre des PPP se décompose comme suit :

- 369 M€ sur CNM ;
- 252 M€ sur BPL ;
- 46 M€ sur SEA.

10.1.2 Engagements relatifs aux autres projets ferroviaires

— Signature du projet Charles de Gaulle express

Une ordonnance a été signée en Conseil des Ministres le 17 février 2016 autorisant la réalisation d'une liaison ferroviaire directe entre Paris et l'aéroport Roissy - Charles de Gaulle.

Elle confie la réalisation de l'infrastructure à une société de projet, détenue majoritairement par SNCF Réseau et Aéroport de Paris, et un tiers investisseur, en l'occurrence la Caisse des Dépôts et Consignations.

Ladite société de projet est chargée de réaliser ce projet sous la forme d'une concession de travaux. Le montant des investissements est estimé à ce jour à 1,4 Md€ (conditions économiques 2014).

Le montage du projet est en cours de discussions avec l'État ainsi que la répartition des risques. À ce stade, il est prévu que SNCF Réseau soit mandataire solidaire d'un Groupement Momentané d'Entreprises (GME), et assumera à ce titre la majeure partie du risque de construction (et des risques d'interface), qui devrait débiter en 2017.

La question du risque des recettes est également en cours de discussions avec l'État d'une part et les actionnaires de la

société de projet d'autre part. L'objectif de SNCF Réseau est de ne pas être exposé au risque de recettes compte tenu notamment des risques élevés pris en phase de construction.

— Projet EOLE

Un arrêté inter-préfectoral du 3 mars 2016 autorise la réalisation des travaux et l'exploitation du prolongement à l'ouest de la ligne E du RER de la gare Haussmann St Lazare jusqu'à Nanterre – La Folie.

Le Conseil d'administration de SNCF Réseau, en date du 22 juin 2016, a validé le protocole cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la réalisation du projet.

Le protocole arrête le plan de financement global du projet à hauteur de 3 397 M€ courants dont 256 M€ sur fonds propres SNCF Réseau (3 091 M€ sont réalisés sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau).

Sur décision de l'État, SNCF Réseau assurera une avance de trésorerie plafonnée à 40% de l'ensemble des dépenses engagées à chaque instant, et à 1,4 Md € au maximum. Cette avance sera rémunérée au taux de 1,5%. Les frais de portage sont couverts par l'État et la SGP (Société du Grand Paris).

La mise en service s'échelonne de 2022 à 2024.

10.1.3 Garanties financières données à des tiers

Les garanties financières données à des tiers se composent au 30 juin 2016 principalement de la garantie émise en 2011 par RFF en faveur de la Caisse des Dépôts-direction des Fonds d'Épargne.

04 — RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS

IFRS – en millions d’euros
15-17, rue Jean-Philippe Rameau,
93418 La Plaine - Saint Denis

 SNCF-RESEAU.FR



PricewaterhouseCoopers Audit

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

ERNST & YOUNG Audit

1/2, place des Saisons
92400 Courbevoie - Paris-La Défense 1
S.A.S. à capital variable

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

(Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2016)

SNCF RESEAU

15/17, rue Philippe Rameau
93633 La Plaine-Saint-Denis Cedex

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique en date du 27 avril 2015 et en application de l'article L. 451-1-2 III du Code monétaire et financier, nous avons procédé à :

- l'examen limité des comptes semestriels consolidés résumés de SNCF RESEAU, relatifs à la période du 1^{er} janvier au 30 juin 2016, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

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

I - Conclusion sur les comptes

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

Comme mentionné en note 5.4 de l'annexe aux comptes consolidés semestriels résumés relative à la valeur recouvrable des actifs de l'UGT infrastructure, SNCF Réseau a identifié en 2015 des indices de perte de valeur de ces actifs. Sur la base de discussions et d'arbitrages intervenus avec l'Etat, la Direction de l'Entreprise a élaboré une trajectoire financière et mis en œuvre un test de dépréciation au 31 décembre 2015 qui repose sur une approche méthodologique tenant compte du caractère spécifique de SNCF Réseau (pour le réseau en service : valeur terminale appréciée sur la base d'une année normative fixée à 2030, inclusion des actifs d'impôts différés dans la base d'actifs testés et prise en compte durable d'économies d'impôt). Au 30 juin 2016, l'Entreprise n'a pas identifié de nouveaux indices de perte ou de reprise de valeur.

Pour le réseau en service, l'Entreprise a retenu l'année 2030 comme celle où le réseau est considéré comme stabilisé au niveau de performance attendu. Les projections de trésorerie, fondées sur les discussions préalables à la signature du contrat pluriannuel de performance entre l'Entreprise et l'Etat (prévu par la loi du 4 août 2014), intègrent (i) des recettes (péages, redevances d'accès) et des subventions

d'investissement émanant notamment d'engagements de l'Etat et progressant de façon significative, (ii) des dépenses (travaux et entretien des installations) et des investissements de renouvellement qui s'inscrivent dans des plans de productivité soutenus.

Sur ces bases, l'Entreprise a comptabilisé au 31 décembre 2015 une dépréciation de 9,6 milliards d'euros traduisant un équilibre de négociations entre l'Entreprise et l'Etat. Cet équilibre suppose, d'une part, la mise en œuvre effective par ce dernier de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour soutenir la valeur recouvrable des actifs ainsi déterminée et, d'autre part, la capacité de l'Entreprise à atteindre ses plans de productivité. Par ailleurs, les engagements de l'Etat restent à contractualiser. Enfin, la valeur terminale, qui constitue la part essentielle de la valeur d'utilité, est établie sur la base d'un réseau stabilisé, que nous ne pouvons corrélérer à aucune situation historique connue.

Des aléas et des incertitudes majeurs pèsent donc sur ces hypothèses, et en conséquence le montant de la dépréciation pourrait augmenter de manière importante.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant de ces projections et donc de nous prononcer sur la valeur nette des actifs concernés qui s'élève à 33,9 milliards d'euros au 30 juin 2016.

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

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 1.3 de l'annexe aux comptes consolidés semestriels résumés décrivant des modifications de présentation apportées dans un souci de convergence avec les états financiers du Groupe Public Ferroviaire.

II - Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité commentant les comptes semestriels consolidés résumés sur lesquels a porté notre examen limité.

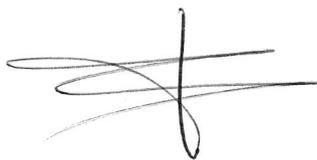
A l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés dans la première partie de ce rapport, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes semestriels consolidés résumés.

Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 27 juillet 2016

Les Commissaires aux Comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

ERNST & YOUNG Audit



Philippe Vincent



Christine Vitrac



Denis Thibon

