

SNCF RÉSEAU

RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL 2017

Normes IFRS – en millions d’euros

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

01 – ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER

PAGE 004

02 – RAPPORT DE GESTION COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS SNCF RÉSEAU RÉSUMÉS

PAGE 007

03 – COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS

PAGE 022

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

PAGE 051

01 – ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER

ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes pour l'exercice clos au 30 juin 2017 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport de gestion ci-joint présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes auxquels elles sont confrontées.

La Plaine Saint-Denis, le 26 juillet 2017

Patrick JEANTET

Le Président



Hugues DE NICOLAY

Le Directeur Général Adjoint,
Finances et Achats



02 –

RAPPORT DE
GESTION
COMPTES
CONSOLIDÉS
SEMESTRIELS SNCF
RÉSEAU RÉSUMÉS

IFRS – en millions d'euros



SOMMAIRE

1	SNCF RESEAU AU PREMIER SEMESTRE 2017	9	2.3	INVESTISSEMENTS	14
1.1	PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ	9	2.3.1	Investissements de renouvellement et performance.....	14
1.2	FAITS MARQUANTS	9	2.3.2	Mises en conformité du réseau	14
1.2.1	Signature du contrat pluriannuel de performance	9	2.3.3	Développement du réseau.....	15
1.2.2	Règle d'or	9	2.4	ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT	15
1.2.3	La transformation de SNCF RESEAU	9	2.4.1	Gestion des financements et des placements	15
1.2.4	Création de la filiale ALTAMETRIS	10	2.4.2	Gestion des risques de marché	16
1.3	CHIFFRES CLÉS FINANCIERS ET EXTRA-FINANCIERS	10	2.5	RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ETAT	17
1.4	ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE.....	10	2.5.1	Concours publics relatifs aux investissements sur le réseau	17
1.4.1	Mise en service de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Tours – Bordeaux.....	10	2.5.2	Responsabilité Fiscale	17
1.4.2	Mise en service de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Bretagne - Pays de la Loire	10	2.6	VOLET SOCIAL	17
1.4.3	Le TRAM 11 EXPRESS, mise en service de la première ligne du Grand Paris.....	10	2.6.1	Effectifs	17
			2.6.2	Rémunération & Intéressement.....	17
2	RESULTAT ET SITUATION FINANCIERE DU GROUPE	11	3	GOVERNANCE ET TYPOLOGIE DES RISQUES	18
2.1	COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS SEMESTRIELS 2017.....	11	3.1	GOVERNANCE.....	18
2.1.1	Chiffre d'affaires.....	11	3.1.1	Le conseil d'administration.....	18
2.1.2	Marge opérationnelle et résultat opérationnel	11	3.1.2	La Commission des marchés et des achats, et les comités spécialisés.....	18
2.1.3	Résultat financier.....	11	3.1.3	Le président du conseil d'administration	19
2.1.4	Résultat avant impôts.....	11	3.1.4	La direction générale et l'organisation générale de l'entreprise	19
2.2	ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ENTREPRISE.....	11	3.2	FACTEURS DE RISQUES	20
2.2.1	Activité commerciale : améliorer l'accès au réseau.....	11	3.2.1	Risques financiers/de marché	20
2.2.2	Exploitation du réseau : les enjeux de sécurité et régularité	12	3.2.2	Risques opérationnels	20
2.2.3	Maintenance du réseau : sécurité.....	12	3.2.3	Risques liés aux conséquences du changement climatique	21
2.2.4	Priorité à l'Île-de-France	13	3.3	POLICES D'ASSURANCE	21
2.2.5	Innovation & Digitalisation	13	4	ENJEUX ET PERSPECTIVES	21
2.2.6	Activité foncière-immobilière	13			

1 SNCF RÉSEAU AU PREMIER SEMESTRE 2017

1.1 PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ

SNCF RESEAU gère, maintient, développe et commercialise les services offerts par le Réseau Ferré National. Il est le garant de la sécurité et de la performance de près de 30 000 km de lignes, dont 2 100 km de Lignes à Grande Vitesse. Il est le garant de l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients dans des conditions transparentes et non discriminatoires : 26 entreprises ferroviaires circulent sur le réseau et 12 autres entreprises, appelées candidats autorisés (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

SNCF RESEAU est organisé autour de 4 Métiers et une direction générale Île-de-France :

MAINTENANCE & TRAVAUX

Maintenance du réseau, sécurité opérationnelle

CIRCULATION

Gestion des circulations Ferroviaires

INGÉNIERIE & PROJETS

Prestations d'ingénierie de maîtrise d'ouvrage déléguée, de maîtrise d'œuvre et de logistique chantier, en France et à l'étranger

ACCÈS AU RÉSEAU

Gestion de l'accès au réseau dans le respect des fonctions essentielles

La direction générale Île-de-France regroupe les quatre Métiers sous l'autorité d'un directeur général, afin de répondre aux spécificités de cette zone ferroviaire hyper dense.

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

SNCF RESEAU est l'interlocuteur des Autorités Organisatrices des transports et de l'Etat pour tous les projets de développement du réseau ferroviaire, régionaux et nationaux qu'il porte et conduit.

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

- SFERIS, société de prestation de travaux et d'accompagnement des chantiers en France, détenue à 100% par SNCF RESEAU ;
- EURAILSCOUT BV, société d'inspection et analyses embarquées des voies ferrées, détenue à 50% par SNCF RESEAU ;
- CDG Express Etudes, projet de liaison ferroviaire en France, entre la gare de l'Est à Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, est consolidée en application des règles applicables aux « Activités conjointes » (IFRS 11) ;
- ALTAMETRIS, créée le 7 mars 2017, société spécialisée dans la collecte, l'exploitation, et la valorisation de données par vecteurs mobiles automatisés, détenue à 100% par SNCF RESEAU.

1.2 FAITS MARQUANTS

1.2.1 Signature du contrat pluriannuel de performance

Le conseil d'administration de SNCF RESEAU a approuvé le 18 avril 2017, la signature du contrat pluriannuel de performance avec l'Etat. Ce contrat qui prévoit un montant de 46 milliards

d'euros d'investissements sur dix ans a ensuite été signé le 20 avril 2017 avec l'Etat.

Cette signature fixe une nouvelle visibilité sur les investissements de l'entreprise, permettant la modernisation et le renouvellement du réseau afin de maintenir un haut niveau de sécurité et de qualité de service.

Dans le cadre du contrat pluriannuel, SNCF RESEAU s'est engagé à déployer et à réaliser un plan de performance avec pour objectif d'atteindre :

- 0,5 milliards de productivité sur les dépenses d'investissement et les charges d'exploitation à fin 2021 ;
- 1,2 milliards de productivité sur les dépenses d'investissement et les charges d'exploitation à fin 2026.

Progressif, le plan s'appuie sur des leviers de performance :

- Augmentation de la productivité portée par la croissance du volume de régénération et la mise en œuvre de leviers d'efficacité industrielle (innovation technologique, réingénierie des processus, analyse de la valeur des projets, maximisation des plages travaux de nuit) ;
- Gain de productivité réinvestis dans le réseau ;
- Diminution des dépenses d'entretien à partir de 2021, conséquence des investissements de régénération du réseau ;
- Optimisation des charges commerciales (amélioration constante de la qualité de service).

1.2.2 Règle d'or

Le décret 2017- 443 du 30 mars 2017 précisant les règles de financement des investissements de SNCF RESEAU a été publié au JO du 31 mars 2017 :

Le ratio « règle d'or » se définit comme le rapport entre la dette financière nette en valeur de remboursement fin de période et la marge opérationnelle de la période en normes IFRS ;

Il fixe à 18 le ratio au-delà duquel SNCF RESEAU ne peut plus participer au financement des investissements de développement ;

Le ratio est calculé une fois par an au moment de la validation des comptes annuels consolidés par le conseil d'administration.

Le conseil d'administration de SNCF RESEAU a constaté le 18 avril 2017 que le niveau de ratio s'élève, sur la base des derniers comptes annuels 2016, à 22,24 soit au-dessus du seuil de 18.

1.2.3 La transformation de SNCF RESEAU

SNCF RESEAU a quatre défis à relever :

- Finaliser la fusion des trois entités réunies le 1^{er} juillet 2015 (SNCF Infra, DCF, RFF) ;
- Accélérer la rénovation du réseau structurant et des nœuds ferroviaires, pour passer d'une gestion de la pénurie d'investissement à une gestion de la croissance ;
- Mettre en œuvre le contrat de performance ;

02 - Rapport de Gestion

- Réussir l'ouverture à la concurrence du marché «voyageurs».

Afin de relever ces défis, le président a construit sa feuille de route autour de cinq axes stratégiques :

- La performance économique et industrielle ;
- L'industrialisation de l'innovation ;
- La politique d'externalisation ;
- La transversalité et la responsabilité ;
- Et, enfin, l'ouverture du marché «voyageurs».

1.2.4 Création de la filiale ALTAMETRIS

SNCF RESEAU a créé le 7 mars 2017, ALTAMETRIS, une filiale dédiée aux drones.

Depuis plus de 10 ans, SNCF RESEAU s'est doté de compétences pour développer des solutions informatiques pour l'utilisation de drones dans la maintenance ou la sûreté, en travaillant de manière étroite avec des chercheurs, des industriels, des start-up et la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). A ce titre, SNCF est membre depuis sa création du Conseil pour les Drones Civils.

ALTAMETRIS propose des prestations de services aux différents Métiers du groupe SNCF et à d'autres gestionnaires d'infrastructures :

- La collecte de données par mobiles automatisés types drones et robots ;
- La fourniture de plans et modèles 3D, nécessaires à tout projet de modernisation ou de régénération d'infrastructure ;
- La surveillance des infrastructures par le recensement des constituants et de leur états, ainsi que leur évolution dans le temps, avec une spécialisation sur les infrastructures industrielles et linéaires ;
- Une aide à la prise de décisions, dans la mesure où les données aériennes de différentes sources (photographie, infrarouge, laser, etc.) offrent une observation originale des événements, facilitant la compréhension et la prise de décisions.

1.3 CHIFFRES CLÉS FINANCIERS ET EXTRA-FINANCIERS

En millions d'euros	30-juin-17	30-juin-16	Evolution	
Chiffre d'affaires	3 204	3 179	25	1%
Marge opérationnelle	840	850	-10	-1%
Résultat opérationnel	424	436	-12	-3%
Résultat financier	-521	-603	82	-14%
Résultat avant impôts	-97	-167	70	-42%
Investissements	2 512	2 387	125	5%
Dette financière nette en valeur de remboursement - Hors ICNE	44 293	40 798	3 495	9%
Effectifs moyens en effectif temps plein (ETP)	54 385	53 750	634	1%

*Intérêts courus non échus

1.4 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Mises en exploitation commerciale de deux Lignes à Grande Vitesse (LGV) et début du Grand Paris.

1.4.1 Mise en service de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Tours – Bordeaux

Le deuxième semestre s'ouvre sur la mise en service commerciale de la ligne LGV Sud Europe Atlantique le 2 juillet 2017.

Au terme de 12 ans d'études et de 6 ans de travaux, 340 km de lignes nouvelles entre Tours et Bordeaux ont été construites rapprochant les territoires français et offrant de nouvelles opportunités de déplacement aux voyageurs et entreprises. La modernisation du réseau permet d'effectuer le trajet entre Bordeaux et Paris en 2h04 contre 3h14 auparavant.

Ce chantier a été réalisé dans le cadre d'un contrat de concession signé en juillet 2011 pour une durée de 50 ans entre SNCF RESEAU et le partenaire privé LISEA.

9 Mds€ ont été investis conjointement par les acteurs publics et privés. SNCF RESEAU a pour sa part, investi 2,1 Mds€ dont 1,2 Mds€ pour les travaux d'intégration de la nouvelle ligne au réseau existant grâce à la construction des 38 km de raccordements, des postes de commande, la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux en 2016 et le réaménagement de la gare Montparnasse.

1.4.2 Mise en service de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Bretagne - Pays de la Loire

La mise en service commerciale de la ligne LGV Bretagne - Pays de la Loire, le 2 juillet 2017 marque la concrétisation d'un contrat de partenariat public-privé (PPP) signé en juillet 2011 pour une durée de 25 ans entre SNCF RESEAU et Eiffage Rail Express (ERE), filiale du groupe Eiffage.

L'accessibilité du Grand Ouest s'en trouve améliorée, en reliant Rennes à Paris en moins de 1h30. Cette nouvelle offre s'inscrit dans le prolongement de la LGV existante entre Paris et Connerré (20 km à l'est du Mans) et permet la mise en exploitation d'une ligne nouvelle sur 182 km. 3,4 Mds€ ont été investis sur ce projet dont 1,4 Mds€ par SNCF RESEAU.

1.4.3 Le TRAM 11 EXPRESS, mise en service de la première ligne du Grand Paris

Cette nouvelle ligne ferroviaire, Tangentielle Nord, mise en service commerciale le 1^{er} juillet 2017, facilite les déplacements quotidiens inter-banlieues entre Epinay-sur-Seine et Le Bourget. Le temps de trajet entre ces deux villes est de 15 minutes contre 45 minutes auparavant.

De nombreux défis ont été relevés pour la construction de cette nouvelle liaison ferroviaire. Au cœur d'un tissu urbain hyperdense, la nouvelle ligne a été bâtie au-dessus des routes et des voies ferrées. En tout, 41 ouvrages (souterrains, murs, etc.) ont été construits et six passages à niveau supprimés sur les voies contiguës de la grande ceinture. Trois gares ont été créées et quatre entièrement repensées. Le montant des investissements atteint 533 millions d'euros.

2 RESULTAT ET SITUATION FINANCIERE DU GROUPE

2.1 COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS SEMESTRIELS 2017

En millions d'euros	30-juin-17	30-juin-16	Evolution	
Redevances d'infrastructure	2 889	2 843	46	2%
Compensation FRET	36	46	-10	-22%
Autres produits	279	289	-10	-4%
CHIFFRE D'AFFAIRES	3 204	3 179	25	1%
Achats et charges externes	-988	-994	6	-1%
Charges de personnel	-1 255	-1 210	-45	4%
Impôts et taxes	-120	-125	5	-4%
MARGE OPERATIONNELLE	840	850	-10	-1%
<i>MARGE OPERATIONNELLE / CHIFFRE D'AFFAIRES</i>	<i>26%</i>	<i>27%</i>	<i>-0,5 pt</i>	<i>n.a.</i>
Dotations aux amortissements	-443	-405	-38	9%
Variation des provisions et dépréciation d'immo.	1	-23	24	n.a.
Résultat de cession d'actifs	26	14	12	83%
RESULTAT OPERATIONNEL	424	436	-12	-3%
RESULTAT FINANCIER	-521	-603	82	-14%
RESULTAT AVANT IMPOTS	-97	-167	70	-42%
<i>RESULTAT AVANT IMPOTS / CHIFFRE D'AFFAIRES</i>	<i>-3,0</i>	<i>-5%</i>	<i>-2,2 pt</i>	<i>n.a.</i>

2.1.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires est en progression de 1% soit +25 M€ par rapport à fin juin 2016.

Si les redevances d'infrastructure (90% du chiffre d'affaires) affichent une progression de +46 M€, retraits des mouvements sociaux 2016 et de l'impact de l'année bissextile (+61 M€), elles sont en retrait de 15 M€ (essentiellement effet mix des trafics). Par ailleurs, l'impact positif de la mise en service de la LGV Est 2^{ème} Phase (+24 M€) est entièrement absorbé par l'effet prix négatif du barème (-24 M€).

La baisse de -10 M€ de la compensation Fret est liée à la révision au 1^{er} janvier 2017 du coût directement imputable (de 3,5 € à 2,8 € par train.km) payé par l'Etat.

Enfin, la diminution des autres produits (-11 M€) s'explique par la fin des ventes de matières pour la construction des lignes LGV aux prestataires privés des PPP (-13 M€).

2.1.2 Marge opérationnelle et résultat opérationnel

La marge opérationnelle est en diminution par rapport à fin juin 2016 de -10 M€ malgré une croissance du chiffre d'affaires de +25 M€, soit une augmentation des charges de -35 M€.

En outre, le rattrapage d'activation sur années antérieures de charges relatives aux bus de substitution en Île-de-France pour

cause de chantiers (+30 M€) et la régularisation du taux de retraite T1 sur le deuxième semestre 2015 et l'année 2016 (+8M€) portent cet accroissement de charges à -73 M€.

Cette augmentation des charges de 73 M€ s'explique par un effet prix défavorable sur la masse salariale de -23 M€ lié essentiellement à l'impact du Glissement Vieillesse Technicité (GVT), par la hausse du taux de retraite T2 (-6M€), par l'impact sur 2016 des retenues sur salaire relatives aux grèves survenues en mai et juin de -11 M€, et par l'augmentation des charges de production de maintenance de -33 M€ (sous-traitance et augmentation des effectifs).

Au 30 juin 2017, le résultat opérationnel courant (424 M€) diminue de 12 M€ par rapport au 30 juin 2016, suite à la diminution de la MOP, l'augmentation des dotations aux amortissements (-38 M€) liée notamment aux mises en service sur la LGV Est et la gare Rosa-Parks située au nord-est de Paris, la variation favorable de provisions (+24 M€) en raison de dénouements de litiges favorables, et l'augmentation du résultat de cessions d'actifs (+12 M€).

2.1.3 Résultat financier

En millions d'euros	30-juin-17	30-juin-16	Evolution	
Coût de l'endettement financier net	-741	-701	-40	6%
Autres produits et charges financiers	81	0	82	
Variation Juste Valeur des dettes et dérivés	6	-4	10	
Activation des frais d'emprunt	138	134	4	3%
Coût des avantages au personnel	-5	-31	26	-82%
RESULTAT FINANCIER	-521	-603	82	-14%

Le résultat financier s'établit à -521 M€, et s'améliore de + 82 M € / -14 % par rapport à juin 2016. L'amélioration est essentiellement due à des produits non récurrents liés au passage en bilatéral des appels de marge sur instruments financiers de couverture.

2.1.4 Résultat avant impôts

Le résultat avant impôt est en augmentation de 70 M€ / +42% par rapport au premier semestre 2016. Cette augmentation est liée aux éléments présentés précédemment.

2.2 ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ENTREPRISE

2.2.1 Activité commerciale : améliorer l'accès au réseau

Sur les six premiers mois de l'année, avec 239,9 Mtkm contre 229,3 Mtkm en juin 2016, les trafics affichent une très légère hausse faciale, mais restent stables une fois corrigés des effets structurels (année bissextile et grèves).

Le trafic Voyageurs est en légère hausse (+1,1%) par rapport à 2016, hors effets conjoncturels. Ainsi, sur l'activité TER (+5,4%), toutes les lignes sont en progression avec un pic pour la région Grand-Est qui bénéficie du transfert de deux lignes Intercités Hirson – Metz et Reims – Dijon. L'activité Transilien reste stable (+0,9%). Les activités TGV et Eurostar sont en recul par rapport à 2016, principalement pour TGV du fait d'une rationalisation sur l'axe Sud-Est (Radiale Paris – Avignon – Marseille et sur l'intersecteur Lyon – Bordeaux).

02 - Rapport de Gestion

Le trafic Marchandises est en recul par rapport à 2016 (-4,6%), hors effets conjoncturels. Sur ce début d'année, la mauvaise récolte céréalière 2016 a eu un impact négatif, générant la suppression de nombreux transports de céréales vers les ports (déstockage des récoltes 2016 pour faire place à la campagne suivante), sans annonce de reprise. En outre, l'effet massification des trafics se poursuit grâce à une optimisation des plans de transport. Enfin, la concurrence du transport routier reste toujours très vive.

Activités 2017/2016	Entreprises ferroviaires	Evolution trafics TKM	
		TKM bruts	TKM retraités*
Voyageurs + Fret		4,6%	0,2%
Voyageurs		5,6%	1,1%
	Grandes Lignes	-0,6%	-7,2%
	Transport A Grande Vitesse	0,2%	-2,3%
	Transport Express Régional	10,7%	5,4%
	Transilien	6,6%	0,9%
Fret		-1,0%	-4,6%
	Fret SNCF	-1,7%	-8,2%
	Fret Entreprises Ferroviaires Alternatives	0,0%	0,6%

*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

La sécurité du réseau demeure au cœur des priorités de SNCF RESEAU et la plus grande vigilance est apportée au traitement des événements sécurité, SNCF RESEAU a lancé un large programme d'accompagnement et d'investissement managérial. Celui-ci a pour objectif de former avant la fin de l'année plus de 1 000 managers de la sécurité à l'analyse des risques locaux afin de renforcer la prévention des événements, notamment via l'entraînement des opérateurs. Ce changement de mode managérial s'accompagnera de nouveaux outils destinés à mieux entraîner les opérateurs ou à leur permettre d'appliquer les procédures de façon plus robuste en opérationnel.

Dans un contexte de montée en puissance des travaux et d'augmentation des incidents (ruptures caténaïres, dérangements de signalisation,...) depuis le début de l'année, notamment en Île-de-France, la performance du réseau est difficile à maintenir, comme en témoigne l'indicateur GI du SAP (Système d'Amélioration de la Performance), qui est passé globalement de 1,24 min/100km à fin juin 2016 à 1,37 à fin juin 2017. L'indicateur régularité GI du SAP représente le nombre de minutes perdues par l'ensemble des Entreprises Ferroviaires (EF) du fait du Gestionnaire d'Infrastructure (GI) rapportées au 100 km parcouru par ces EF*. Afin d'améliorer la régularité du système ferroviaire, SNCF RESEAU a engagé un programme de modernisation du management de la régularité s'appuyant notamment sur les méthodes de l'excellence opérationnelle et sur le nouvel outil "Observatoire de la régularité". Le secteur Atlantique testera à partir de juillet cet outil et ces méthodes.

En parallèle, SNCF RESEAU poursuit son ambitieux projet de Modernisation de la Gestion Opérationnelle des Circulations (MGOC). Il doit permettre d'améliorer la régularité de toutes les entreprises ferroviaires, la gestion des grands incidents,

l'information donnée aux clients voyageurs et chargeurs et bénéficier ainsi à toutes les parties prenantes du secteur ferroviaire.

**Il inclut les causes externes (malveillance, suicides, la plupart des intempéries et des grèves)*

2.2.3 Maintenance du réseau : sécurité

La production du premier semestre 2017 a été globalement soutenue. En parallèle des efforts significatifs de renouvellement, face à des infrastructures vieillissantes, Le niveau d'entretien reste élevé au premier semestre 2017 et augmente dans certains domaines et sur certaines zones géographiques.

Les mesures dites de sévèrisation de la maintenance mises en place en 2016 se sont ajoutées aux plans d'actions Vigirail et Denguin. Il s'agit d'opérations de veille, de suivi et de contrôles spécifiques à certaines installations.

Ces opérations d'entretien renforcées mettent en œuvre les retours d'expérience et les préconisations liées entre autres aux accidents de Brétigny sur Orge, de Denguin et de Carbone. 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. A titre d'illustration, les chantiers d'entretien du premier semestre 2017 ont montré une augmentation conséquente du remplacement de coupons de rails (plan « squat stade 1 »). De plus, la généralisation progressive du nouveau procédé de réparation de rails en ligne (HWR) doit permettre à terme de réduire ces remplacements.

Les efforts de performance de SNCF Réseau se poursuivent avec des démarches de type lean management, ainsi que la mise en œuvre des 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 Gestion de Maintenance Assistées par Ordinateur (GMAO) se poursuivent ;
- des engins de mesure visant à automatiser et moderniser la surveillance du réseau sont en cours de déploiement (SIM - SURVEILLE), ainsi que la mise en œuvre de capteurs sur les installations vont permettre, en agissant sur l'analyse et la traçabilité, d'évoluer progressivement vers une maintenance prédictive de certains composants ou ensembles de composants.
- 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 et 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, de nouvelles applications viennent s'ajouter à celles déjà mises en œuvre en 2016.

Dans ce contexte, l'amélioration de la fiabilité du réseau s'est poursuivie en zone dense avec la suite du 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'investissements 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. A la mobilisation

historique dans cette zone dense et la réalisation de plusieurs opérations ponctuelles ces dernières années, un plan de fiabilité spécifique a été adjoint et inscrit dans le plan de maintenance des années 2016 et 2017. Il vise à atténuer les conséquences de l'obsolescence de l'infrastructure jusqu'à la mise en service du projet de la Commande Centralisée du Réseau (CCR) avec renouvellement des voies, actuellement en cours.

La réalisation du programme de maintenance est conforme à l'objectif avec des constats différents selon les techniques :

- sur la voie, environ 7 000 coupons de rail ont été remplacés à fin juin. En outre, la mise en œuvre progressive du procédé HWR (Head Wash Repair) permet de corriger les défauts de 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 : les opérations sur les guérites de signalisation décidées suite à l'accident de Denguin intervenu à l'été 2014 se poursuivent;
- Le traitement de la végétation fait l'objet d'une attention particulière et l'externalisation d'opérations dans ce domaine se poursuit.

Enfin la tempête "ZEUS" début mars a perturbé la révision périodique de la caténaire.

2.2.4 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 total. Conformément au contrat de performance signé avec l'Etat, SNCF RESEAU investit prioritairement en Île-de-France afin d'améliorer la performance du réseau francilien.

L'entreprise a ainsi investi plus de 300 M€ dans la remise à niveau du réseau francilien, en forte augmentation par rapport à la même période de 2016. SNCF RESEAU a renouvelé 99 appareils de voie dans le cadre du programme Vigirail, contre 85 au premier semestre 2016, et 112 km de voies, contre 87 km l'année passée. L'entreprise a également lancé la remise à niveau de la caténaire du RER C grâce à un partenariat industriel de conception-réalisation. Enfin, plusieurs postes de gestion des circulations ont été modernisés à la gare de Lyon, sur le RER B et à Vitry, contribuant ainsi à améliorer la régularité des trains.

Le premier semestre 2017 a été marqué par la préparation de la mise en service commerciale du Tram 11 Express entre Épinay-sur-Seine et Le Bourget et par la finalisation des aménagements nécessaires en gare de Paris-Montparnasse pour assurer l'accroissement de trafic dû aux mises en service des TGV SEA et BPL.

Suite à l'accord intervenu en 2016 avec l'ensemble des parties prenantes, SNCF RESEAU poursuit les travaux de prolongement du RER E à l'Ouest, nouveau grand projet du groupe SNCF. L'entreprise a également poursuivi ses investissements pour accueillir les nouveaux matériels roulants Transilien et pour préparer les gares d'interconnexion avec le futur métro du Grand Paris.

2.2.5 Innovation & Digitalisation

En matière d'innovation, les actions suivantes ont notamment été lancées :

- Lancement du programme de transformation digitale

Sur le 1^{er} semestre 2017, SNCF RESEAU a lancé un large programme d'accélération et d'industrialisation des champs transverses de la transformation digitale : data, télécom, SI, culture et standard.

Ce programme sert de socle aux transformations menées dans les métiers, et en particulier le programme «Surveillance et Supervision» qui permettra de transformer le métier Maintenance et Travaux, mais aussi les programmes de transformation de la gestion des circulations, ou de la construction horaire.

- Accélération des projets d'innovation

Depuis deux ans, SNCF RESEAU collabore avec plusieurs start-up proposant des solutions diverses : suivi des équipements de maintenance, la détection des défauts sur les rails ou la surveillance des passages de trains dans les postes d'aiguillages (20 000 capteurs ont été placés), la mise à disposition pour les techniciens d'un manuel de maintenance digital, le déploiement d'une assistance technique vidéo. L'objectif est d'aller vers la maintenance prédictive afin de prévenir les pannes et les dysfonctionnements sur les infrastructures.

- Open data : l'ouverture des données, un accélérateur d'innovation au service de la mobilité de tous.

Depuis le mois d'avril, SNCF RESEAU a mis en ligne 95 jeux de données sur le site internet data.sncf.com. Ils décrivent l'infrastructure (caractéristiques des lignes, des ouvrages d'art, des passages à niveau, des traversées voies piétons, des cours de marchandises, etc.) ainsi que les travaux de maintenance et de modernisation réalisés chaque semaine. Des données sociales, environnementales, sociétales et financières sont également publiées.

Ces données sont destinées aux professionnels pour la réalisation de data-visualisations, aux développeurs ou aux créateurs d'applications ou simplement être consultables par le grand public.

2.2.6 Activité foncière-immobilière

SNCF RESEAU continue de contribuer au dynamisme des territoires grâce à la conclusion de plusieurs cessions immobilières :

A Lille, le site de Saint-Sauveur a été cédé à la Métropole Européenne de Lille (MEL) pour un montant 8 M€, cette opération permettra de construire 2 500 logements sur une superficie de 13 ha.

SNCF RESEAU a conclu un accord avec SEFRI-CIME et La Société du Grand Paris (SGP) sur le site de Bécon-les-Bruyères qui s'est traduit au premier semestre par 13 M€ de cession pour la première phase de l'opération.

Dans le quartier d'affaires de Paris-La Défense, un protocole de cessions d'un montant de 1 M€ pour le projet de Tours « Sisters Towers » a été signé avec l'Établissement public d'aménagement de la Défense Seine Arche (EPADESA).

S'agissant de l'activité locative immobilière, les conventions d'occupation temporaire ont procuré sur les six premiers mois de l'année des produits de 40 M€ comparables aux 43 M€ sur la même période en 2016.

2.3 INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	30-juin-17	30-juin-16	Evolution
Grands projets de développement	694	548	145
<i>Dont part PPP</i>	499	458	40
Projets régionaux de développement	360	249	111
Mise en conformité du réseau	116	109	7
Renouvellement et performance	1 223	1 326	-102
Foncier et autres	41	62	-21
TOTAL INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES	2 434	2 295	139
Industriels	79	93	-14
DEPENSES TOTALES	2 512	2 387	125

Les investissements sont présentés en dépenses totales, immobilisées et non immobilisées, hors coût de financement.

Le total des dépenses d'investissements bruts représente 2 512 M€, en hausse de 125 M€ par rapport au premier semestre 2016 arrêté à 2 387 M€. Cette augmentation s'explique par la montée en puissance des projets régionaux de développement (+111 M€), du projet Eole (+121 M€) et de l'achèvement des grands projets en PPP (+40 M€), partiellement atténuée par la mise en service du GSM-R en 2016 (-50 M€) et la diminution des investissements de renouvellement (hors GSM-R -52 M€).

L'effort de rénovation et de modernisation du réseau confirmé dans le cadre du contrat de performance entre l'Etat et SNCF RESEAU, pour lutter contre le vieillissement des infrastructures, se poursuit à un rythme soutenu.

2.3.1 Investissements de renouvellement et performance

Le programme de renouvellement de l'année 2017 est prévu à hauteur de 2,7 Mds€ et témoigne de la volonté de l'entreprise de poursuivre les efforts d'investissement pour la régénération du réseau structurant, le plus circulé.

La production du 1^{er} semestre 2017 s'établit à 1 223 M€, soit une diminution de 8 % (-102 M€) par rapport au premier semestre 2016. Cette baisse s'explique principalement par les éléments suivants :

La rénovation des voies et appareils de voie du réseau principal (plan Vigirail) se poursuit à un rythme élevé conformément à la planification des travaux en nombre de GOPEQ (équivalent de km de voies renouvelées) et en nombre d'appareil de voie par rapport au premier semestre 2016 :

	30-juin-17	30-juin-16	Evolution
GOPEQ	480	515	-35
Nombre d'appareil de voie	254	208	46

*Hors LGV

Les chantiers du premier semestre 2017 se sont globalement déroulés conformément à la planification. La baisse de -44 M€ par rapport à l'an dernier des investissements de renouvellement des voies s'explique principalement par le niveau très élevé de la production en 2016 par rapport à 2017.

On constate à fin Juin 2017, une baisse anticipée de la production physique de -7% par rapport à 2017 sur les linéaires de voie tandis que les remplacements d'appareils de voie sont en hausse de 22% en lien avec le plan VIGIRAIL. Ainsi 368 GOPEQ ont été réalisés en province et 112 en Île-de-France et 155 appareils de voie ont été remplacés en province au 1^{er} semestre 2017 et 99 en Île-de-France.

Les **principaux chantiers** réalisés au 1^{er} semestre 2017 ont été réalisés sur Sens-Saint Florentin (62 km), Amiens-Tergnier (22 km), Givors-Peyraud (77 km), Champtocé-Nantes (45 km), Argenteuil-Bobigny (16 km) et Carcassonne-Castelnaudary (33 km) pour les suites rapides ainsi que des travaux importants sur les LGV Nord (renouvellement du ballast), Atlantique (renouvellement de rails et remplacement d'appareils de voie) et Méditerranée (remplacement d'appareils de dilatation). Enfin 34 appareils de voie ont été renouvelés en gare de Lyon-Perrache en début d'année 2017.

- **Les investissements en Signalisation** sont en hausse par rapport à 2016 (+15 M€ soit +11%). Sur le premier semestre 2017, plusieurs opérations ont été mises en service en Île-de-France, en particulier, la mise sous Commande Centralisée du Réseau de Paris-Gare de Lyon, de la ligne du RER B de Paris-Aulnay-Roissy-Mitry, et le nouveau poste d'aiguillage de Vitry/Les Ardoines sur le RER C.
- **L'activité Télécom** est en diminution par rapport à 2016 (-73M€ soit -57%) en lien avec la mise à disposition du projet GSM-Rail par Synérail en mars 2016 (-50 M€). En outre, le déploiement de la fibre optique sur le domaine ferroviaire se poursuit pour répondre aux besoins de communication et de sécurité liés au transport ferroviaire, les capacités excédentaires sont commercialisées.
- **L'activité Traction électrique** liée à la modernisation des caténaires est en diminution par rapport à 2016 (-5 M€ soit -7%). SNCF RESEAU a notamment lancé la remise à niveau de la caténaire du RER C grâce à un partenariat industriel de conception-réalisation, la campagne de travaux se poursuit cet été ; des opérations sont planifiées sur le second semestre, en particulier sur la section Montréjeau-Tarbes.
- Les dépenses d'aménagement des halles et quais en **Gare** sont en retrait de 2 M€ au premier semestre 2017 par rapport à 2016. Les travaux sur la grande halle voyageurs de la gare Saint-Jean à Bordeaux pour l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse se terminent sur le premier semestre 2017.
- En matière d'**Ouvrages d'art (ponts, tunnels) et en terre (talus, remblais)**, le montant des dépenses au premier semestre 2017 est de 65 M€, en retrait de 7% par rapport à fin juin 2016.
- **Les Opérations de Gros Entretien immobilisées** (60 M€ au premier semestre 2017) sont comparables au premier semestre 2016 (53 M€).
- **Les autres dépenses de renouvellement** (19 M€), sont en ligne avec 2016. Elles correspondent à des investissements liés spécifiquement à l'amélioration de la régularité (18 M€) principalement en Île-de-France.

2.3.2 Mises en conformité du réseau

La mise en conformité du réseau s'inscrit dans le cadre de 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 Île-de-

France Mobilités (anciennement STIF). La production de 116 M€ au premier semestre 2017 est en augmentation par rapport à l'exercice 2016 de +7 M€ / +6%.

L'accessibilité aux trains s'inscrit en ligne, avec un réalisé 2017 de 51 M€ dont 38 M€ en Île-de-France, contre 60 M€ en 2016 dont 41 M€ en Île-de-France. Ces travaux de mise en accessibilité aux trains sont entrepris dans une centaine de gares. Les principales opérations d'accessibilité (ascenseurs, rampes d'accès) au premier semestre 2017 sont les Programmes Personnes à Mobilité Réduite (PMR) tels que les PMR de Combs-la-Ville-Quincy, Saint-Leu-la-Forêt, Les Vallées, Saint-Ouen.

2.3.3 Développement du réseau

Les dépenses d'investissements de développement du réseau augmentent de +256 M€ par rapport au premier semestre 2016 essentiellement avec les grands projets de lignes nouvelles à grande vitesse, la montée en puissance du projet Eole en Île-de-France et des autres projets régionaux.

- Grand Projet en phase amont +2 M€ / +19%

Les études liées aux futurs grands projets sont hiérarchisées sur la base des priorités établies par la Commission Mobilité 21. Le déclenchement et l'avancement de ces études sont étroitement liés aux décisions de l'Etat. A fin juin 2017, le réalisé s'établit à 16 M€ contre 13 M€ à fin juin 2016 et concerne essentiellement le programme GPSO (Grands Projets Sud-Ouest), la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, ainsi que la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

- Grands projets en PPP +40 M€ / +9%

Au premier semestre 2017, la production réalisée sur les projets en PPP s'établit à 499 M€ :

- **Le projet LGV Sud Europe Atlantique SEA** de prolongement vers Bordeaux s'achève avec 302 kilomètres de ligne nouvelle, dont une production sur le premier semestre 2017 de 51 M€ ; la mise en service commerciale a été réalisée le 2 juillet 2017 à l'issue de la période d'essai technique ;
- **Le projet LGV Bretagne - Pays de la Loire BPL** de prolongement vers Rennes s'achève avec 182 kilomètres de ligne nouvelle, dont une production sur le premier semestre 2017 de 332 M€ ; la mise en service commerciale a été réalisée le 2 juillet 2017 à l'issue de la période d'essai technique ;
- **Les investissements consacrés au projet Contournement Nîmes - Montpellier** s'élèvent à 116 M€. Après une mise à disposition fin 2017, la mise en service commerciale des 80 km de la ligne nouvelle et la construction de la gare doivent s'achever d'ici à début 2018.

- Grands projets en Travaux +103 M€ / +134%

Les dépenses des Grands Projets en Travaux s'établissent à 179 M€ au premier semestre 2017. Cette catégorie regroupe principalement le projet Eole de prolongement vers l'ouest du RER E, pour 168 M€ au premier semestre 2017 ; les travaux se poursuivent conformément au planning.

- Projets régionaux de développement +111 M€ / +44%

Les projets entrant dans cette catégorie regroupent essentiellement les projets des Contrats de Plan Etat-Régions (CPER) de 2015 à 2020, y compris les projets de modernisation des lignes UIC 7 à 9 et les investissements capillaires fret. Les dépenses totales s'établissent à 360 M€ sur le premier

semestre 2017, conforme à la montée en puissance prévue sur 2017.

Au premier semestre 2017, plusieurs opérations ont été mises en service ; elles concernent par exemple la modernisation de la ligne Guingamp-Paimpol après huit mois de travaux fin avril 2017.

Parmi les mises en services attendues pour le second semestre, on recense, la modernisation de la ligne reliant Cannes à Grasse, la modernisation de la ligne Brest-Quimper, le nouveau pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare de Rennes, de la gare de Nice, et la ligne Tangentielle Nord (dit Tram 11 Express) d'Epainay-sur-Seine au Bourget le 1^{er} juillet 2017.

Les études sur le projet CDG Express de liaison ferroviaire directe (32 kilomètres – 20 minutes) entre Paris-Gare-de-l'Est et l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle se poursuivent. Le début des travaux est planifié pour 2018.

D'autres grosses opérations se poursuivent en 2017 en phase de réalisation, comme le projet Belfort Delle, Le Puy-Firminy, le projet transfrontalier Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) entre la Suisse et la France, la modernisation des lignes Bordeaux-Hendaye, Serqueux-Gisors, la mise en accessibilité de la gare de Nice, ou le renouvellement de la ligne Briançon-Mont-Dauphin-Guillestre.

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 RESEAU 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 RESEAU assure l'essentiel de son financement sur les marchés de dette organisés ou de gré à gré.

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

- Programme Euro Medium Term Note (EMTN) d'un montant maximum de 50 Mds€ ;
- Programme Euro Commercial Paper (ECP) d'un montant maximum de 5 Mds€ ;
- Programme de Billets de Trésorerie d'un montant maximum de 3 Mds€ ;

Depuis juillet 2015, SNCF RESEAU 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 RESEAU par les trois agences Moody's, Standard & Poor's et Fitch contribuent à asseoir la qualité de crédit de SNCF RESEAU et à donner de la visibilité aux marchés financiers.

Le 27 juin 2017, l'agence de notation Standard & Poor's a décidé de :

- dégrader la note intrinsèque (Stand Alone Credit Profile) de SNCF Réseau de B+ à B ;
- placer la note principale (AA tenant compte du soutien de l'Etat) sous perspective négative.

02 - Rapport de Gestion

L'agence explique notamment sa décision par l'augmentation de la dette prévue lors des 10 prochaines années.

Les notes à court et long terme attribuées par les agences de notation financière sont les suivantes au 30 juin 2017 :

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

SNCF RESEAU est également suivi par deux agences de notation extra-financière qui lui ont attribué les notes suivantes:

	Note 2017	Position
Vigéo	49/100	6 ^{ème} sur un panel de 29 entreprises
Oekom research	C+	5 ^{ème} sur un panel de 45 entreprises

Stratégie de financement : proposer aux investisseurs de nouveaux produits et formats, ainsi que des émissions en devises.

SNCF RESEAU a mis en place une stratégie de financement adaptée aux nouveaux besoins et contraintes des investisseurs :

- Accentuer la diversification géographique de la base d'investisseurs par la mise en place d'un programme récurrent d'émissions en dollar US ;
- Proposer aux investisseurs de nouveaux produits et de nouveaux formats (lancement d'un programme Green Bond) ;
- Améliorer la visibilité et la liquidité perçue du titre SNCF RESEAU en augmentant la part d'émissions publiques de référence (taille benchmark) ;
- Renforcer la communication financière de SNCF RESEAU, notamment via un programme de road shows annuels dans ses quatre principales zones d'intérêt (Amérique du Nord, Asie, Europe, Moyen-Orient).

Le développement de cette stratégie de financement s'est poursuivi en 2017.

SNCF RESEAU continue à bénéficier d'une bonne capacité de financement, quelle que soit la maturité, auprès d'une base d'investisseurs en majorité internationale : les émissions levées à fin juin 2017 ont été souscrites par des investisseurs français (43%), européens (35%) et extra-européens (22%). Néanmoins, dans l'objectif d'élargir sa base d'investisseurs, SNCF RESEAU 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.

- Les émissions réalisées depuis janvier 2017

- « Green Bond » : après le succès de son émission inaugurale Green lancée en octobre 2016, SNCF

RESEAU a lancé une deuxième souche publique sous le format « Green Bond », à 17 ans (maturité mars 2034), pour un montant de 1 Md€. Il s'agit de la plus longue et importante émission de Green Bond jamais émise par une entreprise ou une agence française ;

- **Emprunts obligataires indexés sur l'inflation :** placement privé de 457 M€ sur 30 ans (maturité juillet 2047) ;
- **Emissions en devises :**
 - . 937 millions de dollars de Hong Kong (112 M€) à 8 ans
 - . 90 millions de dollars australiens (64 M€) à 10 ans
 - . 1,9 milliards de couronnes suédoises (52 M€) à 30 ans
 - . 10 milliards de Yen (81 M€) à 30 ans
- **Opérations de taille benchmark sur des maturités variées :** Emission simultanée de 650 M€ à 10 ans et 250 M€ à 20 ans.

SNCF RESEAU ambitionne de diversifier encore, au cours de l'année 2017, 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.

- Dette financière nette en valeur de remboursement

Compte tenu de la trésorerie, la dette financière nette en valeur de remboursement hors ICNE (Intérêts Courus Non Echus) s'élève à 44,3 Mds€ à fin juin 2017, contre 42,0 Mds€ au 31 décembre 2016 et 40,8 Mds€ à fin juin 2016. 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 46,1 Mds€ à fin juin 2017 contre 44,9 Mds€ au 31 décembre 2016.

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

La liquidité de SNCF RESEAU au 30 juin 2017 est à 2,8 Mds€ composée essentiellement de placements.

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.

La ligne de crédit syndiquée de 1,25 Mds€ arrivait à échéance en juillet 2017, elle a été renouvelée dès juin 2017 pour une durée de 5 ans et un montant de 1,5 Mds€ (extensible à 2 Mds€) auprès de 15 banques partenaires de SNCF RESEAU.

Ni cette nouvelle ligne, ni la précédente, n'ont fait l'objet de tirage à fin juin 2017.

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 RESEAU 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 RESEAU 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 RESEAU peut utiliser des produits dérivés optionnels ou d'échange de taux d'intérêt (swaps), dans une optique de couverture.

A fin juin 2017, la dette nette de SNCF RESEAU après couverture se répartit en 93% à taux fixe, 3% 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, SEK) fait l'objet de couvertures de change qui transforment ces ressources en euros.

- *Gestion du risque de contrepartie*

SNCF RESEAU 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 RESEAU.

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 RESEAU procède à des appels de marge auprès de ses contreparties financières. 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 RESEAU est en risque.

Les sommes ainsi reçues par SNCF RESEAU s'élevaient à 153 M€ à fin juin 2017, contre 34 M€ à fin 2016.

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 RESEAU reçoit des cofinancements de la part de partenaires publics et privés. Les partenaires publics peuvent être soit l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) ou des collectivités territoriales.

Au 1^{er} semestre 2017, les subventions appelées par SNCF RESEAU s'élèvent à 511 M€ dont 46 M€ appelés auprès de l'AFITF.

Le montant des subventions échues demeure au niveau de 936 M€ (dont 438 M€ en attente de l'Etat et de l'AFITF) contre 985 M€ (dont 468 M€ de la part de l'Etat et de l'AFITF) au 31 décembre 2016. Sur le projet SEA notamment, le montant des subventions échues atteint 680 M€ (dont 340 M€ de l'Etat) au 30 juin 2017.

2.5.2 Responsabilité Fiscale

Au 30 juin 2017, SNCF RESEAU 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 RESEAU n'a pas de présence dans les Etats et Territoires non coopératifs.

2.6 VOLET SOCIAL

2.6.1 Effectifs

Au premier semestre 2017, les effectifs de SNCF RESEAU progressent de 634 ETP (Equivalents temps pleins) par rapport à la même période de 2016. Le niveau des départs (essentiellement cessations pour retraites) reste soutenu.

SNCF RESEAU a recruté 1 333 nouveaux collaborateurs dont plus de 20% de cadres (15% en 2016) depuis début 2017. C'est 200 de plus qu'en 2016.

Riche de ses métiers techniques, SNCF RESEAU a la volonté de faire progresser la parité hommes/femmes. Un plan d'actions a été mis en place à cette fin. Depuis début 2017, le niveau du recrutement des femmes est en progression d'un point par rapport au bilan 2016, dans le collège Cadres comme au total, soit 16% de femmes dans les recrutements dont 33% chez les cadres.

2.6.2 Rémunération & Intéressement

- *Taux du régime de cotisation retraite*

Le 3 mai 2017, les nouveaux taux de cotisations retraite pour le Groupe Public Ferroviaire (GPF) ont été publiés au Journal Officiel :

Depuis le 1^{er} mai 2017, le taux T2 (part « régime spécifique ») est en hausse (+2 points), soit un impact défavorable de 6 millions d'euros sur le premier semestre 2017. Un recours du directoire a été adressé au Conseil d'Etat pour contester la hausse de ce taux.

Le taux T1 (part « régime général ») est révisé à la baisse pour les exercices 2013 à 2016, soit un impact positif estimé à 8 millions d'euros sur 2017.

- *Accord sur la mise en place du forfait jour*

La mise en œuvre du forfait en jours au sein du groupe public ferroviaire sera progressive. En effet, une période transitoire de six mois permet d'organiser progressivement la signature des conventions individuelles de forfait à l'issue des procédures de consultations des CHSCT.

- *Accord d'intéressement*

2017 est la 2^{ème} année de versement de l'accord d'intéressement signé en 2016 par SNCF RESEAU. Ce versement s'appuie sur les résultats de 2016.

Le montant global de l'intéressement versé est de 20 M€, ce qui représente un montant moyen de 327 € par salarié, en retrait par rapport à 2016.

3 GOUVERNANCE ET TYPOLOGIE DES RISQUES

3.1 GOUVERNANCE

Les instances de gouvernance de SNCF RESEAU créées en 2014 et amendées suite à la réforme ferroviaire de 2015 ont été reconduites au 1er semestre 2017.

La gouvernance de SNCF RESEAU 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 RESEAU est soumis au contrôle économique, financier et technique de l'Etat.

3.1.1 Le conseil d'administration

Composition et attributions

Le conseil d'administration se prononce sur l'ensemble des décisions relatives aux orientations stratégiques, économiques, financières et technologiques de SNCF RESEAU 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 RESEAU est composé de vingt-quatre membres, répartis comme suit :

- Le président délégué du directoire de SNCF, également président de ce conseil ;
- Sept personnalités choisies par SNCF, dont au moins la moitié sont salariés de SNCF ;
- Quatre représentants de l'Etat ;
- Quatre personnalités choisies par l'Etat en raison de leur compétence ;
- Huit représentants élus par les salariés de l'entreprise.

Les représentants de l'Etat au conseil d'administration de SNCF RESEAU 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 RESEAU 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, siège au conseil d'administration avec voix consultative.

Le chef de la Mission de Contrôle Economique et Financier des transports (MCEFT), ou son représentant, siège également, avec voix consultative, au conseil d'administration de SNCF RESEAU.

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

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

Le conseil d'administration a rédigé une charte qui précise les droits et obligations des administrateurs. Chaque administrateur a adhéré à cette charte.

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 RESEAU ont été nommés :

- **En qualité de représentants de l'Etat** 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'Etat en raison de leur compétence**: représentant des autorités organisatrices régionales des transports ferroviaires, représentant de Île-de-France Mobilités; représentante des usagers du transport ferroviaire de personnes ou de marchandises; 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 SNCF pour la représenter** : sept salariés de SNCF ;
- En qualité de salariés élus : huit salariés de SNCF RESEAU.

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 collègues différents suivant que le mandat examiné est un marché destiné à répondre aux seuls besoins de SNCF RESEAU (« marchés SNCF RESEAU ») ou un marché destiné à répondre aux besoins de SNCF RESEAU et de un ou plusieurs Etablissements du Groupe Public Ferroviaire (« marchés mutualisés »).

Le collège « **Marchés SNCF RESEAU** » est composé de huit membres désignés par le conseil d'administration, répartis ainsi :

- Le président du conseil d'administration ou son représentant ;

- Trois fonctionnaires désignés par le conseil d'administration sur proposition des ministres chargés du budget de la concurrence et des transports ;
- Quatre administrateurs dont un parmi les personnalités choisies en raison de leur compétence et trois parmi les représentants des salariés.

Le collège « Marchés mutualisés » est composé de six membres désignés par le directoire de EPIC SNCF.

Le règlement intérieur de la Commission des marchés prévoit que le collège « Marchés mutualisés » comprend six membres désignés par le directoire, répartis ainsi :

- Deux fonctionnaires désignés par le directoire de EPIC SNCF sur proposition des ministres chargés du budget, de la concurrence et des transports ;
- Deux membres du conseil de surveillance représentant les salariés de EPIC SNCF ;
- Un administrateur salarié de SNCF RESEAU ;
- Un administrateur salarié de SNCF MOBILITES.

La présidence de ce collège est assurée par un de ces membres désigné par le directoire de EPIC SNCF.

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 RESEAU.

Comité d'audit, des comptes et des risques

Le conseil d'administration est doté d'un comité d'audit, afin d'améliorer les capacités de l'entreprise et de son conseil d'administration en matière de principes et normes comptables, d'information et de communication financière, de contrôle interne et de gestion des risques.

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

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

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

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

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

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 acquisitions, cessions ou échanges d'immeubles. 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 RESEAU.

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

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

Nomination et attributions

Le décret du 25 mai 2016 paru au JO et nommant M. Patrick JEANTET, président délégué du directoire de SNCF, emporte nomination au sein du conseil d'administration de SNCF RESEAU en qualité de président du conseil.

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

La délégation de pouvoirs consentie par le conseil d'administration à son président est publiée au Bulletin officiel (BO) de SNCF RESEAU 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 RESEAU.

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.

02 - Rapport de Gestion

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.

Au sein de SNCF RESEAU, Le directeur général sécurité est chargé d'organiser le management général de la sécurité de l'exploitation ferroviaire de SNCF RESEAU, 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 RESEAU.

La direction générale est constituée par :

- Le président ;
- Le directeur général délégué et le directeur général délégué performance industrielle et innovation, qui ont pour mission de seconder le président dans le pilotage opérationnel de l'entreprise et assurent la suppléance du président dans sa fonction exécutive ;
- Le directeur général sécurité ;
- Le directeur général Île-de-France, qui a autorité sur toutes les composantes de SNCF RESEAU 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.

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, la direction finance achats, la direction des relations extérieures, communication et concertation ainsi que le cabinet.

Dix 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.

Le président a validé fin 2016, pour mise en œuvre au 1^{er} janvier 2017, une nouvelle organisation du secrétariat général et de la direction des ressources humaines :

- La direction des ressources humaines est en charge des directions suivantes : direction des relations sociales, direction des talents et développement des Ressources humaines, direction d'évaluation et de recrutement et direction des ressources humaines des fonctions transverses. Son directeur est membre du Comité exécutif de SNCF RESEAU ;
- La direction juridique et de la conformité et la direction de l'environnement et du développement durable, sont rattachées au directeur général délégué ;
- La direction du système d'information, la direction de l'innovation, et la mission en charge du temps de travail des dirigeants de proximité (DPX), sont rattachées au directeur général délégué en charge de l'innovation et de la performance industrielle ;

- Les directions territoriales sont rattachées au président. Leur animation est assurée par le directeur général délégué en charge de l'innovation et de la performance industrielle.

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 financiers/de marché

Risque de taux d'intérêt : SNCF RESEAU 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 50 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 RESEAU bénéficie d'une ligne de crédit de 1,5 milliard d'euros qui n'a jamais fait l'objet de tirage.

Risque de contrepartie : SNCF RESEAU 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 RESEAU négocie des financements en devises étrangères. Ces financements sont convertis en euros.

Sous réserve de l'application du principe de la Règle d'or, les risques de dérive des projets comportent aussi de forts enjeux financiers pour l'ensemble de l'entreprise.

SNCF RESEAU en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) peut voir le Gouvernement français intervenir dans des décisions importantes le concernant. Ainsi, le contrat de performance signé le 20 avril 2017 lui permet de disposer des moyens d'engager sa transformation industrielle et de remplir les missions que l'Etat lui confie.

3.2.2 Risques opérationnels

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 RESEAU 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.

L'occurrence de ces incidents et accidents de nature ferroviaire est néanmoins faible.

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).

3.2.3 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 SNCF en 2014 ont été élargis à toutes les entités structurées dans le cadre de la Réforme Ferroviaire, c'est-à-dire SNCF, SNCF MOBILITES, SNCF RESEAU et les filiales.

En matière d'assurance, SNCF RESEAU 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 « Dommages aux Biens » de SNCF et de ses filiales inclut SNCF RESEAU depuis le 1er janvier 2015. Le programme a été renouvelé depuis le 1er janvier 2017.

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 1er janvier 2015 pour le GPF et ses filiales.

Le programme d'assurances « Responsabilité Civile Constructions » de SNCF et de ses filiales, reconfigurées dans le cadre de la Réforme Ferroviaire, inclut SNCF RESEAU depuis le 1er janvier 2015. Son renouvellement est prévu pour janvier 2018.

L'opportunité visant à apprécier l'intérêt de mettre en place un contrat d'assurance cyber est à l'étude.

Au niveau régional, 7 pôles interrégionaux Assurances Dommages (PADs) intégrés aux Délégations Juridiques Territoriales de la Direction Juridique Groupe et pilotés par la Direction Déléguée Risques et Assurances, sont chargés de la gestion amiable des sinistres et sont les interlocuteurs de principe sur les questions d'assurance. Une 8ème DJT-PAD Occitanie verra le jour au second semestre 2017.

4 ENJEUX ET PERSPECTIVES

L'année 2017 voit se réaliser les mises en exploitation commerciale des LGV et de leurs jonctions : LGV Bretagne Pays de la Loire et LGV Sud Europe Atlantique (2 juillet 2017), Contournement de Nîmes et de Montpellier en décembre 2017 ; l'ouverture de la nouvelle gare de Montpellier est reportée en 2018 ; la ligne nouvelle « mixte » CNM sera ouverte aux trains de fret et aux trains de voyageurs sur un tronçon de 80 km.

La sécurité des circulations sera confortée dans la durée 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 : Paris-Aulnay-Roissy-Mitry (phase 2 en août 2017, phase 3 un an plus tard), Bourgogne Sud phase 2 (novembre 2018), et Rennes sud (mars 2018). Le programme de Modernisation de la Gestion Opérationnelle des Circulations (MGOC) contribuera également à l'objectif d'efficacité de la gestion des circulations à partir de 2019 sur l'axe Paris-Marseille, tête de série de son déploiement.

Enfin, la conférence nationale des territoires puis des assises de la mobilité organisées au deuxième semestre, doivent préparer la loi d'orientation des mobilités pour début 2018.

03 – COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS DU GROUPE SNCF RÉSEAU

Normes IFRS – en millions d'euros

SOMMAIRE

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE	24	4.5	TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS	37
COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	26	4.6	VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL	38
ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ	27	4.6.1	Stocks et en-cours	38
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	28	4.6.2	Créances d'exploitation	39
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	29	4.6.3	Subventions à recevoir	39
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS	30	4.6.4	Dettes d'exploitation	39
1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE	30	4.7	AVANTAGES AU PERSONNEL	39
1.1 BASE DE PRÉPARATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	30	4.8	PROVISIONS	40
1.2 APPLICATION DES IFRS	30	4.8.1	Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers	40
1.3 MÉTHODES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES AUX ARRÊTÉS INTERMÉDIAIRES	30	4.8.2	Provisions à caractère environnemental	40
1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION	30	4.8.3	Provisions pour litiges et risques contractuels	40
1.5 INFORMATION SECTORIELLE	31	5	CAPITAUX ET FINANCEMENT	41
2 FAITS MARQUANTS	32	5.1	DOTATION EN CAPITAL	41
2.1 CONTRAT ETAT / SNCF RÉSEAU	32	5.2	DETTE NETTE ET ENDETTEMENT FINANCIER NET	41
2.1.1 Contrat pluriannuel de performance	32	5.2.1	Coût de l'endettement financier net	41
2.1.2 Règle d'or	32	5.2.2	Calcul de l'endettement financier net	41
2.2 FINANCEMENT DU SYSTÈME FERROVIAIRE	32	5.3	SITUATION COMPTABLE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS	46
2.2.1 Nouvelle émission de Green Bond	32	6	MARGE OPÉRATIONNELLE	47
2.2.2 Passage en bilatéral des contrats d'instruments dérivés	32	6.1	CHIFFRE D'AFFAIRES	47
3 ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	32	6.2	ACHATS ET CHARGES EXTERNES	47
4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS	33	6.3	CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS	47
4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	33	6.4	IMPÔTS ET TAXES	47
4.1.1 Immobilisations incorporelles	33	7	RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES	47
4.1.2 Immobilisations corporelles	34	7.1	RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE ...	47
4.1.3 Investissements	35	7.1.1	Relations avec SNCF Mobilités	47
4.1.4 Dotations aux amortissements	35	7.1.2	Relations avec SNCF	48
4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT	36	7.2	RELATIONS AVEC L'ÉTAT	48
4.2.1 Synthèse des subventions non courantes	36	8	ENGAGEMENTS HORS BILAN	49
4.2.2 Synthèse des subventions courantes	37	8.1	LIGNE DE CREDIT SYNDIQUE	49
4.2.3 Subventions d'investissements reçues	37	8.2	ENGAGEMENTS RELATIFS AUX ACHATS D'IMMOBILISATIONS	49
4.2.4 Reprises de subventions d'investissement	37	8.3	ENGAGEMENTS RELATIFS AUX RÉSERVATIONS DE SILLONS	50
4.3 DROIT D'UTILISATION ACCORDÉ AU CONCESSIONNAIRE	37	8.4	GARANTIES FINANCIÈRES DONNÉES À DES TIERS	50
4.4 RÉSULTAT DE CESSIONS D'ACTIFS	37	8.5	CADRE SOCIAL D'ENTREPRISE ET ACCORD DE BRANCHE	50

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE

ACTIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	30/06/2017	31/12/2016
Ecarts d'acquisition		-	-
Immobilisations incorporelles	4.1.1	261	245
Immobilisations corporelles	4.1.2	62 965	61 183
Actifs financiers	5.2.2	3 883	3 804
Titres mis en équivalence		10	9
Impôts différés actifs		3 779	3 779
Actifs non courants		70 898	69 021
Stocks et en-cours	4.6.1	543	492
Créances d'exploitation	4.6.2	2 225	2 727
Subventions à recevoir	4.6.3	1 689	1 839
Actifs financiers	5.2.2	1 083	263
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5.2.2	2 751	3 229
Actifs courants		8 292	8 551
Total de l'actif		79 190	77 572

Les notes 1 à 8 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

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 CONSOLIDE

en millions d'euros	Notes	30/06/2017	31/12/2016
Capital	5.1	9 765	9 765
Réserves et résultats accumulés		-21 553	-21 724
Capitaux Propres totaux		-11 788	-11 959
Engagements envers le personnel	4.7	872	847
Provisions	4.8	406	429
Subventions d'investissement	4.2.1	27 449	26 806
Passifs financiers	5.2.2	50 697	48 237
Droit d'utilisation accordé au concessionnaire	4.3	2 660	2 616
Passifs non courants		82 085	78 936
Engagements envers le personnel	4.7	62	60
Provisions	4.8	13	9
Dettes d'exploitation	4.6.4	3 676	4 347
Subventions	4.2.2	1 979	2 186
Passifs financiers	5.2.2	3 162	3 993
Passifs courants		8 893	10 595
Total du passif et des capitaux propres		79 190	77 572

Les notes 1 à 8 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	1er semestre 2017	1er semestre 2016
Chiffre d'affaires	6.1	3 204	3 179
Achats et charges externes	6.2	-1 000	-1 016
Charges de personnel	6.3	-1 255	-1 193
Impôts et taxes	6.4	-120	-125
Autres produits et charges opérationnels		12	10
Marge opérationnelle		840	855
Dotations aux amortissements	4.1.4	-783	-721
Variation nette des provisions	4.8	1	-28
Reprise de subventions d'investissement	4.2.4	341	316
Résultat de cession d'actifs	4.4	26	14
Résultat opérationnel courant		423	436
Résultat opérationnel		423	436
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		1	0
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		424	436
Coût de l'endettement financier net et autres	5.2.1	-516	-571
Coût financier net des avantages du personnel	5.2.1	-5	-31
Résultat financier		-521	-603
Résultat des activités ordinaires avant impôt		-97	-167
Impôt sur les résultats		-0	-0
Résultat net des activités ordinaires		-97	-167

Les notes 1 à 8 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	1er semestre 2017	1er semestre 2016
Résultat net de la période		-97	-167
Autres éléments du résultat global :			
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	5.3	292	-491
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		-0	-
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence		-	-
Total des autres éléments du résultat global recyclables		292	-491
Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	4.7	-25	-62
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies		0	-
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence		-	-
Total des autres éléments du résultat global non recyclables		-25	-62
Résultat global total de la période		171	-719

Les notes 1 à 8 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

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 01/01/2016	9 765	-15	-770	-10 693	-9 916	-11 630
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-120	-120
Autres éléments de résultat global	-	2	-179	-	-	-176
Résultat global total	-	2	-179	-	-120	-296
Affectation du résultat	-	-	-	-9 916	9 916	-
Variation de périmètre	-	-	-	-	-0	-
Autres variations	-	0	-	-33	-	-33
Capitaux propres au 31/12/2016	9 765	-13	-948	-20 643	-120	-11 959
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-97	-97
Autres éléments de résultat global	-	-	292	-	-	292
Autres éléments de résultat global	-	-	292	-	-	195
Affectation du résultat	-	-	-	-120	120	0
Variations des détentions dans les filiales sans perte de contrôle	-	-	-	-	-	-
Autres variations	-	-	-	-23	-	-23
Capitaux propres au 30/06/2017	9 765	-13	-656	-20 786	-97	-11 788

Les notes 1 à 8 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Notes	1er semestre 2017	1er semestre 2016
Résultat net, part du groupe		-97	-167
Résultat net de l'exercice		-97	-167
Eliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées		-1	-
des amortissements et provisions(*)		446	461
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		12	-6
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	4.4	-26	-14
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		334	274
Eliminations :			
du coût de l'endettement financier net		502	577
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		836	851
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	4.6	-320	121
Impôts décaissés (encaissés)		0	15
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		516	987
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		0	-
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1.3	-2 325	-2 486
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		43	30
Variation des prêts et avances consentis		-63	-6
Subventions d'investissement reçues	4.2.3	758	644
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-1 588	-1 818
Emission d'emprunts		2 741	2 702
Remboursements d'emprunts		-77	-1 577
Intérêts financiers nets versés		-373	-476
Variation des dettes de trésorerie		-1 655	320
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		636	969
Incidence des variations de juste valeur		-	-
Variation de trésorerie		-437	138
Trésorerie d'ouverture		3 172	2 447
Trésorerie de clôture	5.2.2	2 734	2 585

Les notes 1 à 8 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels résumés.

(*) Il s'agit des dotations nettes des reprises aux amortissements et aux provisions minorées, des reprises des subventions d'investissement.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

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

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

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

1.1 BASE DE PRÉPARATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Les états financiers consolidés arrêtés au 30 juin 2017 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 2016.

1.2 APPLICATION DES IFRS

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du Groupe SNCF Réseau, arrêtés au 30 juin 2017, 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 2017 décrite dans les notes ci-après résulte en conséquence :

- des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant le ou à compter du 1er janvier 2017 ;
- des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de l'exercice 2017. Ces options et exemptions sont décrites dans les notes annexes concernées. Il s'agit pour les plus significatives

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

<i>Nom de l'entité</i>	<i>% d'intérêts</i>	<i>% de contrôle</i>	<i>Chiffre d'Affaires</i>	<i>Résultat</i>	<i>Total Bilan</i>	<i>Méthode de consolidation</i>
SNCF Réseau	100	100	3 155	-99	79 122	Société mère
SFERIS	100	100	44	2	48	Intégration globale
Altamétris	100	100	0	0	0	Intégration globale
CDG Express Etudes	33	33	0	0	15	Méthode applicable aux activités conjointes
Eurailsout BV	50	50	4	0	4	Mise en équivalence

Entrée au 1^{er} semestre dans le périmètre de SNCF Réseau de l'entité ALTAMETRIS détenue à 100%. Elle est en charge d'industrialiser et de commercialiser l'acquisition, le traitement

de la comptabilisation au passif des subventions d'investissement, de la présentation au bilan des immeubles de placement pour leur coût historique et de la comptabilisation de certains passifs financiers pour leur juste valeur.

1.3 MÉTHODES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES AUX ARRÊTÉS INTERMÉDIAIRES

Les principes et méthodes comptables adoptés dans les états financiers intermédiaires arrêtés au 30 juin 2017 sont identiques à ceux utilisés dans les états financiers annuels arrêtés au 31 décembre 2016.

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. Une revue complète des hypothèses actuarielles a été réalisée pour l'EPIC SNCF Réseau, principal contributeur du groupe.

Impôts différés

Le groupe ne réalise pas de mise à jour du montant de ses impôts différés en clôture semestrielle et, conformément à la norme IAS 34, applique la méthode du taux effectif d'impôt.

Il est rappelé qu'une créance nette d'IDA a été reconnue au bilan pour un montant de 3,8 Mds € au 31/12/2016 après écretement, sans changement au 30/06/2017.

1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION

Entités contrôlées, co-entreprises et entreprises associées consolidées

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.

et la valorisation de données via des vecteurs mobiles automatisés, essentiellement des drones et des satellites.

La participation LFP que SNCF Réseau détient conjointement avec ADIF n'est pas consolidée dans la mesure où SNCF Réseau n'a, avec ADIF, qu'un rôle de cogestionnaire transitoire sans impact possible sur les capitaux propres.

Les intérêts dans des partenariats et entreprises associées et non consolidées ainsi que les intérêts dans des entités structurées non consolidées présentent un caractère non significatif.

1.5 INFORMATION SECTORIELLE

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

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

2 FAITS MARQUANTS

2.1 CONTRAT ETAT / SNCF RÉSEAU

2.1.1 Contrat pluriannuel de performance

SNCF Réseau a signé avec l'État le contrat pluriannuel de performance 2017-2026 le 20 avril 2017.

Le contrat va permettre la mise en œuvre de la politique de gestion du réseau ferroviaire et la stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire dont l'État définit les orientations.

Le contrat prévoit 34 Mds € d'investissements sur le réseau structurant en 10 ans :

- 27,9 Mds € dédié au renouvellement,
- 4,5 Mds € pour la mise en conformité,
- 1,8 Mds € d'investissements industriels, avec notamment près de 300 M€ par an de 2017 à 2019 pour permettre la productivité future.

Le contrat prévoit, également, 12 Mds € dédiés aux lignes régionales et aux nœuds ferroviaires dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région (CPER).

Le contrat met en œuvre également le versement de dotations de SNCF à SNCF Réseau de 170 M€ en 2017 à 603 M€ en 2026.

Le versement de 170 M€ au fonds de concours de l'État a été confirmé par SNCF dans son conseil de surveillance du 27 avril 2017 et doit intervenir en juillet 2017.

Dans le contrat pluriannuel, SNCF Réseau s'est engagé à déployer un plan de performance pour atteindre un niveau de productivité de 453 M€ à horizon 2021 et 1,2 Mds € en 2026. L'efficacité industrielle et la diminution du volume d'entretien (consécutives à la régénération du réseau à 2021) seront les moteurs de la performance.

2.1.2 Règle d'or

Cette règle a pour objectif de maîtriser l'endettement de SNCF Réseau en fixant un ratio de 18 (dette/marge opérationnelle) au-delà duquel SNCF Réseau ne peut plus contribuer au financement des investissements, qui doit alors être assuré par le demandeur (Etat, Collectivités territoriales, ...).

Le Conseil d'Administration de SNCF Réseau a constaté le 18 avril 2017 que le niveau de ratio s'élève, sur la base des comptes annuels 2016, à 22,24 soit au dessus du seuil de 18.

Le décret 2017-443 du 30 mars 2017 a été publié au Journal Officiel du 31 mars 2017.

2.2 FINANCEMENT DU SYSTÈME FERROVIAIRE

2.2.1 Nouvelle émission de Green Bond

Après le succès de son émission inaugurale Green, lancée en octobre 2016, une nouvelle émission d'obligations vertes ("Green Bond") d'un montant de 1 Mds €, d'une maturité de 17 ans, avec un taux de 1,92% a été lancée avec succès en mars 2017.

Il s'agit de la plus longue émission Green jamais réalisée par une entreprise ou une agence française et le montant le plus important émis par une entreprise ou une agence européenne sur une maturité supérieure à 12 ans.

2.2.2 Passage en bilatéral des contrats d'instruments dérivés

Conformément à l'accord reçu lors du CA du 30 novembre 2016, les contrats de couverture ont été modifiés pour permettre des appels de marge dans un format bilatéral (et non plus unilatéral).

Cette modification permet à SNCF Réseau de conclure des instruments de couverture (de taux, de change) à des conditions financières plus favorables. En conséquence, un dépôt de 916 M€ « cash collatéral » a été consenti au bénéfice d'établissements financiers au titre des instruments financiers de couverture souscrits par SNCF Réseau. En fonction de l'évolution des marchés, cette position de cash pourra évoluer à la hausse comme à la baisse.

3 ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les nouvelles lignes LGV Sud Europe Atlantique et Bretagne Pays de la Loire ont été mises en service commerciales le 2 juillet 2017 pour respectivement 6,3 Mds € (dont 2,9 Mds € de subventions) et 2,9 Mds € (dont 2,2 de subventions).

La première ligne ferroviaire du Grand Paris, Tangentielle Nord, mise en service au 1^{er} juillet 2017, pour 533 M€ d'investissements.

4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

4.1.1 Immobilisations incorporelles

La valeur nette des immobilisations incorporelles au 30 juin 2017 s'analyse comme suit :

en millions d'euros	30/06/2017			31/12/2016		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels	395	-323	72	392	-308	84
Autres immobilisations incorporelles	150	-101	49	150	-93	57
Immobilisations incorporelles en cours	138	0	138	103	0	103
TOTAL	684	-424	260	646	-401	245

L'évolution du poste 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 01/01/2016	84	80	82
Acquisitions	0	-	61	61
Cessions	-	-	-	-
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-31	-22	-	-53
Pertes de valeur	-	-	-	-
Variations de périmètre	-	-	-	-
Ecarts de conversion	-	-	-	-
Mise en service et autres variations	31	-1	-40	-10
Valeur nette comptable au 31/12/2016	84	57	103	245
Acquisitions	0	-	37	37
Cessions	-	-	-	-
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-15	-8	-	-23
Pertes de valeur	-	-	-	-
Variations de périmètre	0	-	-	0
Ecarts de conversion	-	-	-	-
Mise en service et autres variations	3	0	-2	1
Valeur nette comptable au 30/06/2017	72	49	138	260

Les acquisitions concernent principalement des logiciels produits en interne mis en service ou toujours en cours de développement.

Le montant des immobilisations incorporelles mises en service s'élève à 2 M€ pour l'exercice 30 juin 2017 contre 46 M€ pour l'exercice 2016.

03 - Comptes Consolidés

4.1.2 Immobilisations corporelles

La valeur nette des immobilisations corporelles au 30 juin 2017 se décompose comme suit :

en millions d'euros	30/06/2017			31/12/2016		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	348	-24	325	356	-23	333
Terrains et constructions	9 553	-3 270	6 284	9 417	-3 208	6 210
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	43 557	-18 354	25 203	42 645	-17 933	24 712
ITMO et autres	1 112	-873	238	1 081	-853	228
Electrification, télécommunication, signalisation	13 936	-7 864	6 071	13 522	-7 645	5 877
Matériel de transport	1 000	-834	166	999	-828	171
Immobilisations corporelles en cours	24 710	-32	24 678	23 684	-32	23 651
TOTAL	94 216	-31 251	62 965	91 705	-30 523	61 183

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	Electrification, télécommunication, signalisation	Matériel de transport	Immobilisations corporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2016	339	6 256	22 986	190	5 494	199	22 013	57 476
Acquisitions	-	0	-	3	-	0	5 023	5 026
Cessions	-5	-10	-	-0	-	0	-	-16
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-	-131	-821	-47	-443	-18	-10	-1 470
Pertes de valeur	-	-	-	0	-0	-0	-	-0
Variation de périmètre	-	64	1	5	0	-	0	69
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	-	-	-
Mise en service et autres variations	-1	31	2 547	78	826	-9	-3 374	98
Valeur nette comptable au 31/12/2016	333	6 210	24 712	228	5 877	171	23 651	61 182
Acquisitions	-	-0	-	1	-	-	2 517	2 517
Cessions	-7	1	-	-0	-	-0	-	-6
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-	-78	-424	-27	-220	-8	0	-758
Pertes de valeur	-	-	-	-	-	-	-	-
Variation de périmètre	-	-0	-	1	-	-	0	1
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	-	-	-
Mise en service et autres variations	-2	151	915	36	415	3	-1 490	28
Valeur nette comptable au 30/06/2017	325	6 284	25 203	238	6 071	166	24 677	62 964

Le détail des dotations aux amortissements est donné en note 4.1.4 ci-après.

Détail des mises en service et autres variations :

en millions d'euros	Immeubles de placement	Terrains et constructions	Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	ITMO et autres	Electrification, télécommunication, signalisation	Matériel de transport	Immobilisations corporelles en cours	Total
Part SEA financée par des tiers	-	-	-	-	-	-	29	29
Mises en service	-	149	915	36	415	3	-1 519	0
Divers	-3	3	-	-	-	-	-	-
Total Mise en service et autres variations	-3	152	915	36	415	3	-1 490	29

Le montant des immobilisations corporelles mises en service s'élève à 1 519 M€ :

- 1 364 M€ de projets ferroviaires ;
- 74 M€ au titre de l'activation des intérêts financiers ;
- 81 M€ de projets divers dont du matériel ferroviaire, de l'outillage et d'autres projets de fonctionnement.

Compte tenu des mises en service commerciales du 2 juillet 2017 des lignes SEA et BPL, l'entreprise a considéré que le démarrage des amortissements interviendra au 1^{er} juillet 2017.

4.1.3 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

en millions d'euros	1er semestre 2017	1er semestre 2016
Immobilisations corporelles	-2 540	-2 335
Immobilisations incorporelles	-37	-22
Total acquisitions	-2 577	-2 357
Variation des dettes sur immobilisations	252	-129
Flux d'investissement corporels et incorporels	-2 326	-2 486

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations incorporelles de la période comprend 37 M€ de production immobilisée sur projets informatiques.

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles de la période s'élève à 2 540 M€ et comprend 1 870 M€ de production immobilisée.

Ces dépenses d'investissement en immobilisations corporelles comprennent principalement :

- 2 325 M€ de dépenses d'investissement infrastructure qui se décomposent principalement en :
 - o 1 795 M€ de production directe ;
 - o 419 M€ de production au titre des PPP et concession (GSMR 6 M€, BPL 319 M€, CNM 94 M€, SEA 1 M€) ;
 - o 23 M€ d'avances et acomptes ;
 - o 88 M€ d'opérations de gros entretien ;
- 172 M€ au titre de l'activation des intérêts financiers ;
- 44 M€ d'autres investissements (matériels roulants, matériels et outillage).

4.1.4 Dotations aux amortissements

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

en millions d'euros	1er semestre 2017	1er semestre 2016	Variation
Dotations aux amortissements incorporels	-23	-26	3
Dotations aux amortissements corporels	-760	-694	-66
Dotations aux amortissements	-783	-721	-63

La variation des dotations nettes aux amortissements est notamment due à des mises en service sur la période (notamment la LGV Est et la gare Rosa Park).

03 - Comptes Consolidés

4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT

4.2.1 Synthèse des subventions non courantes

en millions d'euros	30/06/2017	31/12/2016
Subventions de développement sur immobilisations en cours	10 111	9 690
Subventions de développement sur immobilisations en service*	13 810	13 690
Subventions de régénération sur immobilisations en service*	3 234	3 301
Subvention de régénération 2016*	124	126
Subvention de régénération 2017	170	-
Total	27 449	26 807

(*) Nettes de reprises

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

Subventions de développement sur immobilisations en cours

Les subventions au 30 juin 2017 s'élèvent à 10 111 M€, dont 2 882 M€ de subventions d'investissement au titre de la concession Sud Europe Atlantique (SEA) et 2 243 M€ au titre de la ligne Bretagne Pays de Loire (BPL).

Les mouvements de la période se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Montant Brut au 31/12/2016	Augmentation	Mise en service	Reclassement	Montant Brut au 30/06/2017
Subventions sur immobilisations en cours	9 690	813	-393	-	10 111

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 31/12/2016	17	1 835	8 840	2 997	13 690
Mises en service de subventions sur l'exercice	-	47	126	219	393
Variation de périmètre	-	-	-	-1	-1
Quote part de subvention virée au résultat	-2	-36	-121	-113	-272
Valeur nette comptable au 30/06/2017	15	1 847	8 845	3 104	13 810

Subventions de régénération

L'ensemble des subventions de régénération reçues de l'Etat 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 30/06/2017
2004	01/07/2004	38	675	231	444
2005	25/03/2005	42	574	168	406
2006	09/05/2006	42	878	233	645
2007	21/03/2007	35	734	216	518
2008	17/04/2008	33	69	19	50
2009	17/01/2009	42	844	220	624
2010	22/01/2010	38	436	136	300
2011	01/01/2011	51	20	3	17
2012	01/01/2012	28	255	92	163
2013	01/01/2013	41	75	8	67
Total		390	4560	1326	3234

La subvention d'investissement de régénération 2016 de 126 M€ a été versée en 2017 par un fonds de concours, créé à cet effet. La subvention 2017 de 170 M€ sera versée sur le 2nd semestre.

service et 2 M€ au titre des subventions de régénération en service.

4.2.2 Synthèse des subventions courantes

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

en millions d'euros	30/06/2017	31/12/2016
Subventions d'exploitation appelées d'avance	204	201
Subventions d'investissement appelées d'avance	1 775	1 985
Total	1 979	2 186

4.2.3 Subventions d'investissements reçues

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

en millions d'euros	1er semestre 2017	1er semestre 2016
Installations fixes	964	647
Variation des créances sur subventions	-206	-2
Subventions d'investissement reçues	758	644

4.2.4 Reprises de subventions d'investissement

en millions d'euros	1er semestre 2017	1er semestre 2016	Variation
Reprises de subventions d'investissement de développement	338	254	84
Reprises de subv. de renouvellement et mises aux normes	2	61	-59
Reprises de subventions d'investissement	341	316	25

Les reprises de subventions d'investissement correspondent à hauteur de 338 M€ aux subventions de développement en

4.3 DROIT D'UTILISATION ACCORDÉ AU CONCESSIONNAIRE

Dans le cadre du contrat de concession SEA, un passif appelé « Droit d'utilisation accordé au concessionnaire » a été comptabilisé pour un montant de 2 660 M€ au 30 juin 2017 contre 2 616 M€ au 31 décembre 2016. Il représente la quote-part de l'investissement financé par le concessionnaire. Ce montant est fonction du pourcentage d'avancement qui est de 100 % au 30 juin 2017, communiqué par le tiers concessionnaire sur la base du contrat initial.

4.4 RÉSULTAT DE CESSIONS D'ACTIFS

Au 30 juin 2017, les résultats de cession d'actifs s'élèvent à 26 M€ (contre 14 M€ au 30 juin 2016) et sont principalement liés à des cessions de différents ensembles et biens immobiliers (terrains et bâtiments).

4.5 TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Test de valeur des actifs de l'UGT Infrastructure

Le test de valeur sur les actifs de l'UGT Infrastructure, réalisé dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2015, a conduit à les déprécier de 9,6 Mds €. Au moment de cette clôture, les discussions avec l'Etat, préalables à la signature du contrat pluriannuel de performance prévu par la loi du 4 août 2014, avaient 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'Etat. Cette trajectoire financière avait été approuvée par le Conseil d'Administration du 9 mars 2015 de SNCF Réseau qui considérait alors que la trajectoire financière ainsi élaborée représentait la meilleure estimation des perspectives d'activité pour les 15 ans à venir.

Dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2016, la finalisation du contrat de performance avec l'Etat et sa validation en conseil d'administration de SNCF Réseau du 20

03 - Comptes Consolidés

décembre 2016 avait constitué un indice de variation de valeur. Un nouveau test avait ainsi été réalisé. Les principales modifications d'hypothèses issues de la version finalisée du contrat de performance avaient concerné la prise en compte d'hypothèses de productivité complémentaires sur les charges, la révision à la baisse de la redevance quais, et la révision à la hausse des investissements de mise en conformité, de renouvellement et des investissements industriels. Ce nouveau test avait alors permis de confirmer la valeur économique du réseau et avait été l'occasion de faire évoluer la méthode d'élaboration du test vers une méthodologie plus standard, en lien avec le nouveau contexte du contrat de performance.

Il est rappelé que les estimations et les hypothèses prises en compte pour apprécier la valeur recouvrable des actifs reposent principalement sur le contrat de performance signé avec l'Etat, avec une prolongation des flux jusqu'en 2030 qui constitue l'année normative. Le réseau est alors considéré à cette date comme stabilisé à un niveau de performance suffisant. La valeur recouvrable dépend notamment de la mise en œuvre par l'Etat de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour la soutenir ainsi que de la capacité de l'entreprise à atteindre ses plans de productivité. La réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront diverger de manière sensible des estimations retenues.

L'ensemble des hypothèses détaillées est décrite dans l'annexe de ses comptes annuels. Par ailleurs, l'entreprise considère qu'il y a indice de perte/reprise de valeur en cas d'évolution significative et jugée pérenne ou de long terme d'un des indicateurs suivants :

- évolution du modèle économique ou du contrat de performance avec l'Etat,
- définition d'une nouvelle trajectoire de dépenses de maintenance et notamment de régénération,

- évolution significative du système de tarification de SNCF Réseau,
- modification importante du modèle de financement de l'entreprise, ou de projets significatifs,
- réforme sociale au sein de l'entreprise,
- obsolescence ou dégradation physique des actifs non prévus dans les plans d'amortissements,
- changements importants dans le mode ou le degré d'utilisation de l'actif,
- évolution des taux d'intérêt de marché.

Pour la clôture de ses comptes au 30 juin 2017, SNCF Réseau a jugé qu'aucun indice de perte/reprise de valeur n'avait été identifié au cours du 1er semestre 2017. Le premier semestre 2017 confirme en effet la mise en œuvre du contrat de performance et de son plan de performance associé ainsi que la mise en œuvre des autres mesures prévues par la loi de réforme ferroviaire avec notamment la signature du décret Règle d'or. L'entreprise considère que l'avis de l'ARAFER ne remet pas en cause la séquence des péages. Aucun autre événement ne vient par ailleurs remettre en cause les perspectives sur les différents flux constituant la valeur économique du réseau ni sur la valeur des actifs testés.

Il est précisé que la valeur nette comptable de référence des actifs de l'UGT Infrastructure s'élève au 30 juin 2017 à 32,6 Mds € contre 31,5 Mds € au 31 décembre 2016, après dépréciation.

4.6 VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL

en millions d'euros	1er semestre 2017	1er semestre 2016
Stocks et en-cours	-51	-33
Créances d'exploitation	239	237
Dettes d'exploitation	-509	-83
Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés	-320	121

4.6.1 Stocks et en-cours

Au 30 juin 2017, les stocks se décomposent comme suit :

en millions d'euros	30/06/2017			31/12/2016	
	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variation
Matières premières	544	-109	435	401	34
Produits finis	76	0	76	67	10
En-cours de production	32	0	32	25	7
Stocks et en-cours	652	-109	543	492	51

4.6.2 Créances d'exploitation

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Brut	30/06/2017		31/12/2016	
		Dépréciation	Net	Net	Variation
Clients et comptes rattachés	1 086	-66	1 021	1 296	-276
Créances sur l'Etat et les collectivités	420	0	420	511	-91
Autres créances d'exploitation	788	-3	785	920	-136
<i>Dont Fournisseurs avoirs à recevoir et avances</i>	<i>406</i>	<i>0</i>	<i>406</i>	<i>595</i>	<i>-190</i>
Montant net des créances d'exploitation	2 294	-69	2 225	2 727	-502

Les créances clients et comptes rattachés se composent essentiellement des créances sur péages pour 774 M€ (valeur nette) au 30 juin 2017.

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

4.6.3 Subventions à recevoir

Les subventions à recevoir se décomposent comme suit :

en millions d'euros	30/06/2017	31/12/2016
Subventions à encaisser	1 152	1 227
Subventions à appeler	603	680
Provisions pour dépréciations	-66	-67
Total	1 689	1 839

Les subventions échues à plus de 12 mois au 31 décembre 2016 concernent principalement les Collectivités territoriales pour 453 M€ et l'Agence de Financement des Infrastructures Transport de France (AFITF) pour 374 M€. Ce montant traduit les difficultés de recouvrement des créances relatives aux projets LGV EE phase 2 et SEA auprès des financeurs.

4.6.4 Dettes d'exploitation

en millions d'euros	30/06/2017	31/12/2016	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	1 777	2 180	-403
dont dettes sur acquisitions d'immobilisations	242	392	-150
Avances et acomptes reçus sur commande	108	279	-170
dont avances reçues sur cession d'immobilisations	1	6	-5
Dettes sociales	649	600	49
Dettes sur l'Etat et les collectivités	322	446	-125
Autres dettes d'exploitation	43	54	-11
Produits constatés d'avance	778	788	-10
Total des dettes d'exploitation	3 676	4 347	-670

4.7 AVANTAGES AU PERSONNEL

Les engagements envers le personnel ont augmenté de 27 M€ sur le premier semestre 2017. Cette variation s'explique principalement par la baisse du taux d'actualisation ramené de 1,60% au 31 décembre 2016 à 1,36% au 30 juin 2017.

La perte actuarielle de 29 M€ liée au changement du taux d'actualisation a été répartie comme suit :

- Une charge financière de 8 M€ sur la ligne « Coût financier des avantages du personnel » au titre des avantages à long terme,
- un impact négatif de 21 M€ sur les réserves non recyclables en capitaux propres au titre des avantages postérieurs à l'emploi.

03 - Comptes Consolidés

4.8 PROVISIONS

Les provisions ont évolué comme suit au cours de l'exercice :

en millions d'euros	01/01/2017	Dotations	Reprise utilisée	Reprise non utilisée	30/06/2017	dont courant	dont non courant
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	53	3	0	0	57	0	57
Risques environnementaux	169	13	-8	0	174	0	174
Litiges et risques contractuels	211	12	-12	-27	184	13	171
Autres	5	1	0	-1	5	0	4
Total provisions	438	30	-20	-28	419	13	406

4.8.1 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

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

- Jugement du Conseil de prud'hommes de Paris

Le 21 septembre 2015, le Conseil de Prud'hommes de Paris a rendu des décisions relatives aux recours déposés par d'anciens salariés marocains. L'Entreprise en a tiré les conséquences dans ses comptes sur la base des condamnations prononcées. Un appel a été formé, suspendant l'exigibilité des condamnations prononcées : en mai 2017 les premières séries d'affaires ont été plaidées devant la Cour d'appel et le délibéré sera rendu le 31 janvier 2018. Par ailleurs, de nouvelles affaires seront portées pour la première fois devant le Conseil des Prud'hommes et seront normalement plaidées fin du premier trimestre 2018. Une provision complémentaire est constituée au fur et à mesure des nouveaux recours déposés devant le Conseil des Prud'hommes.

- Contrôle fiscal

L'entreprise a fait l'objet d'un contrôle fiscal portant sur les exercices 2012, 2013 et 2014, qui s'est achevé par la réception de la notification de redressement fin juillet 2016.

Le principal motif de redressement concerne la requalification de la redevance d'accès (RA) TER en subvention d'équilibre, avec pour conséquence directe l'assujettissement de l'entreprise à la taxe sur les salaires et pour conséquence indirecte la dégradation du test de valeur des actifs Infrastructure. Ce redressement a été contesté formellement par l'entreprise. L'entreprise n'a pas reçu, à ce jour, de réponse au courrier de contestation.

Les éléments de redressement non contestés par l'entreprise ont fait l'objet d'une provision pour un montant de 3 M€.

Dans le cas où l'administration fiscale maintiendrait sa position, SNCF Réseau porterait le litige au contentieux.

SNCF Réseau a toutefois mis en place à compter de l'exercice 2017 les modifications préconisées par la direction de la législation fiscale dans le cadre de sa réponse à la demande de rescrit de l'Entreprise. Ces modifications concernent la convention annuelle entre l'Etat et SNCF Réseau qui détermine

notamment le montant de la Redevance d'Accès (RA), et les factures de RA TER adressées à l'Etat pour compte des régions. Elles permettent ainsi, à compter de 2017, de qualifier la RA TER de produit, contrepartie de prestations de services rendues, en accord avec l'administration fiscale.

- Recours devant le Conseil d'Etat pour le calcul du taux de cotisation vieillesse

Par arrêté du 02 mai 2017, les taux définitifs T1 au titre des exercices 2013, 2014, 2015 et 2016 ont été publiés au Journal officiel. Ils intègrent la nouvelle méthode de calcul préconisée par l'entreprise et avalisée par le Conseil d'Etat dans ses rendus de jugement de 2016.

A ce titre, un produit à recevoir de 8 M€ a été reconnu dans les comptes au 30 juin 2017, sur la ligne « Autres charges et produits opérationnels » du compte de résultat.

Par décret du 02 mai 2017, le taux T2, autre cotisation libératoire destinée à contribuer forfaitairement au financement du régime spécial de retraite des cheminots, a été augmenté de 2 points (passant de 11,81% à 13,85%), à compter du 1^{er} mai 2017, soit un impact défavorable de 6 M€ au premier semestre. Dans ce contexte, l'entreprise a déposé, le 23 mai 2017, un recours devant le Conseil d'Etat sur la base du décret du 28 juin 2007, qui prévoit notamment un mécanisme de revalorisation fondé sur l'évolution de certaines cotisations de droit commun.

4.8.2 Provisions à caractère environnemental

Les coûts environnementaux provisionnés concernent principalement le traitement des traverses créosotées, le désamiantage des bâtiments et du matériel roulant ainsi que des coûts liés à la dépollution des sols.

4.8.3 Provisions pour litiges et risques contractuels

- Intempéries mai/juin 2016

Des provisions pour intempéries ont été reprises suite à la comptabilisation de réparations.

La provision liée à la franchise « pertes de redevances » a été totalement reprise.

5 CAPITAUX ET FINANCEMENT

5.1 DOTATION EN CAPITAL

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

A la date du 30 juin 2017 le montant cumulé des dotations en capital s'établit à 9,8 Mds€.

5.2 DETTE NETTE ET ENDETTEMENT FINANCIER NET

5.2.1 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 2017	1 ^{er} semestre 2016	Variation
Charges et produits d'intérêts sur dette et trésorerie	-584	-576	-8
Résultat de change	-	-	-
Résultat de juste valeur et couverture	-12	6	-17
Coût de l'endettement financier net	-596	-571	-25
Autres charges financières	-13	-11	-2
Autres produits financiers	94	11	83
Coût de l'endettement financier net et autres	-516	-571	56
Coût financier des avantages du personnel	-5	-31	26
Résultat financier	-521	-603	82

5.2.2 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.

03 - Comptes Consolidés

30/06/2017

						Qualification comptable				Juste valeur de la classe			
	Courant	Non courant	Total	Dettes nettes IFRS	EFN	A la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
en millions d'euros													
Titres de participation	-	0	0	-	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Prêts et créances	916	75	991	991	991	-	991	-	-	991	916	75	-
Actifs de retraite	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs disponibles à la vente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs à la juste valeur par résultat	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dérivés actifs	20	1 206	1 226	1 226	1 226	-	-	14	1 212	1 226	-	1 226	-
Actifs PPP et concession	147	2 602	2 749	2 749	-	-	2 749	-	-	2 749	-	2 749	-
Actifs financiers	1 083	3 883	4 967	4 966	2 217	-	3 740	14	1 212	4 967	916	4 050	-
OPCVM	2 709	-	2 709	2 709	2 709	-	-	2 709	-	2 709	2 709	-	-
Disponibilités	42	-	42	42	42	-	-	42	-	42	42	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 751	-	2 751	2 751	2 751	-	-	2 751	-	2 751	2 751	-	-
Emprunts obligataires	2 034	44 838	46 873	46 873	46 873	-	46 873	-	-	53 335	-	53 335	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	1	425	426	426	426	-	426	-	-	416	-	416	-
Emprunts SNCF	54	670	724	724	724	-	724	-	-	1 038	-	1 038	-
Autres emprunts	3	36	39	39	39	-	39	-	-	39	-	39	-
Dettes de location financement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Emprunts, dont	2 093	45 969	48 062	48 062	48 062	-	48 062	-	-	54 829	-	54 829	-
Emprunts évalués au coût amorti	1 889	34 644	36 533	36 533	36 533	-	36 533	-	-	43 300	-	43 300	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	-	8 385	8 385	8 385	8 385	-	8 385	-	-	8 385	-	8 385	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	204	2 941	3 144	3 144	3 144	-	3 144	-	-	3 144	-	3 144	-
Emprunts évalués selon l'option juste valeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dérivés passifs	43	2 099	2 141	2 141	2 141	-	-	43	2 099	2 141	-	2 141	-
Trésorerie passive	17	-	17	17	17	-	17	-	-	17	17	-	-
Dettes de trésorerie	854	-	854	854	854	-	854	-	-	854	854	-	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Passifs PPP et concession	156	2 630	2 786	2 786	-	-	2 786	-	-	2 786	-	2 786	-
Passifs financiers	3 162	50 697	53 860	53 860	51 074	-	51 718	43	2 099	60 627	871	59 756	-
Dettes nettes IFRS	-672	46 815	-	46 143	-	-	47 978	-2 722	886	52 910	-2 797	55 706	-
Passifs PPP - Construction en cours et Concession	-156	-2 630	-	-2 786	-	-	-2 786	-	-	-2 786	-	-2 786	-
Actifs PPP - Construction en cours et Concession	147	2 602	-	2 749	-	-	2 749	-	-	2 749	-	2 749	-
Endettement financier net	-681	46 787	-	-	46 106	-	47 941	-2 722	886	52 873	-2 797	55 670	-

31/12/2016

						Qualification comptable				Juste valeur de la classe			
	Courant	Non courant	Total	Dettes nettes IFRS	EFN	A la juste valeur par capitaux propres	Prêts, créances, dettes au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
en millions d'euros													
Titres de participation	-	1	1	-	-	-	1	-	-	1	-	1	-
Prêts et créances	-	6	6	6	6	-	6	-	-	6	-	6	-
Actifs de retraite	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs disponibles à la vente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs à la juste valeur par résultat	0	-	0	0	0	-	-	0	-	-	-	-	-
Dérivés actifs	116	1 407	1 523	1 523	1 523	-	-	93	1 430	1 523	-	1 523	-
Actifs PPP et concession	147	2 390	2 537	2 537	-	-	2 537	-	-	2 537	-	2 537	-
Actifs financiers	263	3 804	4 067	4 067	1 529	-	2 544	93	1 430	4 067	-	4 067	-
OPCVM	2 403	-	2 403	2 403	2 403	-	-	2 403	-	2 403	2 403	-	-
Disponibilités	827	-	827	827	827	-	-	827	-	827	827	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 229	-	3 229	3 229	3 229	-	-	3 229	-	3 229	3 229	-	-
Emprunts obligataires	2 031	42 399	44 430	44 430	44 430	-	44 430	-	-	52 026	-	52 026	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	2	425	427	427	427	-	427	-	-	436	-	436	-
Emprunts SNCF	27	670	697	697	697	-	697	-	-	1 045	-	1 045	-
Autres emprunts	3	35	39	39	39	-	39	-	-	39	-	39	-
Dettes de location financement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Emprunts, dont	2 063	43 530	45 593	45 593	45 593	-	45 593	-	-	53 546	-	53 546	-
Emprunts évalués au coût amorti	1 760	32 343	34 103	34 103	34 103	-	34 103	-	-	42 056	-	42 056	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	-	8 136	8 136	8 136	8 136	-	8 136	-	-	8 136	-	8 136	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	303	3 051	3 354	3 354	3 354	-	3 354	-	-	3 354	-	3 354	-
Emprunts évalués selon l'option juste valeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dérivés passifs	22	2 265	2 287	2 287	2 287	-	-	22	2 265	2 287	-	2 287	-
Trésorerie passive	58	-	58	58	58	-	58	-	-	58	58	-	-
Dettes de trésorerie	1 693	-	1 693	1 693	1 693	-	1 693	-	-	1 693	1 693	-	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Passifs PPP et concession	156	2 443	2 599	2 599	-	-	2 599	-	-	2 599	-	2 599	-
Passifs financiers	3 993	48 237	52 230	52 230	49 631	-	49 943	22	2 265	60 184	1 751	58 432	-
Dettes nettes IFRS	500	44 434	-	44 934	-	-	47 400	-3 300	834	52 888	-1 478	54 366	-
Passifs PPP - Construction en cours et Concession	-156	-2 443	-	-2 599	-	-	-2 599	-	-	-2 599	-	-2 599	-
Actifs PPP - Construction en cours et Concession	147	2 390	-	2 537	-	-	2 537	-	-	2 537	-	2 537	-
Endettement financier net	491	44 381	-	-	44 873	-	47 338	-3 300	834	52 826	-1 478	54 304	-

03 - Comptes Consolidés

5.2.2.1 Actifs financiers

5.2.2.1.1 Prêts et créances au coût amorti

Le poste « Prêts et créances au coût amorti » est principalement constitué des appels de marge actifs (916 M€), suite à la mise en place de la bilatéralisation, et d'une avance de fonds (63 M€).

5.2.2.1.2 Actifs disponibles à la vente

Aucun actif n'est classé dans la catégorie « Actifs disponibles à la vente » tant en 2016 qu'en 2017.

5.2.2.1.3 Actifs à la juste valeur par le résultat

Le portefeuille de titres de créances négociables à plus de 3 mois (et moins d'un an) est arrivé à échéance en 2016 et n'a pas été renouvelé, du fait de taux d'intérêt négatifs.

5.2.2.1.4 Actifs PPP et concession

Les actifs financiers PPP comprennent pour 2 749 M€ des subventions à appeler au titre des projets PPP en cours, dont 1 223 M€ pour BPL, 1 041 M€ pour CNM et 485 M€ pour GSM-R.

Ces subventions à recevoir de l'État et des collectivités territoriales permettent à SNCF Réseau de rembourser ses dettes vis-à-vis d'Eiffage, Oc'Via et Synerail pour respectivement BPL, CNM et GSM-R.

Concernant BPL et CNM, SNCF Réseau devra recevoir les subventions et rembourser les dettes financières associées (mêmes montants que les subventions) à compter de 2017.

Concernant GSM-R, le projet n'étant pas financé à 100%, le montant de la subvention à recevoir est inférieur à la dette financière associée.

5.2.2.1.5 Juste valeur positive des instruments financiers dérivés

Les instruments financiers dérivés sont détaillés en note 5.3.

5.2.2.2 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont constitués des liquidités immédiatement disponibles (disponibilités) et des placements à très court terme, facilement convertibles en un montant connu de trésorerie, dont l'échéance à la date d'origine est inférieure ou égale à trois mois et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur. En particulier, les placements en SICAV et Fonds Communs de Placement monétaires dont la sensibilité est marginale sont classés dans cette catégorie. Il s'agit notamment de SICAV et Fonds Communs de Placement de la catégorie monétaire euros selon l'AMF ou qui ont une sensibilité inférieure à 0,25 point de base.

en millions d'euros	30/06/2017	31/12/2016	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à 3 mois (*)	2 709	2 403	306
Disponibilités	42	827	-785
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière	2 751	3 229	-479
Concours bancaires courants	17	58	-41
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie	2 734	3 171	-437

(*) y compris dépôts et billets de trésorerie

5.2.2.3 Passifs financiers

5.2.2.3.1 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 46,1 Mds€ contre 44,9 Mds€ au 31 décembre 2016, soit une augmentation de 1,2 Mds€.

en millions d'euros	30/06/2017	31/12/2016
Dette nette en valeur de remboursement	44 293	42 027
ICNE sur dette long terme	780	651
Collatéral passif	153	34
Collatéral actif	-916	
Passifs et actifs financiers de concession	-6	
Dette nette en normes françaises	44 303	42 712
Dette long terme	924	1 347
Dette court terme	-34	60
Dérivés actifs et passifs	915	764
Passifs et actifs financiers de concession	43	62
Trésorerie active et passive	-9	-10
Autres actifs financiers	-	-1
Dette nette en normes IFRS	46 142	44 934

5.2.2.3.2 Financements levés en 2017

en millions d'euros	Montant nominal	Devise	Echéance	Taux	Total IFRS
Financements levés en 2017					2 783
Emissions obligataires publiques					1 881
EMTN SNCFR 1,125 % 19-05-2027	650	EUR	19/05/2027	1,125%	650
EMTN RFF EUR 1,875% 30/03/2034	1 000	EUR	30/03/2034	1,875%	999
EMTN SNCFR 1,50 % 29-05-2037	250	EUR	29/05/2037	1,500%	233
Emissions obligataires privées					902
EMTN RFF AUD 3,724% 26/04/2027	90	AUD	26/04/2027	3,724%	61
EMTN RFF IPCH+0,35% 25-07-2047	400	EUR	25/07/2047	0,350%	403
EMTN RFF IPCH+0,542% 25-07-2047	57	EUR	25/07/2047	0,542%	57
EMTN RFF HKD 2,77% 13/10/2025	937	HKD	13/02/2025	2,770%	106
EMTN SNCF RESEAU ZC 0% 19-05-2047	10 000	JPY	19/05/2047	0,000%	78
EMTN RFF SEK 2,83% 28/04/2047	500	SEK	28/04/2047	2,830%	52
EMTN SNCF RESEAU SEK 2,49% 12-06-2047	510	SEK	12/06/2047	2,490%	53
EMTN SNCF RESEAU SEK 2,425% 22/06/2047	440	SEK	22/06/2047	2,425%	46
EMTN SNCF RESEAU SEK 2,455% 22/06/2047	440	SEK	22/06/2047	2,455%	46
Renouvellements BEI					-

5.2.2.3.3 Juste valeur négative des instruments financiers dérivés

Les instruments financiers dérivés sont détaillés en note 5.3.

5.2.2.3.4 Dettes de trésorerie et trésorerie passive

Afin de se financer et de gérer sa trésorerie, SNCF Réseau a recours à des instruments de financement et de placement à court terme tant domestiques qu'internationaux sous la forme de « Billets de Trésorerie » et de « Commercial Papers », lui permettant ainsi un accès diversifié à des ressources financières liquides. Les titres de créances négociables en devise sont couverts par des swaps cambistes.

Les dettes de trésorerie sont constituées de :

- Dettes court terme à plus de 3 mois et moins d'un an (701 M€ au 30/06/2017 vs 1 659 M€ au 31/12/2016)
- Cash collatéraux passifs couvrant des instruments financiers dérivés actifs (153 M€ au 30/06/2017 vs 34 M€ au 31/12/2016).

La trésorerie passive (17 M€ au 30/06/2017 contre 58 M€ au 31/12/2016) est principalement constituée de comptes courants et de concours bancaires.

5.2.2.4 Passifs PPP et concession

Les lignes d'emprunt BPL, CNM et GSMR concernent les PPP Bretagne Pays de Loire, Contournement Nimes Montpellier et Global System for Mobile communication for Railways. Elles représentent la dette de SNCF Réseau vis-à-vis de ses partenaires qui pré-financent une partie des projets. SNCF Réseau devra rembourser les dettes BPL et CNM à compter de 2017.

Des réclamations ont été reçues par l'entreprise au titre des exercices 2015 et 2016 pour les PPP CNM et BPL pour un montant total de 655 M€. Ces réclamations sont, en grande partie, contestées par l'entreprise et seule la partie acceptée a fait l'objet d'une comptabilisation.

03 - Comptes Consolidés

5.3 SITUATION COMPTABLE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

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

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

Instruments dérivés par traitement comptable

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

en millions d'euros	30/06/2017			31/12/2016		
	Courant	Non courant	Total	Courant	Non courant	Total
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	-	573	573	-	672	672
Dérivés de couverture de juste valeur	6	633	640	23	735	759
Dérivés de transaction	14	-	14	93	-	93
Dérivés de couverture des flux d'investissement net à l'étranger	-	-	-	-	-	-
Instruments dérivés actifs	20	1 206	1 226	116	1 407	1 523
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	-	2 008	2 008	0	2 201	2 201
Dérivés de couverture de juste valeur	-	91	91	-	64	64
Dérivés de transaction	43	-	43	22	-	22
Dérivés de couverture des flux d'investissement net à l'étranger	-	-	-	-	-	-
Instruments dérivés passifs	43	2 099	2 141	22	2 265	2 287

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
01/01/2016	-1 128
Recyclé en résultat	582
Variations de valeur efficace	-789
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	-
31/12/2016	-1 334

en millions d'euros	Capitaux propres recyclables
01/01/2017	-1 334
Recyclé en résultat	245
Variation de valeur efficace	47
Variation de valeur des actifs disponibles à la vente	-
30/06/2017	-1 042

La variation des réserves recyclables en 2016 s'élève à -207 M€.

La variation des réserves recyclables en 2017 s'élève à 292 M€.

6 MARGE OPÉRATIONNELLE

6.1 CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires se décompose ainsi :

en millions d'euros	1er semestre 2017	1er semestre 2016	Variation
Redevance d'accès	992	992	0
Redevance réservation	1 023	995	27
Redevance circulation	686	664	23
Redevance quai	50	53	-3
Redevances complémentaires d'électricité et de transport d'électricité *	126	116	10
Autres recettes	24	23	0
Redevances d'infrastructure	2 900	2 843	57
Compensation FRET	36	46	-10
Autres produits	267	289	-22
Chiffre d'affaires	3 204	3 179	25

* dont redevance de transport d'électricité : 81 M€

Les autres produits comprennent la refacturation de travaux, d'études et de matières pour le compte de tiers, principalement au sein du GPF.

6.2 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

Les achats et autres charges externes se décomposent comme suit :

en millions d'euros	1er semestre 2017	1er semestre 2016*	Variation
Transport électricité et Moyen de traction	-132	-168	36
Entretien et maintenance	-294	-243	-51
Honoraires et prestations informatiques	-146	-131	-15
Patrimoine	-216	-232	16
Autres achats et charges externes	-212	-242	29
Achats et charges externes	-1 000	-1 015	15

* Dans un souci de comparabilité des exercices, reclassement dans les données 2016 de charges liées aux fluides de l'agrégat Patrimoine vers l'agrégat Autres achats et charges externes

Les autres achats et charges externes inclut les services facturés par le groupe. (Cf. 7.1)

6.3 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Au 30 juin 2017, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

en millions d'euros	1er semestre 2017	1er semestre 2016	Variation
Salaires	-1 251	-1 189	-63
Autres avantages du personnel	3	-1	4
Personnel refacturé détaché et intérimaire	-7	-3	-4
Charges de personnel nettes	-1 255	-1 193	-63
Effectifs moyens ETP	54 371	53 747	624

L'effectif moyen équivalent temps plein au 30 juin 2017 s'élève à 54 371 personnes

6.4 IMPÔTS ET TAXES

en millions d'euros	1er semestre 2017	1er semestre 2016	Variation
CET	-43	-48	5
Taxes foncières	-23	-26	3
Taxes assises sur salaires	-38	-41	3
dont Taxe Apprentissage	-7	-12	5
dont Formation Professionnelle	-2	-4	2
dont Effort à la Construction	-5	-5	0
dont Versement Transport	-17	-15	-1
dont Autres Taxes	-7	-4	-2
Autres Impôts et taxes (dont C3S)	-15	-9	-6
Total Impôts et Taxes	-120	-125	5

7 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

SNCF Réseau, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial est liée, au sens de la norme IAS 24 « Informations relatives aux parties liées », avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'Etat français.

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

- Les EPIC membres du Groupe Public Ferroviaire, SNCF Mobilités et SNCF,
- L'Etat.

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

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

7.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE

7.1.1 Relations avec SNCF Mobilités

SNCF Mobilités est un des principaux clients de SNCF Réseau au titre des péages sur le réseau ferroviaire français.

Soldes au bilan

en millions d'euros	30/06/2017	31/12/2016
Créances d'exploitation	652	759
Dettes d'exploitation	572	726

* Soldes au bilan hors dette financière présentée séparément au passif du bilan (voir note 5.2.2.)

03 - Comptes Consolidés

Produits et charges

en millions d'euros	1er semestre 2017	1er semestre 2016
Péages	1 757	1 711
Charges d'exploitation	-262	-241

7.1.2 Relations avec SNCF

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	30/06/2017	31/12/2016
Créances d'exploitation	46	35
Dettes d'exploitation	85	63

Produits et charges

en millions d'euros	1er semestre 2017	1er semestre 2016
Produits d'exploitation	36	33
Charges d'exploitation	-251	-246

7.2 RELATIONS AVEC L'ÉTAT

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

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

L'Etat verse également à SNCF Réseau des subventions de compensation fret ainsi que des subventions de financement des projets d'investissement, par l'intermédiaire de SNCF pour certaines d'entre elles depuis le 1er janvier 2016.

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

Soldes au bilan	30/06/2017	31/12/2016
Subventions appelées à encaisser (actif)	481	559

Produits et charges

en millions d'euros	1er semestre 2017	1er semestre 2016
Redevances d'accès*	906	992
Compensations FRET	36	46

*dont redevances TER : 689 M€ et redevances TET : 217 M€

8 ENGAGEMENTS HORS BILAN

Engagements donnés	30/06/2017					
	Variations	Ouverture	Clôture	Montant des engagements par période		
				< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
en millions d'euros						
Engagements liés au financement	-	-	-	-	-	-
Engagements liés aux activités opérationnelles	-511	2037	1525	322	419	784
Engagements d'achat d'immobilisations : autres immobilisations	13	65	78	12	59	7
Engagements d'achat d'immobilisations : PPP et concession/projet EOLE	-466	808	342	149	194	-
Promesses de ventes - biens immobiliers (donnés)	23	17	40	40	1	-
Contrats de location simple : mobilier	7	37	44	26	19	-
Location simple immobilier (donnés)	19	207	226	79	128	18
Garanties financières données à des tiers	0	764	763	3	2	759
Location simple - matériel ferroviaire (donnés)	-108	139	31	14	17	-
Total engagements donnés	-511	2 037	1 525	322	419	784

Engagements reçus	30/06/2017					
	Variations	Ouverture	Clôture	Montant des engagements par période		
				< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
en millions d'euros						
Engagements liés au financement	300	1250	1550	-	1500	50
Ligne de crédit bancaires non utilisées (reçus)	300	1250	1550	-	1500	50
Engagements liés aux activités opérationnelles	-282	940	659	300	341	18
Engagements d'achat d'immobilisations : autres immobilisations	-338	423	85	85	-	-
Promesses de ventes - biens immobiliers (reçus)	23	17	40	40	1	-
Location simple immobilier (reçus)	-5	8	3	2	0	-
Garanties financières reçues de tiers	38	493	531	173	340	18
Total engagements reçus	18	2 190	2 209	300	1 841	68

8.1 LIGNE DE CREDIT SYNDIQUE

SNCF Réseau bénéficie d'une ligne de crédit syndiqué mise en place le 29 juin 2017 pour 1 500 M€, qui pourra être étendu jusqu'à 2Mds, dont l'échéance est le 29 juin 2022.

Cette date pourra être prorogée pour une période de 1 an renouvelable 2 fois. Cette ligne n'a pas fait l'objet de tirages au 30 juin 2017.

Cette facilité de crédit (non tirée) a été conclue avec 15 banques. Elle a vocation à consolider la situation de liquidités de SNCF Réseau et constitue un élément important de l'appréciation portée par les agences de rating sur notre qualité de crédit.

8.2 ENGAGEMENTS RELATIFS AUX ACHATS D'IMMOBILISATIONS

- **PPP et concession**

La valeur actualisée au 30 juin 2017 des montants restant à verser au titre des PPP et concession s'élève à 86 M€ pour CNM.

La valeur actualisée au 30 juin 2017 des subventions restant à percevoir au titre des PPP et concession s'élève à 85 M€ pour CNM.

- **Projet Charles de Gaulle Express**

La loi du 28 décembre 2016 de ratification de la liaison CDG Express attribue à une société, détenue majoritairement par SNCF Réseau et le Groupe ADP une concession de travaux (avec la possible participation d'un investisseur tiers au capital, pour une part minoritaire). La société aura pour objet la conception, le financement, la réalisation ou l'aménagement, l'exploitation ainsi que la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure ferroviaire. La loi permet également à l'Etat de désigner, par voie d'appel

03 - Comptes Consolidés

d'offres, l'exploitant ferroviaire chargé du service de transport de personnes.

L'Etat a fait adopter un amendement visant à préciser que la règle d'or ne s'applique pas à la participation de SNCF Réseau au financement du CDG Express compte tenu de sa spécificité. Le montage financier de cette concession est en cours de finalisation.

- **Projet EOLE**

Un arrêté inter-préfectoral du 31 mars 2016 a autorisé 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 protocole arrête le plan de financement global du projet à hauteur de 3,4 Mds€ dont 256 M€ sur fonds propres SNCF Réseau. Le montant des travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau s'élève à 3 Mds€. La mise en service s'échelonne de 2022 à 2024.

Sur décision de l'Etat, SNCF Réseau assurera une avance (remboursable) de trésorerie plafonnée à 40% de l'ensemble des dépenses engagées à chaque instant, soit un montant maximum de 805 M€. Cette avance, effectuée sur une période de 10 ans, sera rémunérée au taux de 1,5%. Les frais de portage sont couverts par l'Etat et la Société du Grand Paris (SGP).

SNCF Réseau attend désormais la notification du financement par le STIF.

8.3 ENGAGEMENTS RELATIFS AUX RÉSERVATIONS DE SILLONS

Le Document de Référence du Réseau pour 2017 consultable sur le site internet de SNCF Réseau prévoit un nouveau mécanisme d'indemnité réciproque en cas de suppression ou de modification importante, par l'une ou l'autre des parties, des sillons affectés et/ou réservés.

Les pénalités applicables s'échelonnent désormais entre 0,5€/tr/Km et 8€/tr/Km suivant des durées variables entre la date de la suppression ou modification et la date de réservation du sillon. Elles sont plus significatives pour SNCF Réseau que pour les entreprises ferroviaires.

Les montants à déclarer en engagements hors bilan doivent refléter la réalité objective des transactions qui pourraient impacter dans le futur les comptes de l'entreprise.

Dans le cas présent, en l'absence d'historique et de recul suffisant pour mesurer de façon fiable les impacts issus de ce nouveau dispositif, aucun montant n'a été déclaré en engagements hors bilan donnés ni reçus au titre de ces pénalités dans les comptes clos au 30 juin 2017.

8.4 GARANTIES FINANCIÈRES DONNÉES À DES TIERS

- Les garanties financières données à des tiers se composent au 30 juin 2017 principalement de la garantie émise en 2011 en faveur de la Caisse des Dépôts-direction des Fonds d'Epargne pour 757 M€.
- Les garanties financières reçues s'élèvent à 531 M€ et se décomposent principalement :
 - d'une garantie financière auprès de Eiffage Rail Express pour 187 M€
 - d'une garantie financière auprès d'OCVIA pour 122 M€

8.5 CADRE SOCIAL D'ENTREPRISE ET ACCORD DE BRANCHE

Le nouveau régime de travail des salariés du Groupe Public Ferroviaire (GPF) a été définitivement adopté en juin 2016 (décret-socle, accord de branche et accord d'entreprise). Il est entré en vigueur le 12 décembre 2016, date de début du service annuel 2017.

Les négociations intervenues fin 2016 avec les organisations syndicales représentatives du Groupe Public Ferroviaire sur la mise en place d'un dispositif de forfait jour, faisant suite aux dispositions de la loi n°2014-872 du 4 août relative à la réforme ferroviaire et à l'accord d'entreprise du 14 juin 2016 relatif à l'organisation du travail ont abouti à un accord signé le 17 mars 2017. Cet accord aménage une période de six mois permettant d'organiser progressivement la signature des conventions individuelles de forfait à l'issue des procédures de consultation des CHSCT.

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

SNCF RESEAU

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

(Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2017)

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

(Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2017)

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 consolidés semestriels résumés de SNCF RESEAU, relatifs à la période du 1^{er} janvier au 30 juin 2017, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces comptes consolidés semestriels résumés ont été établis sous la responsabilité 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 4.5 de l'annexe aux comptes consolidés semestriels résumés relative au test de valeur des actifs de l'UGT infrastructure, l'Entreprise a mené au 31 décembre 2016 un test de perte de valeur en lien avec l'approbation du contrat de performance par le Conseil d'Administration du 20 décembre 2016 qui a confirmé la dépréciation de 9,6 milliards d'euros comptabilisée au 31 décembre 2015. Au 30 juin 2017, l'Entreprise n'a pas identifié de nouveaux indices de perte ou de reprise de valeur.

Pour ce test, l'Entreprise a retenu l'année 2030 comme année normative pour le réseau en service considérant qu'elle correspond à l'année où le réseau est stabilisé au niveau de performance attendu. Les projections de trésorerie, fondées sur la trajectoire financière de 10 ans du contrat de performance entre l'Entreprise et l'Etat, intègrent (i) des entrées de trésorerie (péages, redevances d'accès, subventions d'investissement) émanant notamment d'engagements de l'Etat et progressant de façon significative, (ii) des dépenses (travaux et entretien des installations) et des investissements de renouvellement qui s'inscrivent dans des plans de productivité soutenus.

Les évaluations réalisées soutiennent d'une part, le montant de la valeur comptable des immobilisations corporelles et incorporelles déduction faite de la dépréciation de 9,6 milliards d'euros comptabilisée au 31 décembre 2015 et, d'autre part, une valeur de 3,8 milliards d'euros d'actifs d'impôts différés. Elles reflètent l'équilibre de négociations entre l'Entreprise et l'Etat acté dans le contrat de performance. 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. Enfin, la valeur terminale, qui constitue 99% de la valeur d'utilité, est établie sur la base d'un réseau stabilisé, qui ne peut être corrélée à aucune situation historique connue.

Des aléas et des incertitudes majeurs pèsent donc sur les hypothèses retenues pour l'évaluation des actifs corporels, incorporels et d'impôts différés, et en conséquence le montant des dépréciations pourrait augmenter de manière importante.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant de ces projections et donc de nous prononcer sur la valeur nette des actifs concernés qui s'élève au bilan respectivement à 32,6 milliards d'euros après dépréciation au 30 juin 2017 pour les immobilisations corporelles et incorporelles et à 3,8 milliards d'euros pour les actifs d'impôts différés.

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 consolidés semestriels résumés avec la norme IAS 34 - norme du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne relative à l'information financière intermédiaire.

II - Vérification spécifique

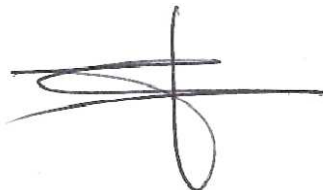
Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité commentant les comptes consolidés semestriels résumés sur lesquels a porté notre examen limité.

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 consolidés semestriels résumés.

Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 26 juillet 2017

Les Commissaires aux Comptes

PricewaterhouseCoopers Audit



Philippe Vincent

ERNST & YOUNG Audit



Christine Vitrac



Denis Thibon