

RCS : BOBIGNY
Code greffe : 9301

Documents comptables

REGISTRE DU COMMERCE ET DES SOCIETES

Le greffier du tribunal de commerce de BOBIGNY atteste l'exactitude des informations transmises ci-après

Nature du document : Documents comptables (B-S)

Numéro de gestion : 2016 B 03067
Numéro SIREN : 412 280 737
Nom ou dénomination : SNCF RESEAU

Ce dépôt a été enregistré le 18/10/2018 sous le numéro de dépôt 21737

Greffe du tribunal de commerce de Bobigny



Documents comptables déposés en annexe du RCS

Dépôt :

Date de dépôt : 18/10/2018

Numéro de dépôt : 21737

Déposant :

Nom/dénomination : SNCF RESEAU

Forme juridique : Société anonyme

N° SIREN : 412 280 737

N° gestion : 2016 B 03067



2177



GREFFE

18 OCT. 2018

TRIBUNAL DE COMMERCE
DE BOBIGNY (Seine-St-Denis)

03 – COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE SNCF RÉSEAU

Normes IFRS – en millions d'euros

**CERTIFIÉ CONFORME À
L'ORIGINAL**

**Isabelle HAZARD
Directrice juridique et conformité
SNCF Réseau**



50 - RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017



SOMMAIRE

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE	52	5.4	SITUATION COMPTABLE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS	88
COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ.....	54	6	AVANTAGES DU PERSONNEL.....	93
ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ.....	55	6.1	DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL.....	93
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS.....	56	6.2	ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES.....	94
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	57	6.3	CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL	96
1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE	58	6.4	HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS.....	97
1.1 APPLICATION DES IFRS	58	6.5	RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS.....	100
1.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES.....	60	7	MARGE OPÉRATIONNELLE	101
1.3 PRINCIPES DE CONSOLIDATION	60	7.1	CHIFFRE D'AFFAIRES	101
1.4 INFORMATION SECTORIELLE.....	61	7.2	ACHATS ET CHARGES EXTERNES	101
2 FAITS MARQUANTS.....	62	7.3	CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS.....	101
2.1 CONTRAT ETAT / SNCF RÉSEAU.....	62	7.4	IMPÔTS ET TAXES.....	101
2.2 FINANCEMENT DU SYSTÈME FERROVIAIRE	62	8	IMPÔTS SUR LES RESULTATS	102
2.3 TEST DE VALEUR.....	62	8.1	ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT	102
3 ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE.....	63	8.2	PREUVE D'IMPÔT	102
4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS.....	64	9	RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES	103
4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	64	9.1	RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE ..	103
4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT.....	67	9.2	RELATIONS AVEC L'ÉTAT	103
4.3 DROIT D'UTILISATION ACCORDÉ AU CONCESSIONNAIRE.....	69	9.3	REMUNERATION DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS.....	103
4.4 RÉSULTAT DE CESSIONS D'ACTIFS.....	69	10	ENGAGEMENTS HORS BILAN	104
4.5 TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS.....	69	10.1	ENGAGEMENTS RELATIFS AU FINANCEMENT.....	104
4.6 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL.....	71	10.2	ENGAGEMENTS RELATIFS AUX ACHATS D'IMMOBILISATIONS	104
4.7 PROVISIONS.....	73	10.3	ENGAGEMENTS RELATIFS AUX RÉSERVATIONS DE SILLONS.....	105
5 CAPITAUX ET FINANCEMENT	76	10.4	GARANTIES FINANCIÈRES DONNÉES À DES TIERS.....	105
5.1 DOTATION EN CAPITAL.....	76	11	HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES	105
5.2 DETTE NETTE ET ENDETTEMENT FINANCIER NET	76			
5.3 GESTION DES RISQUES FINANCIERS ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS.....	82			



Signature

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE

ACTIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2017	31/12/2016
Ecart d'acquisition		-	-
Immobilisations incorporelles	4.1.1	320	245
Immobilisations corporelles	4.1.2	64 641	61 183
Actifs financiers	5.2.2	3 732	3 804
Titres mis en équivalence		11	9
Impôts différés actifs	8	3 511	3 779
Actifs non courants		72 216	69 021
Stocks et en-cours	4.6.1	529	492
Créances d'exploitation	4.6.2	2 388	2 727
Subventions à recevoir	4.6.3	1 592	1 839
Actifs financiers	5.2.2	1 467	263
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5.2.2	3 326	3 229
Actifs courants		9 301	8 551
Total de l'actif		81 517	77 572

Les notes 1 à 11 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

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	31/12/2017	31/12/2016
Capital	5.1	9 765	9 765
Réserves et résultats accumulés		-21 717	-21 724
Capitaux Propres totaux		-11 953	-11 959
Engagements envers le personnel	6	865	847
Provisions	4.8	271	429
Subventions d'investissement	4.2.1	28 216	26 806
Passifs financiers	5.2.2	51 246	48 237
Droit d'utilisation accordé au concessionnaire	4.3	2 647	2 616
Passifs non courants		83 245	78 936
Engagements envers le personnel	6	58	60
Provisions	4.7	39	9
Dettes d'exploitation	4.6.4	4 327	4 347
Subventions	4.2.2	1 892	2 186
Passifs financiers	5.2.2	3 909	3 993
Passifs courants		10 224	10 595
Total du passif et des capitaux propres		81 517	77 572

Les notes 1 à 11 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.



Handwritten signature

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2017	31/12/2016
Chiffre d'affaires	7.1	6 496	6 441
Achats et charges externes	7.2	-2 088	-2 100
Charges de personnel	7.3	-2 315	-2 256
Impôts et taxes	7.4	-211	-216
Autres produits et charges opérationnels		16	20
Marge opérationnelle		1 897	1 889
Dotations aux amortissements	4.1.4	-1 764	-1 511
Variation nette des provisions	4.7	113	-90
Reprise de subventions d'investissement	4.2.4	779	662
Résultat de cession d'actifs	4.4	74	66
Résultat opérationnel courant		1 099	1 016
Résultat opérationnel		1 099	1 016
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		1	1
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		1 100	1 016
Coût de l'endettement financier net et autres	5.2.1	-1 163	-1 158
Coût financier net des avantages du personnel	5.2.1	-9	-15
Résultat financier		-1 172	-1 173
Résultat des activités ordinaires avant impôt		-72	-157
Impôt sur les résultats		-129	37
Résultat net des activités ordinaires		-201	-120

Les notes 1 à 11 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.



Handwritten signature

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2017	31/12/2016
Résultat net de la période		-201	-120
Autres éléments du résultat global :			
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	5.3	353	-207
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		-141	28
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence		-	-
Total des autres éléments du résultat global recyclables		213	-179
Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	6	-22	-4
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies		8	6
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		-15	2
Résultat global total de la période		-3	-296

Les notes 1 à 11 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

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	-	-	-	-	-201	-201
Autres éléments de résultat global	-	-15	213	-	-	198
Autres éléments de résultat global	-	-15	213	-	-	-3
Affectation du résultat	-	-	-	-120	120	0
Variations des détentions dans les filiales sans perte de contrôle	-	-	-	1	-	1
Autres variations	-	-	-	9	-	9
Capitaux propres au 31/12/2017	9 765	-28	-736	-20 753	-201	-11 953

Les notes 1 à 11 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.



Handwritten signature

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Notes	31/12/2017	31/12/2016
Résultat net, part du groupe		-201	-120
Résultat net de l'exercice		-201	-120
Eliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées		-1	-1
de la charge (produit) d'impôt différé		130	-36
des amortissements et provisions(*)		881	937
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		24	21
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	4.4	-74	-66
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		759	735
Eliminations :			
du coût de l'endettement financier net	5.2.3	1 136	1 135
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		1 894	1 869
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	4.6	-80	372
Impôts décaissés (encaissés)		1	15
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		1 815	2 256
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		0	-
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1.3	-5 180	-5 231
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		94	95
Variation des prêts et avances consentis	5.2.2	-249	-
Subventions d'investissement reçues	4.2.3	2 350	1 617
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-2 985	-3 518
Emission d'emprunts	5.2.3	4 878	4 741
Remboursements d'emprunts	5.2.3	-1 386	-1 758
Décaissements sur dettes PPP	5.2.3	-63	-
Encaissements sur créances PPP	5.2.3	63	-
Intérêts financiers nets versés	5.2.3	-1 165	-1 148
Variation des dettes de trésorerie	5.2.3	-1 026	157
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		1 301	1 992
Variation de trésorerie		131	725
Trésorerie d'ouverture		3 172	2 447
Trésorerie de clôture	5.2.2	3 303	3 172

Les notes 1 à 11 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

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

1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

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.

Le terme SNCF Réseau» ou «le groupe» désignent la société mère EPIC SNCF Réseau et ses filiales consolidées.

Le terme «EPIC SNCF Réseau» désigne la société mère uniquement.

1.1 APPLICATION DES IFRS

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du Groupe SNCF Réseau, arrêtés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 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 2017 décrite dans les notes ci-après résulte en conséquence :

- des normes et interprétations applicables de manière obligatoire,

- 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 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.

Normes et interprétations publiées non appliquées par anticipation pour la préparation des comptes consolidés annuels 2017

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les normes et interprétations qui pouvaient l'être pour la préparation des comptes consolidés annuels 2017.

En particulier, le Groupe n'a pas appliqué dans ses comptes consolidés annuels 2017 :



Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts attendus	Date de première application obligatoire (exercice ouvert à compter du)	Statut de l'homologation au niveau de l'Union Européenne
IFRS 15 «Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients»	Cette nouvelle norme vise à proposer un modèle unique de reconnaissance du chiffre d'affaires pour tout type de contrat quel que soit le secteur d'activité. Articulé autour de cinq étapes-clé, le modèle est fondé sur le transfert du contrôle qui peut être continu ou instantané. La notion de transfert des risques et avantages n'est plus prépondérante. Le revenu est reconnu à la fourniture des biens ou services promis pour le montant de contrepartie attendu en échange.	L'analyse des modalités actuelles de reconnaissance du chiffre d'affaires montre qu'aucun impact majeur n'est attendu sur le résultat de SNCF Réseau.	01/01/2018	Adoptée le 29/10/2016
IFRS 9 «Instruments financiers»	Elle remplace la norme IAS 39 relative à la comptabilisation des instruments financiers. Elle comporte 3 modules, respectivement : principes et méthodes de classement des actifs et passifs financiers ; dépréciation des actifs financiers ; dérivés et comptabilité de couverture.	Les options proposées par le module 3 de la norme et retenues concernent les dispositions relatives au coût de la couverture : exclusion de la relation de couverture des composantes «foreign currency basis spread» et «report/déport» des achats à terme de devises ; les variations de valeur de ces éléments différées en OCI seront recyclés en résultat selon la méthode «time related». Ces options permettront de diminuer fortement l'inefficacité des relations de couverture actuelles comptabilisées en résultat. La 1ère option sera appliquée de manière rétrospective, la seconde de manière prospective. Les impacts sur les capitaux propres à l'ouverture sont encore en cours de détermination mais n'auront pas d'impact sur le total des capitaux propres s'agissant de reclassements au sein des différentes natures de réserves. Les autres dispositions de la norme n'auront pas d'impact significatif ni sur le résultat ni sur les capitaux propres du groupe SNCF Réseau.	01/01/2018	29/11/2016
IFRS 16 «Contrats de location»	Cette nouvelle norme traite de la comptabilisation des contrats de location et va se substituer à la norme actuelle IAS 17. Elle consiste à comptabiliser chez les preneurs tous les contrats de location d'une durée supérieure à 1 an comme des contrats de location-financement par inscription d'un actif immobilisé (un droit d'utilisation) en contrepartie d'une dette en passif. La comptabilisation chez le bailleur reste quant à elle similaire à IAS 17.	Les impacts sur le total du bilan sont encore en cours d'évaluation. Application prévue de la méthode de transition rétrospective simplifiée.	01/01/2019	Adoption au 4 ^{ème} trimestre 2017

RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017 - 59



Signature

1.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les comptes consolidés ne peuvent être précisément évalués. Les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2017 ont été réalisées sur la base des meilleures informations disponibles à date de l'arrêté des comptes. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou à la suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues au 31 décembre 2017 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes.

Ces estimations et hypothèses concernent essentiellement les thèmes suivants :

Dépréciation des actifs non financiers (Cf. note 4.5)

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

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

Evaluation des Instruments financiers dérivés (Cf. note 5)

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

Reconnaissance des impôts différés actifs (Cf. note 8)

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

Eléments relatifs aux avantages liés au personnel (Cf. note 7)

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

Nom de l'entité	% d'intérêts	% de contrôle	Chiffre d'Affaires	Résultat	Total Bilan	Méthode de consolidation
SNCF Réseau	100	100	6 395	-204	81 439	Société mère
SFERIS	100	100	91	4	54	Intégration globale
Altamétris	100	100	2	0	3	Intégration globale
CDG Express Etudes	33	33	0	0	15	Méthode applicable aux activités conjointes
Eurailsout BV	50	50	8	0	5	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

60 - RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017

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

Provisions pour risques liés à l'environnement (Cf. note 4.6)

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

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

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

1.3 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.

En novembre 2017, SNCF Réseau a obtenu l'autorisation de ses tutelles de créer une holding immobilière et deux Joint Ventures en partenariat avec SNCF Mobilités dont une à destination d'opérations d'aménagement et l'autre d'opérations de promotion du patrimoine immobilier ferroviaire.

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.

1.4 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.



A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'A. et'.

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 lors de son conseil de surveillance du 27 avril 2017 et est intervenu en août 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 (consécutif 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 22 février 2018 que le niveau de ratio s'élève, sur la base des comptes annuels 2017, à 23,85 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, SNCF Réseau poursuit son programme d'obligations vertes ("Green Bond") avec deux nouvelles émissions publiques de référence :

- 1 Md €, d'une maturité de 17 ans, avec un taux de 1,92% en mars 2017,
- 750 M€ d'une maturité de 30,4 ans au taux de 2,31% en juillet.

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 initial 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.

2.3 TEST DE VALEUR

Les évolutions des charges sociales et de crédit d'impôt (CICE), principalement issues des lois de finances et loi de financement de la sécurité sociale pour 2018, ont constitué des indices de variation de valeur des actifs de l'UGT Infrastructure. En conséquence, un test de valeur a été conduit au 31/12/2017. Les éléments détaillés de ce test sont présentés au paragraphe 4.5 «Test de valeur des actifs immobilisés». De même qu'en 2016, le résultat de ce test n'a pas conduit à modifier le montant de dépréciation de 9,6 Md€ comptabilisé au 31/12/2015.



Handwritten signature

3 ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTUREAvis de l'ARAFER n° 2018-004 du 22 janvier 2018

Le 22 janvier 2018, l'ARAFER a adopté un avis portant sur les redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2018. L'avis émis est favorable et sans conséquence sur les états financiers du Groupe.



4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

4.1.1 Immobilisations incorporelles

Les actifs incorporels comprennent les logiciels acquis ou créés et les procédés industriels.

Les logiciels acquis à titre onéreux sont enregistrés à leur coût d'acquisition, correspondant au prix d'achat majoré des frais accessoires nécessaires à leur mise en service.

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

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

La valeur nette des immobilisations incorporelles au 31 décembre 2017 s'analyse comme suit :

en millions d'euros	31/12/2017			31/12/2016		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels	437	-345	92	392	-308	84
Autres immobilisations incorporelles	214	-128	86	150	-93	57
Immobilisations incorporelles en cours	142	0	142	103	0	103
TOTAL	793	-473	320	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	246
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	45	101	145
Cessions	-0	-	-	-0
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-39	-34	-	-73
Pertes de valeur	-	-	-	-
Variations de périmètre	0	-	-	0
Ecarts de conversion	-	-	-	-
Mise en service et autres variations	47	18	-62	3
Valeur nette comptable au 31/12/2017	92	86	142	320

Les acquisitions de l'exercice 2017 comprennent principalement les logiciels produits en interne, mis en service, ou toujours en cours de développement.

Le montant des immobilisations incorporelles mises en service s'élève à 145 M€ pour l'exercice 2017 contre 46 M€ en 2016.

4.1.2 Immobilisations corporelles

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

Infrastructures ferroviaires

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

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

La période d'incorporation des coûts débute à la date à laquelle la direction a pris la décision, justifiée sur les plans technique et financier, de produire l'immobilisation destinée à générer des avantages économiques futurs. La période d'incorporation des coûts s'achève lorsque le niveau d'utilisation prévu est atteint, soit à l'issue de la «phase réalisation». Le fait générateur de la mise en service comptable des immobilisations ferroviaires est la date du procès-verbal de réception et mise à disposition des ouvrages au mainteneur, à défaut la date de mise en service commerciale peut être retenue.

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

SNCF Réseau comptabilise une provision relative au risque de non aboutissement des projets en cours. Cette provision est calculée pour les projets qui n'ont pas été enregistrés. Par ailleurs, si un fait générateur exceptionnel remet en cause l'aboutissement d'un projet, l'immobilisation en cours est dépréciée à 100%. Les dépréciations sont calculées nettes de subventions méritées, afférentes aux projets concernés. Par ailleurs, lorsque l'abandon d'un projet en cours est avéré, les coûts correspondants sont transférés en charge. Le cas échéant, les subventions correspondantes sont transférées en produit.

Immeubles de placement

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

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

La valeur nette des immobilisations corporelles au 31 décembre 2017 se décompose comme suit :

en millions d'euros	31/12/2017			31/12/2016		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	332	-24	309	356	-23	333
Terrains et constructions	11 259	-3 355	7 904	9 417	-3 208	6 210
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	48 388	-18 840	29 548	42 645	-17 933	24 712
ITMO et autres	7 791	-946	6 845	1 081	-853	228
Electrification, télécommunication, signalisation	15 624	-8 144	7 480	13 522	-7 645	5 877
Matériel de transport	1 005	-840	165	999	-828	171
Immobilisations corporelles en cours	12 428	-37	12 391	23 684	-32	23 651
TOTAL	96 828	-32 187	64 641	91 705	-30 523	61 183

03 – Comptes Consolidés

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
Ecarts 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	-	2	-	-	5 262	5 264
Cessions	-20	-0	-	-1	-	-0	-	-21
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-	-167	-911	-120	-500	-16	-5	-1 720
Pertes de valeur	-	-	-	-	-	-	-	-
Variation de périmètre	-	-	-	1	-	-	0	1
Ecarts de conversion	-	-	-	-	-	-	-	-
Mise en service et autres variations	-4	1 862	5 747	6 735	2 103	8	-16 518	-67
Valeur nette comptable au 31/12/2017	309	7 904	29 548	6 845	7 480	164	12 390	64 640

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

Le montant des immobilisations corporelles mises en service s'élève à 16 452 M€, et s'explique principalement par :

- 11 072 M€ au titre des mises en service des PPP et concession (SEA pour 6 541 M€, BPL pour 2 892 M€ et CNM pour 1 639 M€) ;
- 4 014 M€ de projets ferroviaires ;
- 364 M€ au titre du projet GSM-R ;
- 845 M€ au titre de l'activation des intérêts dont SEA pour 416 M€ et BPL pour 107 M€ ;
- 155 M€ de projets divers dont du matériel ferroviaire, de l'outillage et d'autres projets de fonctionnement.

4.1.3 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Immobilisations corporelles	-5 337	-5 059
Immobilisations incorporelles	-145	-61
Total acquisitions	-5 482	-5 120
Variation des dettes sur immobilisations	302	-111
Flux d'investissement corporels et incorporels	-5 180	-5 231

66 - RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations incorporelles de l'exercice comprend 100 M€ de production immobilisée sur projets informatiques.

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles pour l'exercice s'élève à 5 337 M€ et comprend 4 344 M€ de production immobilisée.

Ces dépenses d'investissement en immobilisations corporelles comprennent principalement :

- 4 912 M€ de dépenses d'investissement infrastructure qui se décomposent principalement en :
 - o 4 125 M€ de production directe ;
 - o 458 M€ de production au titre des PPP et concession (GSMR 7 M€, BPL 318 M€, CNM 133 M€) ;
 - o 68 M€ d'avances et acomptes ;
 - o 130 M€ d'acquisitions directes ;
 - o 119 M€ d'opérations de gros entretien ;
- 278 M€ au titre de l'activation des intérêts ;
- 147 M€ d'autres investissements (matériels roulants, matériels et outillage).

4.1.4 Dotations aux amortissements

Immobilisations incorporelles

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

Immobilisations corporelles

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

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

Terrains	Non amortis
Aménagement des terrains	20 à 30 ans
Constructions	15 à 50 ans
Aménagement des constructions	10 ans
Terrassements	10 ans
Voies	20 à 100 ans
Installations d'énergie électrique	10 à 75 ans
Signalisation	15 à 50 ans
Télécommunications	5 à 30 ans
Passages à niveau	15 ans
Ouvrages d'art	30 à 70 ans
Locomotives	30 ans
Agencements, installations générales	10 à 15 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 à 7 ans
Informatique et télécommunications	3 à 5 ans
Véhicules automobiles	5 ans

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Dotations aux amortissements incorporels	-49	-53	4
Dotations aux amortissements corporels	-1 716	-1 458	-257
Dotations aux amortissements	-1 764	-1 511	-253

La variation des dotations nettes aux amortissements est notamment due à la mise en service des PPP et concession (SEA 58 M€, BPL 48 M€, CNM 3 M€).

4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT

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

Elles suivent la même règle comptable que les dépenses et sont enregistrées :

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

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

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

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

4.2.1 Synthèse des subventions non courantes

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Subventions de développement sur immobilisations en cours	3 722	9 690
Subventions de développement sur immobilisations en service*	21 035	13 690
Subventions de régénération sur immobilisations en service*	3 289	3 301
Subvention de régénération 2016*	-	126
Subvention de régénération 2017	170	-
Total	28 216	26 807

(*) Nettes de reprises



Signature

03 – Comptes Consolidés

Subventions de développement sur immobilisations en cours

Les subventions au 31 décembre 2017 s'élèvent à 3 722 M€. La variation s'explique essentiellement par les mises en services de la concession Sud Europe Atlantique (SEA) pour 2 839 M€, de la ligne Bretagne Pays de Loire (BPL) pour 2 043 M€ et du contournement Nîmes-Montpellier pour 1 535 M€.

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 31/12/2017
Subventions sur immobilisations en cours	9690	2 049	-7 992	-25	3 722

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	-	1 001	2 856	4 135	7 992
Variation de périmètre	-	-	-	-	-
Cession/Mise au Rebus	-	-	6	-	6
Quote part de subvention virée au résultat	-9	-87	-251	-306	-653
Valeur nette comptable au 31/12/2017	8	2 749	11 451	6 826	21 035

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 31/12/2017
2004	01/07/2004	38	675	-239	436
2005	25/03/2005	42	574	-173	401
2006	09/05/2006	42	878	-243	635
2007	21/03/2007	35	734	-225	509
2008	17/04/2008	33	69	-30	39
2009	17/01/2009	42	844	-218	626
2010	22/01/2010	38	436	-138	298
2011	01/01/2011	51	20	-15	5
2012	01/01/2012	28	255	-94	161
2013	01/01/2013	41	75	-19	56
2016	01/01/2017	38	126	-3	123
Total		428	4686	-1397	3289

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 de régénération de 2017 de 170 M€ a été versée le 11 août 2017. Elle a été mise en service au 1^{er} janvier 2018.

4.2.2 Synthèse des subventions courantes

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

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Subventions d'exploitation appelées d'avance	151	201
Subventions d'investissement appelées d'avance	1 741	1 985
Total	1 892	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	31/12/2017	31/12/2016
Installations fixes	2 219	1 400
Variation des créances sur subventions	131	217
Subventions d'investissement reçues	2 350	1 617

4.2.4 Reprises de subventions d'investissement

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Reprises de subventions d'investissement de développement	736	662	75
Reprises de subv. de renouvellement et mises aux normes	42	0	42
Reprises de subventions d'investissement	779	662	117

Les reprises de subventions d'investissement correspondent à hauteur de 642 M€ aux subventions de développement en service et 137 M€ au titre des subventions de régénération en service.

4.5 TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

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

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

VALORISATION DES ACTIFS DE L'UGT INFRASTRUCTUREPérimètre des actifs de l'UGT Infrastructure

L'UGT Infrastructure comprend l'ensemble des biens permettant la réalisation des missions de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Ces biens sont rattachés aux grandes «familles» de la nomenclature comptable des immobilisations suivantes : Aménagement des terrains et des constructions, Installations d'énergie électrique, Installations de signalisation, Installations de télécommunication, Ouvrages d'art, Voies, Passages à niveau, Terrassement, Matériel roulant, Outillages. Elle comprend également une partie des familles Terrains et Bâtiments.

Indices de perte/reprise de valeur

SNCF Réseau a retenu comme indices de perte/reprise de valeur une évolution significative et jugée pérenne ou de long terme des indicateurs suivants :

- évolution du modèle économique ou du contrat de performance avec l'Etat,

La variation des reprises de subventions d'investissement est notamment due à la mise en service des PPP et concession (SEA pour 26 M€, BPL pour 36 M€ et CNM pour 3 M€)

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 2 647 M€ au 31 décembre 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 31 décembre 2017.

4.4 RÉSULTAT DE CESSIONS D'ACTIFS

Les cessions immobilières et cessions d'actifs non directement liées à l'activité font partie des opérations isolées en dessous de la marge opérationnelle.

Le résultat de cessions correspond à la différence entre le prix de vente et la valeur nette comptable de l'immobilisation, ainsi que les éventuels coûts de libération des terrains cédés.

Au 31 décembre 2017, les résultats de cession d'actifs s'élevaient à 74 M€ (contre 66 M€ au 31 décembre 2016) et sont principalement liés à des cessions de différents ensembles et biens immobiliers (terrains et bâtiments).

- définition d'une nouvelle trajectoire de dépenses de maintenance et notamment de régénération,
- évolution significative du système de tarification du 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 prévue par les plans d'amortissement,
- changements importants dans le degré ou le mode d'utilisation de l'actif,
- évolution des taux d'intérêt de marché.

Dépréciation

Le test de valeur consiste à comparer la valeur nette comptable de référence des actifs du périmètre de l'UGT à leur valeur recouvrable. Si la valeur nette comptable est supérieure à la valeur recouvrable, alors une dépréciation est enregistrée pour la différence. Cette dépréciation est répartie pour chacun des actifs composant l'UGT, proportionnellement à la VNC de chacun de ces actifs au sein de l'UGT. La dépréciation, ainsi calculée et répartie, modifie le plan d'amortissement futur des actifs. Si le test conduit à une VNC de référence de l'UGT inférieure à la valeur recouvrable et dans le cas où une dépréciation a été comptabilisée initialement, alors il est procédé à une reprise de dépréciation à hauteur de la valeur recouvrable.

La valeur nette comptable de référence est constituée de la valeur nette comptable des actifs en service, diminuée des subventions d'investissement correspondantes, augmentée du solde des immobilisations en cours de renouvellement, diminuée des subventions en cours correspondantes, et augmentée du BFR.

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

Le taux d'actualisation retenu est évalué à partir de la structure, du coût de la ressource et des risques auxquels sont soumis d'autres gestionnaires d'infrastructure régulés comparables à SNCF Réseau.

VALORISATION DES IMMEUBLES DE PLACEMENT (UGT PATRIMOINE)

Les actifs de cette UGT comprennent des terrains et des bâtiments. Il s'agit des terrains (y compris les cours de marchandises) propriétés de SNCF Réseau sur lesquels il n'y a pas d'activité ferroviaire. Ces terrains comprennent le foncier nu ou bâti.

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

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

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

A chaque clôture des comptes, SNCF Réseau apprécie s'il existe un indice montrant que les actifs ont pu perdre/reprendre de la valeur. Lorsqu'il existe, un test de dépréciation est effectué et une provision est comptabilisée le cas échéant. Si le test conduit à une valeur nette comptable de l'UGT inférieure à la valeur recouvrable et dans le cas où une dépréciation a été comptabilisée initialement, alors il est procédé à une reprise de dépréciation à hauteur de la valeur recouvrable.

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

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, avait 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 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.

Dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2017, certaines mesures des lois de finances et de financement de la sécurité sociale pour 2018, concernant notamment les évolutions des charges sociales, entraînent mécaniquement une modification du modèle économique de SNCF Réseau et constituent à ce titre un indice de variation de valeur des actifs de l'UGT Infrastructure. En conséquence un nouveau test a été réalisé selon la même méthodologie que le test réalisé au 31 décembre 2016.

Actifs testés

Il est précisé que la valeur nette comptable de référence des actifs de l'UGT Infrastructure s'élève au 31 décembre 2017 à 32,8 Mds € contre 30,1 Mds € au 31 décembre 2016, après dépréciation. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours.

Les autres immobilisations en cours (0,9 Md€ au 31 décembre 2017 contre 1,4 Md€ au 31 décembre 2016) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

Éléments méthodologiques pour déterminer la valeur recouvrable et hypothèses clés

Les flux prévisionnels actualisés sont calculés sur les dix années de la trajectoire économique issue du contrat de performance 2017-2026 avec l'Etat, prolongées jusqu'en 2030, qui constitue l'année normative, le réseau étant alors considéré comme stabilisé à cette date à un niveau de performance suffisant. S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061.

La valeur terminale est calculée en projetant à l'infini et au taux de 1,7% les valeurs de l'année normative 2030.

Les flux de trésorerie projetés sont après IS, l'IS retenu étant un IS théorique aux taux connus aux différentes dates et appliqué au résultat opérationnel courant prévisionnel

Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 5,3% contre 5,2% lors du test réalisé au 31 décembre 2016.

Les hypothèses clés du test de valeur concernent le niveau des péages, des concours publics et de la maintenance du réseau existant.

Les prévisions de trafic à 10 ans ont été faites dans le cadre du Groupe public ferroviaire. Elles sont cohérentes avec celles de SNCF Mobilités.

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



Signature

Les dotations versées par SNCF à SNCF Réseau en application de la loi de réforme ferroviaire ont également été prises en compte. Elles sont qualifiées de subventions d'investissement finançant la régénération du réseau.

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

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

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

L'effet conjugué d'un effort de maintenance et d'une prévision de trafic en hausse, permet d'optimiser la trajectoire en lien avec des plans de productivité qui reposent également sur un plan d'intensification de l'externalisation des études, services et travaux et sur un programme de performance et d'économies.

Résultat du test de valeur

La valeur recouvrable des actifs testés s'élève à 33,1 Md€ au 31 décembre 2017. La valeur terminale, calculée par projection à l'infini des flux générés à compter de 2030 représente 95,3 % de cette valeur recouvrable. Cette valeur étant légèrement supérieure à l'actif de référence testé, SNCF Réseau a maintenu à l'identique la perte de valeur de 9,6 Mds€ comptabilisée au 31/12/2015.

Les estimations et les hypothèses prises en compte pour apprécier la valeur recouvrable des actifs reposent principalement sur le contrat de performance. Cette valeur recouvrable dépend notamment de la mise en œuvre par l'Etat de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour la soutenir ainsi que de la capacité de l'entreprise à atteindre ses plans de productivité. La réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront différer de manière sensible des estimations retenues.

Au 31 décembre 2017, les stocks se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2017			31/12/2016	
	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variation
Matières premières	542	-114	429	401	28
Produits finis	73	0	73	67	6
En-cours de production	27	0	27	25	2
Stocks et en-cours	642	-114	529	492	37

Analyses de sensibilité

Sensibilité aux paramètres de valorisation :

Une variation de +/- 10 points de base du taux d'actualisation représente une variation de +/- 1,3 Md€ de valeur recouvrable.

Une variation de +/- 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de +/- 0,9 Md€.

Sensibilité aux flux de trésorerie sur la période 2017-2030 (y compris effet IS) :

Une variation de +/- 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représente une variation de +/- 2,4 Md€ de la valeur recouvrable. Cette valeur est fournie à titre indicatif car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur recouvrable des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages.

Une variation de +/- 100 M€ par an des péages ou des concours de l'Etat représente une variation de +/- 1,8 Md€ de la valeur recouvrable.

4.6 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Stocks et en-cours	-41	-13
Créances d'exploitation	-100	-166
Dettes d'exploitation	61	552
Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés	-80	372

4.6.1 Stocks et en-cours

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier comprend tous les coûts d'acquisition, coûts de transformation et autres coûts encourus pour amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent.

Les stocks sont calculés selon la méthode du coût moyen pondéré.

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur ancienneté, de leur taux de rotation et de leur durée de vie économique.

en millions d'euros	31/12/2016	Dotation	Reprise	Reclassement	31/12/2017
Matières premières et fournitures - dépréciation	-109	-13	9	0	-114
Produits finis - dépréciation	0	0	0	0	0
Encours de production - dépréciation	0	0	0	0	0
Dépréciations de stocks	-109	-13	9	0	-114

4.6.2 Créances d'exploitation

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

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

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2017			31/12/2016	
	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variation
Clients et comptes rattachés	1 345	-56	1 289	1 296	-7
Créances sur l'Etat et les collectivités	516	0	516	511	6
Autres créances d'exploitation	584	-2	582	920	-338
<i>Dont Fournisseurs avoirs à recevoir et avances</i>	<i>95</i>	<i>0</i>	<i>95</i>	<i>595</i>	<i>-500</i>
Montant net des créances d'exploitation	2 446	-58	2 388	2 727	-339

Les créances clients et comptes rattachés se composent essentiellement des créances sur péages pour 1 003 M€ et des créances sur études et travaux pour tiers pour 246 M€ au 31 décembre 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).

Les dépréciations des créances clients et des autres créances d'exploitation ont varié comme suit sur 2017 et 2016 :

en millions d'euros	31/12/2016	Dotation	Reprise	Variation de périmètre	31/12/2017
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-46	-55	44	0	-57
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-2	-1	2	0	-1
Total	-48	-56	46	0	-58

en millions d'euros	31/12/2015	Dotation	Reprise	Variation de périmètre	31/12/2016
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-20	-32	6	0	-46
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-1	-1	0	0	-2
Total	-21	-33	6	0	-48

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

en millions d'euros	Non échus	Dépréciés	Echus non dépréciés				Total
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
31/12/2017	1 005	56	217	20	11	35	1 345
31/12/2016	1 147	61	41	25	60	7	1 341

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

4.6.3 Subventions à recevoir

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

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Subventions à encaisser	1 037	1 227
Subventions à appeler	623	680
Provisions pour dépréciations	-68	-67
Total	1 592	1 839

Les subventions à recevoir se décomposent ainsi :

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

en millions d'euros	Non échus	Dépréciés	Echus non dépréciés				Total
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Au 31 décembre 2017	176	68	72	148	44	529	1037
Au 31 décembre 2016	175	67	28	42	118	798	1227

Les subventions échues non dépréciées à plus de 12 mois au 31 décembre 2017 concernent principalement les Collectivités territoriales pour 336 M€ et l'Agence de Financement des Infrastructures Transport de France (AFITF) pour 185 M€. Ce montant traduit les difficultés de recouvrement des créances relatives aux projets SEA et dans une moindre mesure LGV EE phase 2 auprès des financeurs.

4.6.4 Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs

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

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	2 198	2 180	18
dont dettes sur acquisitions d'immobilisations	281	392	-111
Avances et acomptes reçus sur commande	257	279	-22
dont avances reçues sur cession d'immobilisations	1	6	-5
Dettes sociales	621	600	22
Dettes sur l'Etat et les collectivités	441	446	-6
Autres dettes d'exploitation	41	54	-13
Produits constatés d'avance	770	788	-18
Total des dettes d'exploitation	4 327	4 347	-20

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

4.7 PROVISIONS

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

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

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

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

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

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

en millions d'euros	01/01/2017	Dotations	Reprise utilisée	Reprise non utilisée	31/12/2017	dont courant	dont non courant
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	53	4	0	0	57	0	57
Risques environnementaux	169	10	-13	0	167	0	167
Litiges et risques contractuels	211	53	-19	-162	82	35	47
Autres	5	2	-1	-2	4	4	0
Total provisions	438	71	-34	-165	310	39	271

4.7.1 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

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

- 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 a été 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 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, de confirmer la qualification en chiffre d'affaires de la RA TER, 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 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 spécifique 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 22 M€ en 2017. L'entreprise a déposé le 23 mai 2017 un recours devant le Conseil d'Etat sur la base du décret du 28 juin 2007.

4.7.2 Provisions à caractère environnemental

Cette provision couvre les charges liées à la protection de l'environnement, la remise en état et au nettoyage des sites. Elle comprend notamment une provision pour risque liée à l'élimination des traverses créosotées et des appareils contenant du polychlorobiphényle.

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

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

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

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.

4.7.3 Provisions pour litiges et risques contractuels

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

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

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

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

- Litiges concernant les inondations en Arles de décembre 2003

Ce litige a donné lieu à une reprise totale de la provision suite à la décision favorable rendue le 15 novembre 2017 par le conseil d'Etat, qui a rejeté le recours en cassation des assureurs.

- Intempéries mai/juin 2016

Des inondations de mai à juin 2016 ont donné lieu à provisionnement au titre de la franchise «dommages aux biens». Cette provision a été partiellement reprise en fonction des comptabilisations de réparations effectuées.

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

- Accident Eckwersheim LGV

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai d'un TGV a fait 11 victimes et 42 blessés, à Eckwersheim en Alsace, sur la future ligne nouvelle Est Européenne.

Une provision au titre de la franchise «responsabilité civile» est constatée dans les comptes depuis l'accident.

- Déraillement à Culoz

Le 24 juillet 2006, un train travaux, composé de plusieurs éléments, pour partie appartenant à la SNCF et à la Société ETF, a déraillé au niveau du pont du Rhône entre CULOZ et VIONS. Un partage des rôles et responsabilités dans l'agrément du train travaux entre SNCF, le constructeur et concepteur du train et le propriétaire. Il est envisageable de retenir une part de responsabilité pour la SNCF. La procédure est toujours en cours.

Le reste des provisions concerne des litiges et risques contractuels de montant individuellement non significatif.

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 31 décembre 2017, le montant cumulé des dotations en capital s'établit à 9,8 Mds€.

5.2 DETTE NETTE ET ENDETTEMENT FINANCIER NET

La dette nette en normes IFRS de SNCF Réseau se définit par la somme des emprunts courants et non courants,

- Augmentée :

- o Des dépôts de garantie reçus relatifs à des opérations de couverture de la dette,
- o De la juste valeur des dérivés passifs de couverture de la dette ou de trading («Dérivés passifs»),
- o Des dettes issues des contrats de location constatés au bilan,
- o Des dettes financières subordonnées,
- o Des dettes issues des contrats de partenariat public privé («Dettes PPP»),

- Diminuée :

- o Des dépôts de garantie versés relatifs à des opérations de couverture de la dette,
- o De la juste valeur des dérivés actifs de couverture de la dette ou de trading («Dérivés actifs»),
- o Des actifs financiers disponibles à la vente,
- o Des actifs financiers à la juste valeur par résultat,
- o Des créances financières issues des conventions de financement des contrats de partenariat public privé, ou liées au financement des grands projets d'investissement ferroviaire («Créances PPP»),
- o De la trésorerie et des équivalents de trésorerie.

La dette nette IFRS exclut les éléments suivants :

- Les titres de participation du Groupe dans le capital des sociétés non consolidées,
- Les actifs et passifs de retraite qui relèvent de la norme IAS 19 (cf. note 7),
- Les dettes sur engagements de rachat de participations ne donnant pas le contrôle (ce sont des transactions sur les capitaux propres qui ne consistent pas en un contrat d'échange de trésorerie).

La juste valeur des instruments dérivés actifs ou passifs est classée en courant ou non courant selon l'échéance finale du produit dérivé.

Les actifs ou passifs financiers dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de clôture sont classés en courant.

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

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

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

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

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

5.2.1 Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net contient :

- Les intérêts payés sur les emprunts courants et non courants,
- Les intérêts perçus sur la trésorerie disponible,
- Le résultat de change des dettes et de la trésorerie,
- Le résultat de juste valeur et couverture,
 - o Les résultats sur instruments financiers à la juste valeur par le résultat,
 - o La part inefficace des instruments financiers de couverture,
 - o La variation de juste valeur des dettes en option juste valeur.

Ces éléments sont présentés après opérations de couverture et y compris variations de valeur des instruments dérivés ne répondant pas aux conditions pour être qualifiés de couverture en IFRS.

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

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Charges et produits d'intérêts sur dette et trésorerie	-1 240	-1 140	-100
Résultat de change	-	-	-
Résultat de juste valeur et couverture	-8	-11	3
Coût de l'endettement financier net	-1 248	-1 152	-96
Autres charges financières	-27	-44	16
Autres produits financiers	113	37	76
Coût de l'endettement financier net et autres	-1 163	-1 158	-4
Coût financier des avantages du personnel	-9	-15	6
Résultat financier	-1 172	-1 173	2

5.2.2 Endettement financier net

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

Créances PPP	301	2 418	2 719	2 719	-	2 719	-	-	2 719	-	2 719	-
Actifs financiers	1 467	3 732	5 199	5 199	-	4 057	65	1 077	5 199	1 134	4 065	-
OPCVM	2 231	-	2 231	2 231	-	-	2 231	-	2 231	2 231	-	-
Disponibilités	1 095	-	1 095	1 095	-	-	1 095	-	1 095	1 095	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 326	-	3 326	3 326	-	-	3 326	-	3 326	3 326	-	-
Emprunts obligataires	1 837	45 414	47 251	47 251	-	47 251	-	-	53 690	-	53 690	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	2	425	427	427	-	427	-	-	418	-	418	-
Emprunts SNCF	26	665	691	691	-	691	-	-	981	-	981	-
Autres emprunts	3	33	36	36	-	36	-	-	36	-	36	-
Emprunts, dont	1 869	46 537	48 405	48 405	-	48 405	-	-	55 126	-	55 126	-
Emprunts non couverts, évalués au coût amorti	1 781	34 288	36 069	36 069	-	36 069	-	-	42 789	-	42 789	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	-	9 526	9 526	9 526	-	9 526	-	-	9 526	-	9 526	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	88	2 722	2 810	2 810	-	2 810	-	-	2 811	-	2 811	-
Dérivés passifs	69	2 244	2 313	2 313	-	-	69	2 244	2 313	-	2 313	-
Trésorerie passive	23	-	23	23	-	23	-	-	23	23	-	-
Dettes de trésorerie	1 678	-	1 678	1 678	-	1 678	-	-	1 678	1 678	-	-
Dettes PPP	270	2 465	2 736	2 736	-	2 736	-	-	2 736	-	2 736	-
Passifs financiers	3 909	51 246	55 155	55 155	-	52 842	69	2 244	61 875	1 701	60 175	-
Dettes nettes IFRS et EFN				46 630								

RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017 - 77



Signature

Créances PPP	147	2 390	2 537	2 537	-	2 537	-	-	2 537	-	2 537	-
Actifs financiers	263	3 804	4 067	4 067	-	2 544	93	1 430	4 067	-	4 067	-
OPCVM	2 403	-	2 403	2 403	-	-	2 403	-	2 403	2 403	-	-
Disponibilités	827	-	827	827	-	-	827	-	827	827	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 229	-	3 229	3 229	-	-	3 229	-	3 229	3 229	-	-
Emprunts obligataires	2 031	42 399	44 430	44 430	-	44 430	-	-	52 026	-	52 026	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	2	425	427	427	-	427	-	-	436	-	436	-
Emprunts SNCF	27	670	697	697	-	697	-	-	1 045	-	1 045	-
Autres emprunts	3	35	39	39	-	39	-	-	39	-	39	-
Emprunts, dont	2 063	43 530	45 593	45 593	-	45 593	-	-	53 546	-	53 546	-
Emprunts non couverts, évalués au coût amorti	1 760	32 343	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	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	303	3 051	3 354	3 354	-	3 354	-	-	3 354	-	3 354	-
Dérivés passifs	22	2 265	2 287	2 287	-	-	22	2 265	2 287	-	2 287	-
Trésorerie passive	58	-	58	58	-	58	-	-	58	58	-	-
Dettes de trésorerie	1 693	-	1 693	1 693	-	1 693	-	-	1 693	1 693	-	-
Dettes PPP	156	2 443	2 599	2 599	-	2 599	-	-	2 599	-	2 599	-
Passifs financiers	3 993	48 237	52 230	52 230	-	49 943	22	2 265	60 184	1 751	58 432	-
Dettes nettes IFRS				44 934								

5.2.2.1 Actifs financiers**5.2.2.1.1 Prêts et créances**

La catégorie «Prêts et créances» comprend principalement des créances rattachées à des participations, des avances en compte courant consenties à des entités associées ou non consolidées, des dépôts de garantie, ainsi que des appels de marge actifs.

Lors de leur comptabilisation initiale, ces prêts et créances sont comptabilisés à leur juste valeur majorée des coûts de transaction. A chaque date de clôture, ces actifs sont évalués au coût amorti en appliquant la méthode dite du taux d'intérêt effectif.

Les dépôts de garantie provenant de contrats de location sont comptabilisés à leur valeur nominale.

Le poste «Prêts et créances» est principalement constitué des appels de marge actifs (1 084 M€), du fait de la mise en place de la bilatéralisation, et du portage Eole (249 M€).

5.2.2.1.2 Actifs à la juste valeur par le résultat

Les actifs de transaction correspondent aux actifs que le Groupe a l'intention de revendre dans un terme proche afin de réaliser une plus-value, et des actifs volontairement classés dans cette catégorie.

Ils sont valorisés à la juste valeur à la date de clôture et les variations de valeur sont inscrites en résultat financier.

Le portefeuille de titres de créances négociables à plus de 3 mois (et moins d'un an) est constitué d'un billet de trésorerie de 50 M€ arrivant à échéance le 11/01/2018.

5.2.2.1.3 Créances PPP

Les créances PPP comprennent pour 2 719 M€ des subventions à appeler au titre des projets PPP en cours, dont 1 159 M€ pour BPL, 1 067 M€ pour CNM et 491 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 reçoit les subventions et rembourse les dettes financières associées (mêmes montants que les subventions) à partir de 2017, année d'achèvement des projets.

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.

5.2.2.1.4 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.

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

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

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

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à 3 mois (*)	2 231	2 403	-172
Disponibilités	1 095	827	268
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière	3 326	3 229	96
Concours bancaires courants	23	58	-35
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie	3 303	3 171	131

(*) y compris dépôts et billets de trésorerie

5.2.2.3 Passifs financiers

Les emprunts et autres passifs financiers sont évalués initialement à la juste valeur minorée des frais de transaction puis au coût amorti, calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

Certains emprunts font l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur ou d'une couverture de flux de trésorerie. Les éventuels emprunts, comportant des dérivés incorporés détachables faisant l'objet d'une couverture, sont comptabilisés à la juste valeur (option «fair value»). La variation de cette juste valeur est enregistrée en résultat financier.

L'option d'enregistrement de dettes à la juste valeur par le biais du compte de résultat est utilisée lorsque les dettes en cause comportent un dérivé incorporé modifiant de manière significative les flux de trésorerie qui seraient autrement exigés par le contrat ou lorsque le Groupe est dans l'incapacité d'évaluer séparément le dérivé incorporé.

La juste valeur des passifs financiers est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Les modèles prennent en considération des hypothèses basées sur les données de marché constatées à la clôture.

03 – Comptes Consolidés

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 46,6 Mds€ contre 44,9 Mds€ au 31 décembre 2016, soit une augmentation de 1,7 Mds€.

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Dette nette en valeur de remboursement	45 243	42 007
Réévaluation des nominaux au cours de clôture	-1 086	-
ICNE sur dette long terme	673	651
Appels de marge (collatéraux) passifs et actifs	-1 019	34
Dettes et Créances PPP	-6	-
Dette nette en normes françaises	43 804	42 692
Dette long terme	1 580	1 347
Dette court terme	-7	60
Dérivés actifs et passifs	1 221	764
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3	4
Autres actifs financiers	4	5
Dettes et Créances PPP	23	62
Dette nette en normes IFRS	46 630	44 934

5.2.2.3.2 Financements levés en 2017

en millions d'euros	Montant nominal	Devise	Echéance	Taux
Emissions obligataires				
EMTN RFF AUD 3,724% 26/04/2027	90	AUD	26/04/2027	3,724%
EMTN SNCFR 1,125 % 19-05-2027	650	EUR	19/05/2027	1,125%
EMTN RFF EUR 1,875% 30/03/2034	1 000	EUR	30/03/2034	1,875%
EMTN SNCFR 1,50 % 29-05-2037	250	EUR	29/05/2037	1,500%
EMTN RFF IPCH+0,35% 25-07-2047	400	EUR	25/07/2047	0,350%
EMTN RFF IPCH+0,542% 25-07-2047	57	EUR	25/07/2047	0,542%
EMTN SNCFR 2,25 % 20-12-2047	750	EUR	20/12/2047	2,250%
EMTN SNCFR 2,303 % 11-07-2067	50	EUR	11/07/2067	2,303%
EMTN RFF HKD 2,77% 13/10/2025	937	HKD	13/02/2025	2,770%
EMTN SNCF RESEAU ZC 0% 19-05-2047	10 000	JPY	19/05/2047	0,000%
EMTN RFF SEK 2,83% 28/04/2047	500	SEK	28/04/2047	2,830%
EMTN SNCF RESEAU SEK 2,49% 12-06-2047	510	SEK	12/06/2047	2,490%
EMTN SNCF RESEAU SEK 2,425% 22/06/2047	440	SEK	22/06/2047	2,425%
EMTN SNCF RESEAU SEK 2,455% 22/06/2047	440	SEK	22/06/2047	2,455%
EMTN SNCFR 2,581 % 30-10-2047	400	SEK	30/10/2047	2,581%
EMTN SNCFR 2 % 13-10-2020	1 500	USD	13/10/2020	2,000%

5.2.2.3.3 Emprunts SNCF

Lors de la création de RFF au 1er janvier 1997, une dette de 20,5 Mds€ vis-à-vis de la SNCF a été transférée et inscrite au passif du bilan. Depuis la mise en œuvre au 1er juillet 2015 de la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire, cette dette est inscrite au passif du bilan de SNCF Réseau.

Le montant en coût amorti de la dette long terme vis-à-vis de SNCF se décompose comme suit :

en millions	Nominal en devises	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros
Emprunts SNCF				691
Fixe	613	EUR	2023	635
Variable	56	EUR	2021	57

5.2.2.3.4 Emprunts aux établissements de crédit et autres emprunts

en millions	Nominal en devises	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros
Emprunts aux établissements de crédit				427
Emprunt BEI 2007	75	EUR	2033	75
Emprunt BEI 2016-1	200	EUR	2038	202
Emprunt BEI 2016-2	150	EUR	2038	150
Autres emprunts, dont				36
Emprunt auprès de la région IDF	34	EUR	2028	32
Dépôts et cautionnements				5

Les dépôts et cautionnements correspondent principalement aux dépôts de garantie reçus au titre d'actifs immobiliers loués par des tiers à SNCF Réseau.

SNCF Réseau dispose également d'une ligne de crédit syndiqué d'un montant de 1,5 Mds€ d'une durée de 5 ans à échéance du 29 juin 2022. Cette ligne de crédit n'a pas été utilisée en 2017.

5.2.2.3.5 Juste valeur négative des instruments financiers dérivés

Les instruments financiers dérivés sont détaillés en note 5.3.

5.2.2.3.6 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 (1 613 M€ au 31/12/2017 vs 1 659 M€ au 31/12/2016)
- Appels de marge passifs (64 M€ au 31/12/2017 vs 34 M€ au 31/12/2016).

Le montant en coût amorti des dettes de trésorerie (hors cash collatéraux) se décompose comme suit :

en millions d'euros	Montant total	Échéance 0 à 6 mois	Échéance 6 à 12 mois	Échéance 1 an et plus
Dettes court terme	1 613	1 367	247	-
USD	1 613	1 367	247	-

La trésorerie passive (23 M€ au 31/12/2017 contre 58 M€ au 31/12/2016) est principalement constituée de comptes courants et de concours bancaires.

5.2.2.4 Dette qualifiée en dette d'État

En application de l'article 2111-17-1 de la loi ferroviaire, SNCF Réseau publie chaque année le montant de la dette reclassée dans la dette des administrations publiques ainsi que les perspectives d'évolution associées.

Dans le cadre de la révision de la dette des administrations publiques au sens de Maastricht, une partie de la dette de SNCF Réseau est comptabilisée par l'INSEE en dette publique pour un montant s'élevant en 2014 à 10,9 Mds€. Cette requalification n'entraîne pas de modification des comptes de SNCF Réseau. La gestion opérationnelle de la dette demeure également assurée par SNCF Réseau, sans changement par rapport aux pratiques actuelles.

5.2.2.5 Dettes PPP

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

Des réclamations ont été reçues par l'entreprise au titre des exercices 2015 à 2017 pour les PPP CNM et BPL pour un montant total de 634 M€. Ces réclamations sont, en grande partie, contestées par l'entreprise et seule la partie acceptée a fait l'objet d'une comptabilisation.



Signature

5.2.3 Rapprochement avec les flux de trésorerie des activités de financement

Le tableau ci-après permet de faire le lien entre les postes de dette au bilan et les flux liés aux activités de financement :

en millions d'euros	31/12/2016	Flux de trésorerie liés aux activités de financement				Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement **	Variations "non cash"		31/12/2017
		Émissions d'emprunts	Remboursements d'emprunts	Variation des intérêts courus *	Variation des dettes de trésorerie		Variations de juste valeur	Autres	
Passifs	52 172	4 878	-1 450	-14	107	217	-762	-17	55 132
Emprunts obligataires	44 430	4 878	-1 377	-20	-	-	-661	-0	47 251
Emprunts auprès des établissements de crédit	427	-	-	1	-	-	-	-1	427
Emprunts SNCF	697	-	-6	-0	-	-	-	-	691
Autres emprunts	39	-	-3	-	-	-	-	1	36
Dérivés passifs	2 287	-	-	4	-	-	22	-	2 313
Dettes de trésorerie	1 693	-	-	-	107	-	-123	-	1 678
Dettes PPP	2 599	-	-63	-	-	217	-	-17	2 736
Actifs	4 061	-	-63	15	1 133	223	-446	22	4 944
Cash collatéral actif	-	-	-	-	1 084	-	-	-	1 084
Dérivés actifs	1 523	-	-	15	-	-	-446	-	1 092
Créances PPP	2 537	-	-63	-	-	223	-	22	2 719
TOTAL = Passifs - Actifs	48 112	4 878	-1 386	-29	-1 026	-6	-317	-38	50 188

* La colonne «Variation des intérêts courus» correspond à la ligne «intérêts financiers nets versés» du TFT retraitée de la ligne «élimination du coût de l'EFN» du TFT.

** Les flux associés aux créances et dettes PPP avant la mise en service des projets sont classés en flux de trésorerie liés aux activités d'investissement. La mise en service des projets a eu lieu en 2017.

5.3 GESTION DES RISQUES FINANCIERS ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS

La gestion des opérations et des risques financiers au sein de SNCF Réseau est strictement encadrée par les «principes et limites d'intervention sur les marchés de capitaux» édictés par le Conseil d'Administration.

Ce document précise notamment les orientations de la politique de financement, de trésorerie et de gestion de la dette globale, les principes de gestion et limites autorisées pour les risques de taux, de change et de contrepartie, les opérations d'optimisation, les instruments autorisés, les montants des plafonds des programmes de financement, les supports de placement, les délégations de pouvoir accordées par le Conseil d'Administration ainsi que les délégations de signature accordées.

SNCF Réseau dispose également d'un recueil de procédures qui précise les contrôles à effectuer ainsi que leurs modalités de mise en œuvre afin de pouvoir s'assurer de façon quotidienne de l'adéquation des opérations négociées par rapport aux principes et limites définis et par rapport à la structure cible de la dette.

Parallèlement, SNCF Réseau élabore différents reportings, de périodicité quotidienne, hebdomadaire et mensuelle, afin de rendre compte des opérations réalisées et des résultats des contrôles.

SNCF Réseau est exposé aux risques suivants liés à l'utilisation d'instruments financiers :

- Risques de marché :
 - o Risque de taux d'intérêt
 - o Risque de change
- Risques de liquidité
- Risques de crédit et de contrepartie

5.3.1 Gestion du risque de taux d'intérêt

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

5.3.1.1 Structure de la dette

La ventilation par taux des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés (de couverture et de transaction), se présente comme suit :

Structure de la dette en millions d'euros	Avant couverture		Après couverture	
	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2016
Taux fixe	43 402	41 064	42 977	40 087
Taux variable	1 484	1 492	3 351	3 908
Taux inflation	3 520	3 037	2 078	1 597
Total des emprunts LT	48 405	45 593	48 405	45 593
Dette CT	1 613	1 659	1 613	1 659
Total des emprunts	50 019	47 252	50 019	47 252

5.3.1.2 Sensibilité des instruments financiers au risque de taux

La sensibilité du résultat au risque de variation des taux d'intérêt est liée à :

- L'endettement net à taux variable après prise en compte des couvertures ;
- Les dettes en juste valeur sur option ;
- Les instruments dérivés non qualifiés de couverture au sens de la norme IAS 39 ;
- Les instruments dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie.

La sensibilité des réserves recyclables (capitaux propres) au risque de variation des taux d'intérêt est liée aux dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie.

L'analyse de sensibilité sur les flux de trésorerie pour les instruments à taux variable a été déterminée en tenant compte de l'ensemble des flux variables des instruments non dérivés et des instruments dérivés. Les instruments dérivés non qualifiés comptablement de couverture et les dérivés incorporés séparés des dettes entraînent une certaine volatilité du résultat financier.

La variation de valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie génère une certaine volatilité des capitaux propres.

L'analyse est réalisée en supposant que le montant de dettes et d'instruments financiers au bilan au 31 décembre reste constant sur une année.

Au regard des taux de marché relativement faibles durant l'année 2017, SNCF Réseau réalise ses analyses de sensibilité sur une base de variation de taux de +/- 50 points de base.

Une variation de +/- 50 points de base des taux d'intérêt euros à la date de clôture aurait eu pour conséquence une hausse (diminution) des capitaux propres et du résultat à hauteur des montants indiqués ci-après. Pour les besoins de cette analyse, toutes les autres variables, en particulier les cours de change, sont supposées rester constantes. Une analyse similaire, sur cette même base, est présentée au titre de 2016.

en millions d'euros	31/12/2017				31/12/2016			
	Résultat		Capitaux propres		Résultat		Capitaux propres	
	Impact après variation des taux d'intérêt de		Impact après variation des taux d'intérêt de		Impact après variation des taux d'intérêt de		Impact après variation des taux d'intérêt de	
Type d'instrument	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb
Instruments financiers à taux variable (après prise en compte des couvertures)	6	-6	-	-	7	-7	-	-
Endettement net à taux variable (après prise en compte des couvertures de juste valeur)	6	-6	-	-	7	-7	-	-
Dettes en juste valeur sur option	-	-	-	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	2	-2	-	-	2	-3	-	-
Dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie	15	-18	726	-812	22	-26	747	-840
Total impact	23	-26	726	-812	31	-36	747	-840

5.3.2 Gestion du risque de change

5.3.2.1 Expositions nettes en devise

Dans le cadre de sa stratégie financière visant à diversifier son accès aux ressources et optimiser son coût de financement, SNCF Réseau émet des emprunts en devises qui font l'objet

d'une couverture de change. Les flux en devises (principal et intérêts) sont ainsi couverts par des dérivés de change afin de transformer cette dette en euros.



Signature

03 – Comptes Consolidés

en millions de devise	Expositions nettes en devise									
	31/12/2017	AUD	CAD	CHF	GBP	HKD	JPY	NOK	SEK	USD
Dettes libellées en devise	90	277	1 945	3 605	937	55 066	500	2 290	2 620	
Dérivés de change	90	277	1 945	3 605	937	55 066	500	2 290	2 620	
Exposition nette en devise	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31/12/2016	AUD	CAD	CHF	GBP	HKD	JPY	NOK	SEK	USD	
Dettes libellées en devise	-	277	1 945	3 595	-	45 000	500	-	1 220	
Dérivés de change	-	277	1 945	3 595	-	45 000	500	-	1 220	
Exposition nette en devise	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

5.3.2.2 Opérations libellées en monnaies étrangères et cours de change

Les éléments monétaires du bilan sont réévalués au cours de clôture de chaque arrêté comptable. Les écarts de change correspondants sont enregistrés au compte de résultat ou comme une composante distincte des capitaux propres s'ils sont relatifs à des opérations de couvertures qualifiées en IFRS d'investissements nets ou de flux de trésorerie.

Les activités commerciales de SNCF Réseau ne génèrent pas de risque de change significatif.

En dehors des filiales qui opèrent dans leur propre pays, l'endettement net de SNCF Réseau en devises autre que l'euro est géré en fonction de la limite de risque admissible définie par le même cadre général. SNCF Réseau utilise pour cela des contrats d'échange de devises, généralement mis en place dès l'émission des emprunts.

Les cours de change utilisés pour les principales devises à la clôture sont les suivants :

Cours BCE	31/12/2017	31/12/2016
AUD	1,5346	1,4596
CAD	1,5039	1,4188
CHF	1,1702	1,0739
GBP	0,8872	0,8562
HKD	9,3720	8,1751
JPY	135,0100	123,4000
NOK	9,8403	9,0863
SEK	9,8438	9,5525
USD	1,1993	1,0541

5.3.2.3 Structure de la dette avant et après couverture de change

La ventilation par devises des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés (de couverture et de transaction), se présente comme suit :

Structure de la dette	Avant couverture		Après couverture	
	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2016
en millions d'euros				
Euro	38 857	37 116	48 405	45 593
Livre sterling	4 410	4 573	-	-
Dollar américain	2 186	1 159	-	-
Yen	430	394	-	-
Franc suisse	1 836	2 034	-	-
Couronne norvégienne	63	69	-	-
Couronne suédoise	236	-	-	-
Dollar canadien	226	248	-	-
Dollar de Hong Kong	102	-	-	-
Dollar australien	59	-	-	-
Total des emprunts	48 405	45 593	48 405	45 593

5.3.3 Gestion du risque de liquidité

S'appuyant sur une gestion proactive de sa liquidité, de la qualité de sa signature et de sa présence renouvelée sur les marchés internationaux de capitaux, SNCF Réseau bénéficie d'un accès diversifié aux ressources financières qu'elles soient à court terme (Billets de Trésorerie, Commercial Papers) ou à long terme (émissions obligataires publiques ou privées).

En outre, SNCF Réseau dispose d'une ligne de crédit syndiqué d'un montant de 1,5 Mds€, sur une durée de 5 ans à échéance du 29 juin 2022. Cette ligne de crédit n'a pas été utilisée en 2017.

5.3.3.1 Échéancier des emprunts et dettes financières (y compris instruments dérivés)

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Moins d'un an	1 187	1 407
1 à 5 ans	10 999	7 973
5 à 10 ans	14 050	16 408
10 à 20 ans	13 860	12 258
20 ans et plus	8 146	7 259
Emprunts et dettes financières hors Impact de juste valeur	48 243	45 306
Impact de la juste valeur (option "juste valeur")	-	-
Impact de la juste valeur (comptabilité de couverture)	162	287
Emprunts et dettes financières	48 405	45 593
Juste valeur des dérivés actifs et passifs non courants	1 185	858
Juste valeur des dérivés actifs et passifs courants	36	-94
Emprunts et dettes financières (y compris dérivés actifs et passifs)	49 626	46 357



Handwritten signature

Flux d'intérêts	-694	-71	-10	-10	-10	-	-10	-10	-10	-10	-10	-10
Emprunts SNCF	-995	-59	-267	-669	-0	-	-1 055	-60	-271	-724	-0	-0
Capital	-670	-5	-50	-614	-0	-	-676	-6	-55	-615	-0	-0
Flux d'intérêts	-325	-54	-217	-54	-	-	-379	-54	-216	-109	0	0
Autres emprunts	-34	-3	-12	-11	-4	-5	-37	-3	-12	-13	-6	-4
Capital	-38	-3	-14	-12	-4	-5	-42	-3	-14	-14	-6	-4
Flux d'intérêts	4	1	2	1	0	-	5	1	2	1	0	-
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	-1 633	-1 633	-	-	-	-	-1 495	-1 495	-	-	-	-
Capital	-1 620	-1 620	-	-	-	-	-1 482	-1 482	-	-	-	-
Flux d'intérêts	-13	-13	-	-	-	-	-13	-13	-	-	-	-
Dettes financières brutes	-67 406	-4 208	-4 254	-16 015	-17 680	-17 329	-67 604	-4 416	-13 429	-22 789	-15 863	-11 106
Actifs financiers	255	-230	110	-183	662	-	6	0	-	-	-	6
Flux d'intérêt sur dérivés de couverture - JV négative	-858	15	-36	-247	-376	-213	-1 022	-29	-98	-272	-422	-201
Flux d'intérêt sur dérivés de transaction - JV négative	-27	-4	-11	-0	-3	-10	-35	-4	-15	-0	-2	-13
Flux d'intérêt sur dérivés de couverture - JV positive	711	21	24	162	317	187	1 287	96	278	251	428	234
Flux d'intérêt sur dérivés de transaction - JV positive	14	1	3	3	6	1	13	1	2	3	5	3
Instruments financiers dérivés	-160	33	-20	-82	-57	-34	242	63	166	-18	9	22
Appels de marge passifs	-64	-64	-	-	-	-	-34	-34	-	-	-	-
Appels de marge actifs	1 084	1 084	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dettes PPP	-4 380	-289	-1 125	-1 177	-1 789	-	-4 139	-162	-1 041	-1 157	-1 735	-45
Capital	-2 736	-270	-915	-759	-791	-	-2 599	-156	-874	-769	-785	-16
Flux d'intérêts	-1 645	-18	-210	-418	-998	-	-1 540	-6	-167	-389	-950	-30
Subvention à recevoir - PPP	4 336	318	1 113	1 116	1 789	-	4 047	152	1 020	1 096	1 735	44
Capital	2 719	301	907	720	792	-	2 537	147	858	732	785	15
Flux d'intérêts	1 617	17	206	396	998	-	1 510	5	161	364	950	30
Dettes et créances PPP	-44	30	1	-12	-62	0	-93	-10	-21	-61	-	-1

Pour les passifs financiers, les flux de trésorerie contractuels sont non actualisés, correspondant aux montants à rembourser y compris les intérêts dont la part variable est basée sur le fixing du 31 décembre de chaque arrêté.

5.3.4 Gestion du risque de crédit et de contrepartie

Le risque de crédit représente le risque de perte financière pour SNCF Réseau dans le cas où un client ou une contrepartie à un instrument financier viendrait à manquer à ses obligations contractuelles.

La valeur comptable des actifs financiers représente l'exposition maximale au risque de crédit.

La CVA (credit value adjustment) et la DVA (debit value adjustment), n'ayant pas d'incidence significative sur la valeur des dérivés au 31/12/2017, n'ont pas été comptabilisés.

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

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

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

Le respect du seuil autorisé par contrepartie est suivi quotidiennement.

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

Les transactions qui génèrent potentiellement un risque de contrepartie sont essentiellement les placements financiers et les instruments financiers explicités ci-après.

5.3.4.1 Les placements financiers

Le cadre général précise la procédure d'agrément des contreparties qui repose sur l'analyse quantitative et qualitative des contreparties.

Des limites en volume selon les durées de placement sont déterminées pour chaque contrepartie, tenant compte de son rating. La consommation de la limite autorisée, fondée sur le nominal des transactions, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting.

Les placements financiers sont diversifiés. Ils sont constitués essentiellement des titres de créances négociables (certificats de dépôt, billets de trésorerie, «commercial paper»), de prises en pension de Valeurs du Trésor et de souscriptions à des OPCVM monétaires. Compte tenu de leur faible durée résiduelle et de leur composition, ils ne génèrent pas d'exposition significative au risque de crédit.

5.3.4.2 Les instruments financiers dérivés

Les transactions sur les produits dérivés ont pour objet de gérer les risques de taux et de change.

Le cadre général précise la procédure d'agrément des contreparties qui repose sur l'analyse quantitative et qualitative des contreparties. Une limite en volume et durée de placement est également déterminée pour chacune d'elles. Des limites en volume sont déterminées pour chaque contrepartie, tenant compte de ses fonds propres et de son rating. La consommation de la limite autorisée, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting.

Concernant les produits dérivés, l'agrément d'une contrepartie nécessite en outre la signature d'une convention cadre et d'un contrat cadre de remise en garantie.

Dans le cadre de l'application de l'amendement à la norme IFRS 7 «Informations à fournir : compensation des actifs financiers et des passifs financiers», sont présentés dans les tableaux ci-dessous, la juste valeur des instruments dérivés de change et de taux utilisés par SNCF Réseau, souscrits dans le cadre de conventions-cadres comprenant une clause de compensation globale exécutoire.

La colonne «Cash collatéral» correspond aux encours des contrats de collatéralisation sur les instruments financiers dérivés mais qui ne satisfont pas les critères de compensation établis par IAS 32 «Instruments financiers : présentation».

31/12/2017	Montants bruts (a)	Montants compensés au bilan (b)	Montants nets présentés au bilan (c=a-b)	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7 (f=c-d-e)
				Cash collatéral (d)	Instruments dérivés (e)	
en millions d'euros						
Instruments financiers dérivés actifs	1 092	-	1 092	64	1 024	4
Instruments financiers dérivés passifs	2 313	-	2 313	1 044	1 024	246

31/12/2016	Montants bruts (a)	Montants compensés au bilan (b)	Montants nets présentés au bilan (c=a-b)	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7 (f=c-d-e)
				Cash collatéral (d)	Instruments dérivés (e)	
en millions d'euros						
Instruments financiers dérivés actifs	1 523	-	1 523	33	1 299	191
Instruments financiers dérivés passifs	2 287	-	2 287	-	1 299	988

5.4 SITUATION COMPTABLE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Les instruments dérivés utilisés par le Groupe pour gérer ses risques de change et de taux sont initialement comptabilisés à la juste valeur et réévalués au bilan à leur juste valeur à la clôture.

Leur juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Les modèles relèvent du niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 81 d'IFRS 13.

La variation de valeur des instruments financiers dérivés non associés à des opérations d'exploitation et qui ne participent pas à une opération de couverture au sens de la norme IAS 39, est comptabilisée en résultat de la période, au sein du résultat financier. La comptabilisation des couvertures dépend de leur qualification.

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

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

5.4.1 Instruments dérivés par traitement comptable

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

en millions d'euros	31/12/2017			31/12/2016		
	Courant	Non courant	Total	Courant	Non courant	Total
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	-	552	552	-	672	672
Dérivés de couverture de juste valeur	18	507	525	23	735	759
Dérivés de transaction	15	-	15	93	-	93
Instruments dérivés actifs	33	1 059	1 092	116	1 407	1 523
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	-	2 108	2 108	0	2 201	2 201
Dérivés de couverture de juste valeur	-	137	137	-	64	64
Dérivés de transaction	69	-	69	22	-	22
Instruments dérivés passifs	69	2 244	2 313	22	2 265	2 287

5.4.1.1 Instruments dérivés de couverture de flux de trésorerie

Pour couvrir les flux à taux variable de ses dettes et créances, le Groupe est amené à intervenir sur le marché des dérivés.

Lorsque les conditions de forme prévues par la norme IAS 39 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de flux de trésorerie et leur variation de valeur est enregistrée directement dans un compte spécifique en autres éléments du résultat global, à l'exclusion de la part inefficace de la couverture, qui est comptabilisée en résultat. Lorsque les flux couverts se matérialisent, les montants accumulés en autres éléments du résultat global sont repris en résultat symétriquement aux flux de l'élément couvert.

Les dérivés utilisés en couverture de flux de trésorerie viennent couvrir les sous-jacents suivants :

en millions d'euros	31/12/2017					
	Total	Juste valeur des dérivés				
		Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Emprunts obligataires	-1 516	-	-202	45	-908	-451
Emprunts non obligataires	-40	-	-	-	-40	-
Total	-1 556	-	-202	45	-948	-451

en millions d'euros	31/12/2016					
	Total	Juste valeur des dérivés				
		Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Emprunts obligataires	-1 484	-	-23	38	-901	-598
Emprunts non obligataires	-45	-	-	-	-45	-
Total	-1 529	-	-23	38	-946	-598

Les dérivés utilisés en couverture de flux de trésorerie se décomposent de la façon suivante :

31/12/2017	Juste valeur au bilan		Montant notionnel en devises		Réserve de couverture de flux de trésorerie	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
	Actif	Passif	Actif	Passif						
en millions d'euros										
Swaps prêteur taux variable / emprunteur taux fixe en euro	57	534	1 504	2 725	-499	-51	-186	-109	-128	-24
Swaps prêteur taux fixe / emprunteur taux fixe en euro	1	4	120	156	-4	-1	-2	-1	-	-
Cross Currency Swaps taux variable / taux fixe	16	-	-	-	1	0	0	0	0	-
GBP	16	-	50	-	1	0	0	0	0	-
Cross Currency Swaps taux fixe / taux fixe	297	1 567	-	-	-745	-71	-242	-227	-195	-10
AUD	-	5	-	90	-0	-0	-0	-0	-	-
CHF	85	-	450	-	15	1	5	5	4	-
GBP	208	1 422	650	1 826	-709	-59	-222	-229	-193	-6
HKD	-	10	-	937	-0	-0	-0	-0	-	-
JPY	-	20	-	35 000	-13	-4	-9	-	-	-
SEK	-	11	-	2 290	-8	-0	-1	-1	-3	-3
USD	4	100	120	2 500	-30	-9	-15	-1	-3	-2
Cross Currency Swaps taux fixe / taux variable	182	2	-	-	254	20	67	75	92	-0
+ Swap Taux variable / Taux fixe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CAD	20	-	144	-	10	1	2	3	4	-
GBP	95	2	329	50	231	14	57	72	88	-0
CHF	67	-	253	-	14	5	8	-	-	-
Opérations de précouverture d'émissions futures	-	-	-	-	11	1	5	2	3	-
Total	552	2 108			-981	-101	-359	-259	-228	-34

31/12/2016	Juste valeur au bilan		Montant notionnel en devises		Réserve de couverture de flux de trésorerie	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
	Actif	Passif	Actif	Passif						
en millions d'euros										
Swaps prêteur taux variable / emprunteur taux fixe en euro	27	646	2 118	2 978	-639	-50	-181	-144	-217	-46
Swaps prêteur taux fixe / emprunteur taux fixe en euro	1	5	120	156	-4	-1	-2	-2	-	-
Cross Currency Swaps taux variable / taux fixe	17	-	-	-	1	0	0	0	0	-
GBP	17	-	50	-	1	0	0	0	0	-
Cross Currency Swaps taux fixe / taux fixe	376	1 550	-	-	-984	-98	-386	-347	-301	148
AUD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CHF	140	-	450	-	35	3	11	14	8	-
GBP	169	1 550	375	2 301	-984	-95	-381	-357	-303	153
HKD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JPY	8	-	25 000	-	-10	-2	-7	-	-	-
SEK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
USD	58	-0	1 120	-	-25	-3	-8	-3	-6	-5
Cross Currency Swaps taux fixe / taux variable	251	0	-	-	280	22	77	75	107	-0
+ Swap taux variable / taux fixe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CAD	31	-	144	-	13	1	3	4	6	-
GBP	124	0	369	-	243	14	56	71	101	-0
USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CHF	97	-	253	-	24	7	18	-	-	-
Opérations de précouverture d'émissions futures	-	-	-	-	12	1	5	3	3	-
Total	672	2 201			-1 334	-126	-487	-415	-408	102

RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017 - 89



Handwritten signature

03 – Comptes Consolidés

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
31/12/2016	-1 334

en millions d'euros	Capitaux propres recyclables
01/01/2017	-1 334
Recyclé en résultat	448
Variation de valeur efficace	-95
31/12/2017	-981

La variation des réserves recyclables s'élève à -207 M€ en 2016 et à 353 M€ en 2017

5.4.1.2 Instruments dérivés de couverture de juste valeur

SNCF Réseau utilise également des instruments dérivés pour couvrir la valeur de ses dettes et créances à taux fixe en euros et en devises.

Lorsque les conditions de forme prévues par IAS 39 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de juste valeur, et :

- Les variations de valeur du dérivé sont enregistrées en résultat de la période,

- L'élément couvert est comptabilisé initialement au coût amorti et réévalué à sa juste valeur à la clôture, pour la part du risque couvert en contrepartie du résultat.

En conséquence, les variations de valeur du dérivé et du risque couvert se neutralisent en résultat, à l'exception de la part inefficace de la couverture.

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Effet en résultat de la réévaluation des emprunts	124	21
Dérivés actifs de couverture de juste valeur des emprunts	-97	-18
Dérivés passifs de couverture de juste valeur des emprunts	-39	-19
Inefficacité de la couverture de juste valeur	-13	-15

5.4.1.3 Instruments non qualifiés en comptabilité de couverture

Il s'agit notamment des instruments financiers dérivés correspondant à des couvertures économiques qui ne répondent pas aux exigences de la norme IAS 39 pour faire l'objet d'une comptabilisation de couverture. Lorsqu'un instrument financier dérivé n'a pas été (ou n'est plus) qualifié de couverture, ses variations de juste valeur successives sont comptabilisées directement en résultat de la période, au sein d'une rubrique spécifique «Mark-to-market» ou «MtM sur instruments financiers à caractère opérationnel» en résultat financier pour les instruments dérivés de change, de taux ou sur actions.

en millions	31/12/2017				31/12/2016			
	Juste valeur en euros		Montant notionnel en devises		Juste valeur en euros		Montant notionnel en devises	
	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif
Instruments dérivés de change	0	51			75	-		
Dollar américain	0	51	100	1 843	75	-	1 562	-
Instruments dérivés de taux (euros)	1	16	60	146	0	22	50	337
Dérivés incorporés (euros)	14	1	211	156	18	0	211	156
Total des dérivés non qualifiés de couverture	15	69			93	22		

5.4.2 Instruments dérivés par type d'instrument

5.4.2.1 Instruments dérivés de change

SNCF Réseau intervient régulièrement sur le marché des instruments dérivés de devises, principalement dans une optique de couverture des emprunts émis. La juste valeur de ces instruments au bilan est détaillée ci-après par nature d'instrument et traitement comptable :

en millions d'euros	Juste valeur au bilan 31/12/2017				Juste valeur au bilan 31/12/2016			
	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Total	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Total
Swaps de devises	495	447	-	942	644	663	-	1 308
Achat à terme de devises	-	-	0	0	-	-	75	75
Instruments dérivés actifs	495	447	0	942	644	663	75	1 383
Swaps de devises	1 569	137	-	1 706	1 550	64	-	1 614
Achat à terme de devises	-	-	51	51	-	-	-	-
Instruments dérivés passifs	1 569	137	51	1 757	1 550	64	-	1 614
Position nette	-1 074	310	-51	-815	-906	599	75	-231

5.4.2.1.1 Engagements nominaux des swaps de devises ayant un sous-jacent actif

Aucune position détenue à fin 2017 et à fin 2016.

5.4.2.1.2 Engagements nominaux des swaps de devises ayant un sous-jacent passif

L'échéancier, par devise, des engagements nominaux des instruments souscrits est le suivant :

31/12/2017	Total	Moins de 1 an		1 à 5 ans		5 à 10 ans		10 à 20 ans		20 ans et plus	
		en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture
Dollar canadien	277	184	-	-	-	-	-	277	184	-	-
Franc suisse	1 945	1 662	100	85	990	846	150	128	705	602	-
Livre sterling	3 605	4 063	-	-	800	902	-	-	1 501	1 692	1 304
Dollar de Hong Kong	937	100	-	-	-	-	937	100	-	-	-
Yen	55 066	408	-	-	32 000	237	13 000	96	-	-	10 066
Dollar américain	2 620	2 185	-	-	2 500	2 085	-	-	-	-	120
Dollar australien	90	59	-	-	-	-	90	59	-	-	-
Couronne Norvégienne	500	51	-	-	-	-	-	-	500	51	-
Couronne Suédoise	2 290	233	-	-	-	-	-	-	-	-	2 290
Engagements reçus en devises	-	8 943	-	85	-	4 069	-	383	-	2 529	-
Euro	-	9 969	-	70	-	4 278	-	402	-	3 023	-
Engagements donnés en euros	-	9 969	-	70	-	4 278	-	402	-	3 023	-

31/12/2016	Total	Moins de 1 an		1 à 5 ans		5 à 10 ans		10 à 20 ans		20 ans et plus	
		en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture	en devises	en euros au cours de clôture
Dollar canadien	277	195	-	-	-	-	-	277	195	-	-
Franc suisse	1 945	1 811	-	-	1 090	1 015	150	140	575	535	130
Livre sterling	3 595	4 199	-	-	800	934	-	-	1 501	1 753	1 294
Dollar de Hong Kong	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Yen	45 000	365	-	-	25 000	203	7 000	57	13 000	105	-
Dollar américain	1 220	1 157	100	95	1 000	949	-	-	-	-	120
Dollar australien	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Couronne Norvégienne	500	55	-	-	-	-	-	-	500	55	-
Couronne Suédoise	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Engagements reçus en devises	-	7 782	-	95	-	3 101	-	196	-	2 644	-
Euro	-	8 266	-	77	-	3 030	-	157	-	3 038	-
Engagements donnés en euros	-	8 266	-	77	-	3 030	-	157	-	3 038	-

03 – Comptes Consolidés

5.4.2.1.3 Flux d'intérêts des swaps de devises

En figeant les cours de clôture et en retenant les taux futurs implicites de la courbe des taux à la clôture pour les taux variables, l'échéancier des flux d'intérêts se présente comme suit :

en millions d'euros	31/12/2017		31/12/2016	
	Flux d'intérêts reçus	Flux d'intérêts payés	Flux d'intérêts reçus	Flux d'intérêts payés
Moins d'un an	313	-200	325	-211
1 à 5 ans	1 049	-780	1 202	-846
5 à 10 ans	977	-898	1 082	-963
10 à 20 ans	1 193	-1 039	1 394	-1 136
20 ans et plus	1 240	-1 223	1 333	-1 244
Total	4 772	-4 139	5 338	-4 400

5.4.2.2 Instruments dérivés de taux

Dans le cadre de la gestion du risque de taux d'intérêt de sa dette financière, SNCF Réseau intervient sur le marché des swaps de taux. La juste valeur de ces instruments au bilan est détaillée ci-après par nature d'instrument et traitement comptable :

en millions d'euros	Juste valeur au bilan 31/12/2017				Juste valeur au bilan 31/12/2016			
	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Total	Couverture de flux de trésorerie	Couverture de juste valeur	Transaction	Total
Swaps receveurs de taux fixe	1	78	14	92	1	95	18	114
Swaps payeurs de taux fixe	57	-	1	58	27	-	0	27
Instruments dérivés actifs	57	78	15	150	27	95	18	140
Swaps receveurs de taux fixe	4	-	-	4	5	-	0	5
Swaps payeurs de taux fixe	534	-	18	552	646	-	22	668
Instruments dérivés passifs	539	-	18	556	651	-	22	673
Position nette	-482	78	-3	-406	-623	95	-5	-533

5.4.2.2.1 Engagements nominaux des swaps de taux

L'échéancier, par type d'instrument, des engagements nominaux est le suivant :

en millions d'euros	31/12/2017		31/12/2016	
	Dettes nettes		Dettes nettes	
	Long terme	Court terme	Long terme	Court terme
Swaps receveurs de taux fixe	682	-	882	181
Swaps payeurs de taux fixe	3 609	-	3 601	-

5.4.2.2.2 Flux d'intérêts des swaps de taux

En figeant les cours de clôture et en retenant les taux futurs implicites de la courbe des taux à la clôture pour les taux variables, l'échéancier des flux d'intérêts se présente comme suit :

en millions d'euros	Flux d'intérêts nets 31/12/2017				
	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Swaps receveurs de taux fixe	-41	-166	-25	12	-
Swaps payeurs de taux fixe	-39	-124	-136	-223	-52
Total	-80	-289	-161	-211	-52

en millions d'euros	Flux d'intérêts nets 31/12/2016				
	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Swaps receveurs de taux fixe	-10	-44	-3	15	-
Swaps payeurs de taux fixe	-41	-146	-135	-265	-67
Total	-51	-190	-138	-250	-67

6 AVANTAGES DU PERSONNEL

6.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL

La loi du 04 août 2014 portant réforme ferroviaire au 1^{er} juillet 2015 garantit aux agents transférés de l'EPIC SNCF Mobilités l'intégralité de leurs droits acquis au titre des avantages du personnel dont ils étaient bénéficiaires. Les mêmes régimes restent donc en vigueur au sein de l'EPIC SNCF Réseau.

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

6.1.1 Régimes de retraite et assimilés

Ces avantages consistent en des indemnités de fin de carrière ou indemnités de départ versées aux agents contractuels lors de leur départ en retraite. En France, ces indemnités sont déterminées selon la convention collective nationale ou l'accord d'entreprise en vigueur. Versées à la cessation d'emploi, elles qualifient un avantage postérieur à l'emploi calculé sur la base du dernier salaire estimé en fin de carrière.

6.1.2 Prévoyance

Le régime de prévoyance concerne le régime complémentaire des cadres supérieurs de l'EPIC SNCF Réseau employés au statut.

6.1.3 Action sociale

Le groupe SNCF Réseau met en œuvre diverses actions au titre de l'action sociale pour le personnel : accès aux infrastructures, consultation d'assistantes sociales... Ces actions profitent aux actifs (avantages à court terme) comme aux retraités (avantages postérieurs à l'emploi).

Une provision à due concurrence au titre de l'avantage octroyé aux retraités a été constituée.

6.1.4 Rentes Accidents du travail

Le service des rentes accidents du travail (AT) est auto-assuré au personnel actif et retraité de l'EPIC SNCF Réseau, indépendamment du régime général en vigueur.

Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté. Elles constituent des avantages à long terme (actifs en période d'activité) et des avantages postérieurs à l'emploi (retraités et actifs en période de retraite).

6.1.5 Cessation Progressive d'Activité

La Cessation Progressive d'Activité (CPA) est un dispositif dont l'objectif est d'aménager le temps de travail en fin de carrière des salariés. Elle fixe ainsi une formule de temps de travail

permettant de ménager une période de transition entre l'activité professionnelle et le départ en retraite. Le dernier accord signé par l'EPIC Mobilités et entré en vigueur en juillet 2008 offre la possibilité d'une cessation dégressive ou complète pour l'ensemble du personnel des 3 EPIC. L'octroi des avantages combine des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel. L'accord est traité dans les comptes consolidés comme un avantage à long terme en application de la norme IAS 19.

Le calcul repose notamment sur une hypothèse relative à la proportion attendue des agents qui entreront dans le dispositif.

6.1.6 Médailles du travail et autres avantages

Ce poste regroupe les autres avantages à long terme envers le personnel accordés par le Groupe, notamment les gratifications au titre des médailles du travail (France).

6.1.7 Accord de majoration salariale et d'aide au rachat de trimestres pour les anciens apprentis

L'EPIC SNCF et l'ensemble des organisations syndicales représentatives ont signé le 28 octobre 2016 un accord collectif négocié pour l'ensemble des EPIC constituant le groupe public ferroviaire. Il porte sur l'évolution des majorations salariales relatives aux anciens apprentis et élèves et la mise en place d'un nouveau dispositif de participation financière de l'entreprise au rachat de trimestres de retraite non validés de ses anciens apprentis, au titre de périodes d'apprentissage effectuées avant le 30 juin 2008.

Au 31 décembre 2017, cet accord de majoration salariale et d'aide financière au rachat de trimestres pour les anciens apprentis se traduit par une provision de 5,6 M€.

6.1.8 Facilités de circulation

Le personnel de l'EPIC SNCF Réseau (actifs, retraités et leurs ayant-droits) bénéficie de facilités de circulation (FC) lui permettant de voyager dans certains cas à des conditions tarifaires différentes du prix de marché. Le groupe estime que ce dispositif n'a pas d'impact dimensionnant sur ses moyens de production.

Au titre du personnel actif (sur sa période d'activité), aucun passif n'est comptabilisé puisque les FC sont octroyées en contrepartie des services rendus par les bénéficiaires sur cette période. Elles répondent ainsi à la définition d'un avantage à court terme.

Pour les actifs sur la période post-emploi, les actuels retraités et leurs ayant-droits, considérant que le coût moyen marginal du dispositif est inférieur au prix moyen acquitté au moment de la réservation, aucun passif n'est comptabilisé dans les comptes au titre de cet avantage postérieur à l'emploi.



Signature

6.2 ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES

6.2.1 Décomposition du passif

Les principaux régimes d'avantages du personnel du Groupe donnent lieu à la comptabilisation des passifs suivants :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Retraite et autres avantages assimilés	15	14
Prévoyance CS	17	16
Action Sociale	98	93
Rentes Accidents du travail	482	468
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi	612	591
Rentes Accidents du travail	15	16
Médailles du travail et autres avantages assimilés	40	41
Cessation progressive d'activité (CPA)	175	185
Compte épargne temps (CET)	82	73
Passif au titre des autres avantages à long terme	311	316
Passif total	923	907
- dont non courant	865	847
- dont courant	58	60

6.2.2 Variation du passif

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Total passif à l'ouverture	907	889
Coût des services rendus	59	58
Coût des services passés	-	-1
Effet des liquidations du régime	-	-
Intérêt financier net	14	15
Ecarts actuariels générés sur la période	18	4
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-62	-59
Variation de périmètre	0	-
Effet de change	-	-
Autres	-12	-
Total passif à la clôture	923	907

La baisse du taux d'actualisation ramené de 1,60% au 31 décembre 2016 à 1,23% au 31 décembre 2017 a généré une perte actuarielle de 45 M€ répartie comme suit : une charge financière de 12 M€ sur la ligne «Coût financier des avantages du personnel» au titre des avantages à long terme et un impact négatif de 32 M€ sur les réserves non recyclables en capitaux propres au titre des avantages postérieurs à l'emploi. Cette perte actuarielle est partiellement compensée par un gain de 9 M€ au titre des ajustements liés à l'expérience suite notamment à une baisse du nombre de bénéficiaires constatée sur certains régimes.

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2017 sont les suivantes :

En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	31/12/2017
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	14	16	93	484	258	41	907
Coût des services rendus	2	0	2	15	33	7	59
Cotisation des salariés	-	-	-	-	-	-	-
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	-	-	-	-	-	-	-
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-	-	-	-	-	-	-
Effet des liquidations	-	-	-	-	-	-	-
Coût financier	0	0	1	8	4	0	14
Ecart actuariels générés sur la période	-2	2	5	18	-5	0	18
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-0	-1	-4	-27	-23	-8	-62
Effet des variations de périmètre	0	-	-	-	-	-	0
Effet de change	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-0	-	-	-	-12	-1	-13
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	15	17	98	497	257	40	923
Dont valeur actualisée des obligations non financées	15	17	98	497	257	40	923

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs du régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice en 2016, sont les suivantes :

En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	31/12/2016
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	18	16	96	480	248	30	889
Coût des services rendus	2	0	2	17	28	9	58
Cotisation des salariés	-	-	-	-	-	-	-
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	-6	-	-	-	-	5	-1
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-	-	-	-	-	-	-
Effet des liquidations	-	-	-	-	-	-	-
Coût financier	0	0	2	8	4	0	15
Ecart actuariels générés sur la période	0	-1	-2	5	1	-1	4
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-1	-1	-4	-27	-23	-3	-59
Effet des variations de périmètre	-	-	-	-	-	-	-
Effet de change	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	14	16	93	484	258	41	907
Dont valeur actualisée des obligations non financées	14	16	93	484	258	41	907

RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017 - 95

6.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL

Pour les régimes de base et autres régimes à cotisations définies, le Groupe comptabilise en charges les cotisations à payer lorsqu'elles sont dues et aucune provision n'est comptabilisée, le Groupe n'étant pas engagé au-delà des cotisations versées.

Pour les régimes à prestations définies, lorsque les prestations sont assurées par un tiers (contrats d'assurance, organismes de prévoyance non liés au Groupe) et que le Groupe n'a pas d'obligation, juridique ou implicite, de combler les pertes éventuelles relatives aux services rendus au cours de la période et des périodes antérieures, aucune obligation n'est comptabilisée et les primes d'assurance et/ou de prévoyance payées sont comptabilisées comme des versements à un régime à cotisations définies, l'obligation de servir les prestations aux salariés relevant de la seule responsabilité de l'organisme tiers. Dans les autres cas, les engagements font l'objet d'évaluations actuarielles et de provisions inscrites au bilan au fur et à mesure de l'accumulation des droits à prestation par les salariés.

La dette actuarielle (ou valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies) est déterminée selon la méthode actuarielle dite des unités de crédits projetés qui stipule que chaque période de service donne lieu à constatation d'une unité de droit à prestation et évalue séparément chacune de ces unités pour obtenir l'obligation finale. Ces calculs intègrent des hypothèses de taux d'actualisation, de mortalité, de rotation du personnel et de projection des salaires futurs.

En cas de régimes partiellement ou totalement financés par des actifs de régime, le passif (actif) net est comptabilisé à hauteur de la différence négative ou positive entre la valeur actualisée de l'obligation et la juste valeur des actifs du régime.

Les éléments de variation de l'engagement net sont comptabilisés selon leur nature.

La charge nette est constatée :

- En résultat opérationnel courant pour la part correspondant au coût des services rendus matérialisant l'acquisition linéaire des droits à prestations, au coût des services passés (modification et réduction de régime) et à l'effet des liquidations. Le coût des services passés est comptabilisé immédiatement et totalement en résultat que les droits soient acquis ou non.

- En résultat financier pour la part correspondant à l'intérêt financier net (coût de la désactualisation de la dette, diminué le cas échéant du rendement implicite des actifs du régime et de l'intérêt sur l'effet de plafonnement de l'actif) ainsi que les écarts actuariels générés au titre des autres avantages à long terme.



Handwritten signature in blue ink.

6.3.1 Charge nette au titre des régimes à prestations définies

Au total, la charge enregistrée en résultat au titre des régimes à prestations définies se décompose comme suit:

31/12/2017 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Coût des services rendus	2	0	2	15	33	7	59
Coût des services passés générés sur l'exercice	0	0	0	0	0	0	0
Dont effet des modifications de régime	0	0	0	0	0	0	0
Dont effet des réductions de régime	0	0	0	0	0	0	0
Effet des liquidations sur l'obligation	0	0	0	0	0	0	0
Autres	0	0	0	0	0	0	0
Marge opérationnelle	2	0	2	15	33	7	59
Intérêt financier net du régime	0	0	1	8	4	0	14
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme	0	0	0	0	-5	0	-5
Autres	0	0	0	0	0	0	0
Résultat financier	0	0	1	7	-1	1	9
Total	2	1	3	22	32	7	68

31/12/2016 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Coût des services rendus	2	0	2	17	28	9	58
Coût des services passés générés sur l'exercice	-6	0	0	0	0	5	-1
Dont effet des modifications de régime	-6	0	0	0	0	5	-1
Dont effet des réductions de régime	0	0	0	0	0	0	0
Effet des liquidations sur l'obligation	0	0	0	0	0	0	0
Autres	0	0	0	0	0	0	0
Marge opérationnelle	-4	0	2	17	28	14	58
Intérêt financier net du régime	0	0	2	8	4	0	15
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme	0	0	0	0	1	-1	0
Autres	0	0	0	0	0	0	0
Résultat financier	0	0	2	8	6	0	15
Total	-4	1	3	25	34	14	73

6.3.2 Charge nette au titre des régimes à cotisations définies

La charge comptabilisée au titre des régimes à cotisations définies est comprise dans les charges de personnel et s'élève à 0,6 milliards d'euros sur 2017 contre 0,6 milliards d'euros sur 2016.

6.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS**6.4.1 Principales hypothèses actuarielles retenues**

Les provisions pour engagements de personnel sont calculées sur une base actuarielle, en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Les paramètres utilisés pour la modélisation des principaux avantages du personnel sont les suivants :

RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017 - 97

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation appliqué pour actualiser les obligations au titre des principaux avantages postérieurs à l'emploi a été déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à celle des engagements. La référence retenue pour déterminer le taux d'actualisation est Bloomberg AA pour la zone Euro.

Table de mortalité

Les engagements Action sociale et Prévoyance CS de l'EPIC Réseau sont évalués sur la base d'une table de mortalité prospective par sexe spécifique à la population cheminote (base régime spécial de retraite). Cette table construite par la Caisse de Prévoyance Retraite (CPR) a été validée par un actuair certifié.

Une table intégrant un coefficient de dégradation a été extrapolée pour les régimes des Rentes AT/MP. Sur la base de la table certifiée CPR, les tables de mortalité des autres régimes ont été modifiées.

Ces tables de mortalité répondent, entre autres, à la précision apportée par la norme révisée selon laquelle la mortalité doit refléter celle des bénéficiaires du régime pendant et après la période d'activité.

Taux d'adhésion au régime CPA

Le montant de l'engagement au titre de l'accord de cessation progressive d'activité est calculé sur la base d'une hypothèse d'adhésion de 31,89%. Une variation à la hausse ou à la baisse de cette hypothèse de 100 points de base aurait un effet de l'ordre de 6 M€ sur la valeur de l'engagement.

Hypothèses retenues pour les principaux régimes de l'EPIC Réseau

Les principales hypothèses actuarielles utilisées pour l'évaluation des engagements au titre des régimes de l'EPIC Réseau sont détaillées ci-après :

	31/12/2017	31/12/2016
Taux d'actualisation	1,23%	1,60%
Taux d'inflation	1,75%	1,75%
Taux de revalorisation des prestations		
Taux de revalorisation des prestations	2,40%	2,40%
Prévoyance	1,75%	1,75%
Action sociale	1,75%	1,75%
Rentes Accidents du travail	2,37%	2,37%
Cessation progressive d'activité	2,37%	2,37%
Table de mortalité		
Table de mortalité	CPR H / CPR F CPR AT	CPR H / CPR F CPR AT
Prévoyance et action sociale	CPR F	CPR F
Rente AT actifs et retraités	CPR 80% H / CPR 20% F	CPR 80% H / CPR 20% F
Rente AT veuves Cessation progressive d'activité	CPR 80% H / CPR 20% F	CPR 80% H / CPR 20% F
Taux d'adhésion au régime CPA		
CPA	31,89%	31,89%

6.4.2 Analyse par nature des écarts actuariels

La comptabilisation des écarts actuariels diffère selon la qualification du régime :

- Pour les régimes à prestations définies au titre des avantages postérieurs à l'emploi, les écarts actuariels sont constatés en autres éléments du résultat global parmi les réserves non recyclables. Ils ne sont jamais recyclés en résultat mais peuvent être reclassés en réserves non distribuées en cas de sortie du périmètre de l'entité concernée.

- Pour les autres régimes d'avantages à long terme à prestations définies (médailles du travail, chômage, maintien de salaire, cessation progressive d'activité...), les écarts actuariels sont reconnus immédiatement en résultat financier.

Variation et décomposition des écarts actuariels

Au titre de l'exercice 2017, les impacts liés aux changements d'hypothèses financières sont principalement expliqués par la baisse de 0,37 pts du taux d'actualisation. Ceux relatifs aux ajustements liés à l'expérience s'expliquent essentiellement par la baisse des effectifs bénéficiaires.

Au titre de l'exercice 2016, les impacts liés aux changements d'hypothèses financières sont principalement expliqués par la baisse de 0,15 pts du taux d'actualisation.

31/12/2017 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post- emploi	TOTAL Post- emploi	Rentes AT long- terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL Long- terme
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	1	1	-2	-19	-20				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	2	-1	1	7	9	1	17	0	17
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif (1)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	-1	-1	-5	-25	-32	0	-12	0	-13
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	2	-2	-5	-18	-22	0	5	0	5
Effet de change	0				0			0	0
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gains (pertes) actuariels à la clôture	3	-1	-7	-37	-42				
Total ajustements liés à l'expérience	2	-1	1	7	9	1	17	0	17
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	0	-1	-5	-25	-32	0	-12	0	-13

31/12/2016 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post- emploi	TOTAL Post- emploi	Rentes AT long- terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL Long- terme
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	1	0	-4	-13	-16				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	0	0	4	4	8	0	3	1	5
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif (1)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	0	1	-2	-10	-12	0	-5	0	-5
Ecarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	0	1	2	-6	-4	0	-1	1	0
Effet de change	0				0			0	0
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gains (pertes) actuariels à la clôture	1	1	-2	-19	-20				0
Total ajustements liés à l'expérience	0	0	4	4	8	0	3	1	5
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	0	1	-2	-10	-12	0	-5	0	-5

RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017 - 99



Analyse de sensibilité de l'engagement aux principales hypothèses actuarielles

Les montants présentés ci-après correspondent à la variation à la baisse (gain actuariel) ou à la hausse (perte actuarielle) des engagements tels que comptabilisés au 31 décembre 2017.

31/12/2017								
En millions d'euros (Gains) pertes actuariels	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL	
Sensibilité au taux d'actualisation								
Variation de + 0,25pt	0	-1	-4	-18	-7	-1	-30	
Variation de - 0,25pt	0	1	4	19	8	1	32	
Sensibilité au taux d'inflation								
Variation de + 0,25pt	0	1	4	19		0	23	
Variation de - 0,25pt	0	-1	-4	-18		0	-22	
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA								
Variation de + 1pt	0	0	0	0	6	0	6	
Variation de - 1pt	0	0	0	0	-6	0	-6	

31/12/2016								
En millions d'euros (Gains) pertes actuariels	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL	
Sensibilité au taux d'actualisation								
Variation de + 0,25pt	-1	-1	-3	-17	-7	-1	-29	
Variation de - 0,25pt	-1	1	4	18	7	1	29	
Sensibilité au taux d'inflation								
Variation de + 0,25pt	0	1	4	18	0	0	22	
Variation de - 0,25pt	0	-1	-3	-17	0	0	-21	
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA								
Variation de + 1pt	0	0	0	0	6	0	6	
Variation de - 1pt	0	0	0	0	-6	0	-6	

6.5 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS

Les principaux dirigeants du Groupe sont les membres du Comité Exécutif du groupe SNCF Réseau. Leur rémunération imposable cumulée indiquée ci-dessous correspond à des avantages court terme.

	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Effectif moyen	11	10	1
Brut Fiscal en K€	3 059	3 115	-56
Net Imposable	2 552	2 617	-65
Avantages en nature en K€	38	29	9

Les montants indiqués correspondent à des rémunérations brutes (en 2016 les rémunérations sont nettes).

7 MARGE OPÉRATIONNELLE

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

Le chiffre d'affaires est constitué essentiellement des prestations de services générées par l'activité ferroviaire et est appréhendé au moment de la réalisation de ces prestations. Ainsi, les revenus des péages qui constituent l'essentiel du chiffre d'affaires sont reconnus en comptabilité au moment de la circulation effective des trains. Les décalages temporels entre reconnaissance de revenu et l'émission des factures donnent lieu à des écritures de régularisation du chiffre d'affaires.

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

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

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

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

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

7.1 CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires se décompose ainsi :

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Redevance d'accès	1 971	1 978	-7
Redevance réservation	2 079	2 048	31
Redevance circulation	1 378	1 350	28
Redevance quai	122	121	0
Redevances complémentaires d'électricité et de transport d'électricité *	231	239	-8
Autres recettes	41	43	-2
Redevances d'infrastructure	5 821	5 778	43
Compensation FRET	62	78	-16
Autres produits	614	585	29
Chiffre d'affaires	6 496	6 441	55

* dont redevance de transport d'électricité : 149 M€

7.2 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

Les achats et autres charges externes se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Transport électricité et Moyen de traction	-253	-333	80
Entretien et maintenance	-582	-543	-39
Honoraires et prestations informatiques	-322	-289	-33
Patrimoine	-482	-463	-19
Autres achats et charges externes	-450	-472	22
Achats et charges externes	-2 088	-2 100	12

* 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

Autres achats et charges externes

Les autres achats et charges externes inclut les services facturés par le groupe. (Cf 9.1)

7.3 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Les charges de personnel comprennent principalement les salaires, avantages du personnel et participations des salariés.

Les charges de personnel sont minorées du montant du Crédit d'impôt pour la Compétitivité et l'Emploi (CICE) instauré par la loi de finances rectificative du 29 décembre 2012.

Au 31 décembre 2017, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Salaires	-2 302	-2 247	-55
Autres avantages du personnel	2	1	2
Personnel refacturé détaché et intérimaire	-16	-10	-6
Charges de personnel nettes	-2 315	-2 256	-59
Effectifs moyens ETP	54 371	54 976	-605

7.4 IMPÔTS ET TAXES

Les impôts et taxes sont comptabilisés au moment où intervient leur fait générateur conformément à IFRIC 21.

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
Contribution Economique Territoriale (CET)	-86	-91	4
Taxes foncières	-26	-27	0
Taxes assises sur salaires	-84	-90	6
dont Taxe Apprentissage	-16	-14	-2
dont Formation Professionnelle	-17	-28	11
dont Effort à la Construction	-10	-10	0
dont Versement Transport	-35	-32	-3
dont Autres Taxes	-6	-7	1
Autres Impôts et taxes (dont C3S)	-14	-9	-5
Total Impôts et Taxes	-211	-216	5

8 IMPÔTS SUR LES RESULTATS

Les impôts sur les résultats englobent l'ensemble des impôts déterminés sur la base d'un résultat comptable net de produits et de charges. Sont comptabilisés sur cette ligne en bas du compte de résultat :

- L'impôt exigible sur les sociétés et les différentes contributions additionnelles qui s'y rattachent.
- Les crédits d'impôt mécénat et étrangers.
- L'impact des redressements fiscaux au titre d'un impôt sur le résultat.
- Les impôts différés.

Impôts différés

Le Groupe comptabilise des impôts différés pour l'ensemble des différences temporelles entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé. Les impôts différés sont calculés selon la méthode du report variable, en appliquant le dernier taux d'impôt voté à la date de clôture et applicable à la période de reversement des différences temporelles.

Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables, ainsi que les crédits d'impôts, ne sont comptabilisés que lorsque leur récupération est jugée probable, compte tenu de son cycle de vie, le Groupe considère qu'un horizon de 25 ans est raisonnable pour juger de sa capacité à recouvrer sa créance d'impôt différé.

Autres impôts sur le résultat

Les impôts sur le résultat autres que les impôts différés trouvent leur contrepartie en dettes et créances d'exploitation au bilan. Les impôts différés ne sont pas actualisés conformément à la norme IAS12 et trouvent leur contrepartie sur une ligne distincte au bilan parmi les actifs et passifs non courants.

SNCF Réseau a calculé une créance d'IDA pour un montant de 5,4 Mds€. Avant examen de sa part recouvrable, ce montant est constitué :

- des déficits reportables pour 2,9 Mds€,
- des différences temporaires pour 2,5 Mds€,
- des retraitements IFRS pour 0,04 Mds€.

Ce montant tient compte de l'évolution du taux d'IS de 28,92% à 25,83% en fonction de l'année au cours de laquelle les différents éléments constitutifs de la créance se déboucleront. La créance d'IDA a été reconnue à hauteur de 3,5 Mds€ correspondant au montant recouvrable à l'horizon des 25 prochaines années, soit jusqu'au 31/12/2042 inclus pour la créance arrêtée au 31/12/2017.

8.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016	Variation
(Charges) / produit d'impôt courant	1	0	1
(Charges) / produit d'impôt différé	-130	36	-167
Total	-129	37	-166

Depuis le 01 janvier 2015, SNCF Réseau fait partie du périmètre d'intégration fiscale dont la tête de groupe est SNCF. Une convention d'intégration fiscale a été signée entre les deux entités pour garantir à SNCF Réseau la neutralité de son option pour ce régime fiscal.

Les impôts différés ont été évalués aux taux compris entre 34,43% et 25,82% en fonction de l'année au cours de laquelle ils se déboucleront.

8.2 PREUVE D'IMPÔT

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

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Résultat net de l'exercice	-201	-120
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	1	1
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	-	-
Impôt sur les résultats	-129	37
Résultat des activités ordinaires avant impôt et avant quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-73	-157
Taux d'IS applicable en France	34,43%	34,43%
Impôt théorique	25	54
Différences permanentes	-120	-126
Bases Impôts non activées	-73	77
Effets du changement de taux - Report Variable	-403	-434
Activation de déficits antérieurs	330	511
Autres	-	-
Impôt sur les résultats	N/A	N/A

Le Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE) créé pour financer et améliorer la compétitivité des entreprises françaises et entré en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2013, a un effet positif de 38 M€ sur la ligne «Crédit d'Impôt» de la preuve d'impôt.

9 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

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

Les informations portant 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.

9.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE

9.1.1 Relations avec SNCF Mobilités

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

Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Créances d'exploitation	712	759
Dettes d'exploitation	782	726

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

Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Péages	3 568	3 502
Charges d'exploitation	-565	-513

9.1.2 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	31/12/2017	31/12/2016
Créances d'exploitation	80	35
Dettes d'exploitation	62	63

Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Produits d'exploitation	74	66
Charges d'exploitation	-503	-489

9.2 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 pour le compte des régions 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.

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

Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Subventions appelées à encaisser	409	559

Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Redevances d'accès*	1 820	1 831
Compensations FRET	62	78

*dont redevances TER : 1 384 M€ et redevances TET : 435 M€

9.3 REMUNERATION DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS

en millions d'euros	31/12/2017	31/12/2016
Avantages à court terme	3	3
Avantages postérieurs à l'emploi	0	0
Indemnités de fin de contrat	0	0
Rémunération des principaux dirigeants	3	3

Les montants indiqués correspondent à des rémunérations brutes (en 2016 les rémunérations sont nettes).

10 ENGAGEMENTS HORS BILAN

Engagements donnés	Variations	Ouverture	Clôture	Montant des engagements par période		
				31/12/2017		
				< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
en millions d'euros						
Engagements liés au financement	-	-	-	-	-	-
Engagements liés aux activités opérationnelles	-687	2037	1350	235	336	779
Engagements d'achat d'immobilisations : autres immobilisations	5	65	70	39	30	0
Engagements d'achat d'immobilisations : PPP et concession/projet EOLE	-602	808	206	51	139	15,38
Promesses de ventes - biens immobiliers	41	17	58	28	30	-
Contrats de location simple : mobilier	7	37	44	24	20	0,194
Location simple immobilier	-20	207	187	77	105	5
Garanties financières données à des tiers	-3	764	760	0	3	757
Location simple - matériel ferroviaire	-114	139	25	16	9	-
Total engagements donnés	-687	2 037	1 350	235	336	779

Engagements reçus	Variations	Ouverture	Clôture	Montant des engagements par période		
				31/12/2017		
				< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
en millions d'euros						
Engagements liés au financement	250	1250	1500	-	1500	-
Ligne de crédit bancaires non utilisées	250	1250	1500	-	1500	-
Engagements liés aux activités opérationnelles	-400	940	541	201	312	27
Engagements d'achat d'immobilisations : autres immobilisations	-423	423	0	0	-	-
Promesses de ventes - biens immobiliers	41	17	58	28	30	-
Location simple immobilier	-6	8	2	2	0	-
Garanties financières reçues de tiers	-13	493	480	171	282	27
Total engagements reçus	-150	2 190	2 041	201	1 812	27

10.1 ENGAGEMENTS RELATIFS AU FINANCEMENT

SNCF Réseau bénéficie d'une ligne de crédit syndiqué mise en place le 29 juin 2017 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 31 décembre 2017. Cette facilité de crédit (non tirée) a été conclue avec 15 banques.

10.2 ENGAGEMENTS RELATIFS AUX ACHATS D'IMMOBILISATIONS

• PPP et concession

Au 31 décembre 2017, il n'y a plus d'engagements relatifs aux PPP suite aux mises en service.

• Projet Charles de Gaulle Express

La loi du 28 décembre 2016 de ratification de la liaison CDG Express attribuée 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 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
104 - RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017

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.

L'ensemble des financeurs a désormais approuvé le protocole cadre de financement, à l'exception du Conseil Général des Hauts de Seine.

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 assure 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, est rémunérée au taux de 1,5%.

10.3 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.

11 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

En application de l'article 222-8 du règlement de l'Autorité des marchés financiers, le tableau ci-dessous présente les honoraires versés par SNCF Réseau, ses filiales intégrées globalement et ses activités conjointes à chacun des contrôleurs légaux chargés de contrôler les comptes annuels et consolidés du Groupe SNCF Réseau.

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 31 décembre 2017.

10.4 GARANTIES FINANCIÈRES DONNÉES À DES TIERS

Les garanties financières données à des tiers se composent au 31 décembre 2017 principalement de la garantie émise en 2011 par RFF en faveur de la Caisse des Dépôts-direction des Fonds d'Epargne.

- Les garanties financières reçues se décomposent principalement de garanties financières auprès de Eiffage Rail Express, d'OCVIA et de VINCI Construction.

Les commissaires aux comptes titulaires de SNCF Réseau sont PwC et Ernst & Young, pour les exercices clos à compter du 1^{er} janvier 2015.

Le tableau ci-dessous présente le détail des honoraires par cabinet :

en millions d'euros	Ernst & Young		PwC	
	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2016
Commissariat aux comptes (consolidés et individuels)	0,3	0,3	0,3	0,3
Services Autres que la Certification des Comptes	0,0	0,2	0,1	0,3
Total	0,3	0,5	0,4	0,6

Les services autres que la certification des comptes fournis par les commissaires aux comptes sont principalement les suivants : procédures convenues, consultations techniques.



Handwritten signature

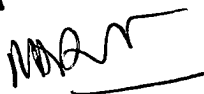
02 –

RAPPORT DE GESTION INTÉGRÉ COMPTES CONSOLIDÉS SNCF RÉSEAU

IFRS – en millions d'euros

Isabelle HAZARD
Directrice juridique et conformité
SNCF Réseau

CERTIFIÉ CONFORME À
L'ORIGINAL



6 - RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017



SOMMAIRE

1.	SNCF RESEAU EN 2017	11	3.5.	LES RISQUES DE NON-CONFORMITÉ AUX LOIS ET RÉGLEMENTS	29
1.1.	PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ	11	3.6.	LES STRUCTURES DE SUIVI ET DE CONTRÔLE DU DISPOSITIF DE CONTRÔLE INTERNE	30
1.2.	STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE	11	3.7.	PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES RELATIVES À L'ÉLABORATION ET AU TRAITEMENT DE L'INFORMATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE	31
1.3.	FAITS MARQUANTS	11	3.8.	LES ACTIVITÉS DE LA FONCTION FINANCEMENTS ET TRÉSORERIE	33
1.4.	CHIFFRES CLÉS FINANCIERS ET EXTRA-FINANCIERS	12	4.	INFORMATIONS SOCIALES, SOCIÉTALES ET ENVIRONNEMENTALES	34
2.	RESULTAT ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE	14	4.1.	POLITIQUE RSE ET PRINCIPES D'ACTION	34
2.1.	TABLEAU DE FLUX DE TRÉSORERIE	14	4.2.	ENJEU SECURITE : ASSURER UN HAUT NIVEAU DE SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU, CONTRIBUTANT À LA SÉCURITÉ DU SYSTÈME FERROVIAIRE	36
2.2.	COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2017	14	4.3.	ENJEU ENVIRONNEMENTAL : REDUIRE NOTRE EMPREINTE ÉCOLOGIQUE ET CONSOLIDER NOS ATOUTS ENVIRONNEMENTAUX	39
2.3.	INVESTISSEMENTS	15	4.4.	ENJEU SOCIAL : AMÉLIORER NOTRE PERFORMANCE SOCIALE	43
2.4.	ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT	17	4.5.	ENJEU SOCIÉTAL : RENFORCER NOTRE IMPLICATION TERRITORIALE	46
2.5.	RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT	18	4.6.	MÉTHODOLOGIE DU REPORTING EXTRA FINANCIER	48
2.6.	MISE EN ŒUVRE DU CONTRAT PLURIANNUEL DE PERFORMANCE	19	5.	ENJEUX ET PERSPECTIVES	49
3.	LES RISQUES ET LEUR GESTION	23			
3.1.	TYPLOGIE DES RISQUES	23			
3.2.	L'ORGANISATION GÉNÉRALE DE LA GESTION DES RISQUES	23			
3.3.	LA MAÎTRISE DES PRINCIPAUX RISQUES OPÉRATIONNELS	24			
3.4.	LA MAÎTRISE DES RISQUES FINANCIERS	27			



Handwritten signature in blue ink.

EDITORIAL DE PATRICK JEANTET



PATRICK JEANTET

PRESIDENT DIRECTEUR GENERAL
DE SNCF RESEAU ET PRESIDENT
DELEGUE DU DIRECTOIRE SNCF

NOTRE AMBITION : CONSTRUIRE LE RÉSEAU FERRÉ DE DEMAIN AVEC TOUS LES COLLABORATEURS ET LES PARTENAIRES DE SNCF RÉSEAU

Tout au long de l'année 2017, nous avons réussi de nombreux chantiers - dont certains resteront exceptionnels dans nos mémoires - et nous avons également traversé bien des difficultés. La sécurité reste la priorité absolue de SNCF Réseau, notre engagement, renouvelé en juillet 2016, a porté ses fruits puisque les événements de sécurité remarquables ont diminué de -25% en deux ans.

Tout au long de l'année, SNCF Réseau a mené un nombre exceptionnel de chantiers, plus de 1600, pour moderniser le réseau ferré. Parmi les principaux, je voudrais citer les mises en service des Commandes Centralisées du Réseau à la gare de Lyon et à Saint-Denis, l'inauguration du T11 en Ile-de-France, sans oublier les lignes nouvelles : Tours-Bordeaux (SEA), Le Mans -Rennes (BPL) et le contournement entre Nîmes et Montpellier. Nous pouvons en être fiers car ce sont des bonnes nouvelles pour les voyageurs, l'attractivité des territoires et l'industrie ferroviaire. Je ne passerai pas sous silence les incidents du poste de Vanves fin juillet et celui du 3 décembre toujours gare Montparnasse, dont les conséquences pour nos clients et pour notre image ont été particulièrement lourdes ! S'il en était besoin cet événement démontre à quel point nous devons accélérer la transformation de nos modes d'exploitation. Le rapport «Robustesse» que nous avons commandé avec Guillaume PEPY au début de l'été est devenu cruellement d'actualité. C'est pourquoi nous avons décidé deux grands plans d'actions nommés H00 pour améliorer la robustesse du réseau, et FIRST pour l'information des voyageurs en cas de situation perturbée. De premiers résultats sont attendus début 2018.

2017 restera comme une année de fort investissement sur le réseau : 5,4 milliards d'€ ont été dépensés ! Cet effort sans précédent se traduit en particulier par le renouvellement de 1 000 km de voies, 4 000 km de caténaires vérifiés et 500 aiguillages remplacés. En cette première année du contrat pluri annuel de performance SNCF Réseau a été à la hauteur de ses engagements. La réalisation 2017 confirme la trajectoire.

En cohérence avec le programme de renouvellement, SNCF Réseau pilote un ensemble de projets dont le but est de créer un réseau «intelligent» et «haut débit». La réponse que nous devons à nos clients pour tenir leurs plans de transports et les contraintes capacitaires générées par les travaux et la maintenance sur le réseau sont des objectifs a priori peu conciliables. Ce sont pourtant les défis que nous devons relever pour mieux gérer la gestion des circulations et la production des sillons. Sans oublier notre contribution par des outils innovants à l'amélioration de l'information des clients.

Outre le renouvellement et la transition vers de nouvelles technologies d'exploitations ferroviaires, SNCF Réseau a noué de nombreux partenariats «gagnant-gagnant» avec les entreprises industrielles en 2017 avec, par exemples :

- La fourniture de rails de 108 mètres par British Steel (ex Tata Steel) pour un montant de 800 millions d'euros sur 7 ans. Ce contrat «gagnant-gagnant» permet à British Steel d'avoir une vision à long terme de son marché et conforte l'emploi (450 personnes) à Hayange, dernier site de construction de rail en France. Pour SNCF Réseau, ce partenariat permettra des économies d'échelle et stimulera l'innovation. L'usine d'Hayange est aujourd'hui l'une des plus en pointe au niveau technique dans le traitement thermique de l'acier et produit des rails longs parmi les plus résistants et performants au monde.

- Le renouvellement de 180 km de caténaire de la ligne C du RER, du sud de la gare Bibliothèque François-Mitterrand jusqu'au sud de Brétigny. En février 2017, SNCF Réseau a confié ce marché de conception-réalisation à un groupement piloté par TSO Caténaires. Grâce aux marges de manœuvre données par SNCF Réseau, ces entreprises vont développer les outils et les méthodes les plus adaptés aux particularités de ce chantier qui s'échelonne de 2017 à 2024. L'un des enjeux majeurs est lié au développement de nouveaux engins capables de réaliser la pose et la dépose de 1,4 kilomètre de fils caténaire en une seule nuit, sans affecter la reprise des circulations au matin. SNCF Réseau attend également beaucoup des innovations liées aux infrastructures caténaires (poteaux, fondations) qui devront être conçues de manière à absorber des efforts plus importants en fréquence et en intensité.

- Le développement et le déploiement de la future génération des Postes d'Aiguillage Informatisés (dit «PAI NG3»). Afin de renouveler les technologies et d'optimiser le coût complet d'un PAI, SNCF Réseau a lancé au printemps 2017 un «partenariat d'innovation» avec cinq entreprises du secteur de la signalisation ferroviaire. Le partenariat sera divisé en plusieurs phases de recherche et de développement, avec la possibilité d'acquiescer une ou plusieurs solutions pour les déployer sur le réseau à partir de 2023.

- Pour massifier les chantiers, les trains-usine appelés «suites rapides» associent dans un ordre et un rythme précis, différentes machines (dégarnisseuses, train de substitution, bourreuse, garnisseuse-régaleuse et stabilisateur dynamique) pour remplacer quotidiennement 800 à 1 000 mètres de lignes.

En 2017, pour relever ces enjeux, l'entreprise a poursuivi ses nombreux recrutements avec l'embauche de 2 800 nouveaux collaborateurs :

- 2 000 jeunes diplômés ou techniciens expérimentés issus de filières technologiques de BEP, CAP, Bac à Bac+3.

- 800 jeunes diplômés et déjà expérimentés issus d'écoles d'ingénieur ou de filières scientifiques (Bac+5) pour des postes de cadres.

Trois grandes familles sont concernées par ces embauches : la maintenance et les travaux de l'infrastructure ferroviaires (75%), la gestion et l'exploitation des circulations (20%) et l'ingénierie et la gestion de projets (5%).

En plus de ces emplois directs, il faut prendre en compte l'effet positif du programme de renouvellement du réseau : 1 million d'euros investi génère la création de 10 emplois au sein des entreprises partenaires.

Enfin, 2017 marque l'accélération de notre préparation à la prochaine ouverture du marché Voyageur. Celle-ci s'inscrit dans le cadre de la construction européenne et relève donc d'une décision des pouvoirs publics, français et européens. En tant que gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau prépare le plus en amont possible cette nouvelle donne. L'entreprise y voit l'opportunité de créer un «cercle vertueux» favorable au développement du système ferroviaire français.

L'arrivée de nouveaux opérateurs aux côtés de SNCF Mobilités devrait permettre d'augmenter l'intensité d'utilisation du réseau, en attribuant par exemple des sillons aujourd'hui inexploités. L'augmentation attendue du nombre de circulations entraînerait mécaniquement une hausse des péages perçus par SNCF Réseau, qui disposera ainsi de nouvelles ressources pour financer la modernisation de son infrastructure.

Pour conclure, je terminerai par le lancement fin 2017 de la transformation de SNCF Réseau. J'ai souhaité un nouveau plan stratégique «2030 NOUVEL R» avec l'objectif de faire circuler plus de trains sur le réseau, qui répondent aux besoins de nos clients, qui partent et arrivent à l'heure.

Notre réseau est étendu, hétérogène et peu circulé. Les 30 000 km de lignes dont 2 600 LGV sont très centrés vers la région parisienne qui concentre 40% des circulations quotidiennes. Elles sont en moyenne peu circulées 50 trains/ligne/jour contre 70 en Allemagne et 150 en Suisse. Cependant des saturations dans des nœuds comme Paris, Lyon, Marseille, Lille ou Strasbourg nous invitent à mettre en œuvre une gestion spécifique dans les zones denses. Le mode ferroviaire consomme peu d'espaces, génère de faibles émissions de polluants et de gaz à effet de serre, et valorise le foncier dans les zones qu'il dessert : il favorise l'attractivité des territoires. Le mode ferroviaire est efficace si ses actifs sont utilisés à plein. Car nous avons d'importants coûts fixes et de fonctionnement

contrairement à nos concurrents (l'aérien et la route). L'enjeu est donc de ne plus étendre le réseau mais de renforcer sa performance, augmenter ses capacités, l'adapter aux zones denses pour utiliser à plein le potentiel naturel qu'il offre à la société en cohérence avec les enjeux de l'Accord de Paris.

La transformation de l'entreprise pour une meilleure qualité de service et pour répondre aux enjeux de nos clients porte ainsi plusieurs ambitions : augmenter l'offre et la qualité de service du réseau existant, ce qui passe par :

- Un réseau fiable car plus modernisé : il doit être prioritairement modernisé là où le ferroviaire est dans sa zone de pertinence
- Une modernisation qui passe aussi par une utilisation plus performante des infrastructures
- Une capacité de circulation augmentée sur les parties du réseau confrontées à des phénomènes de circulation
- Des services performants adaptés aux besoins de chaque type de clients

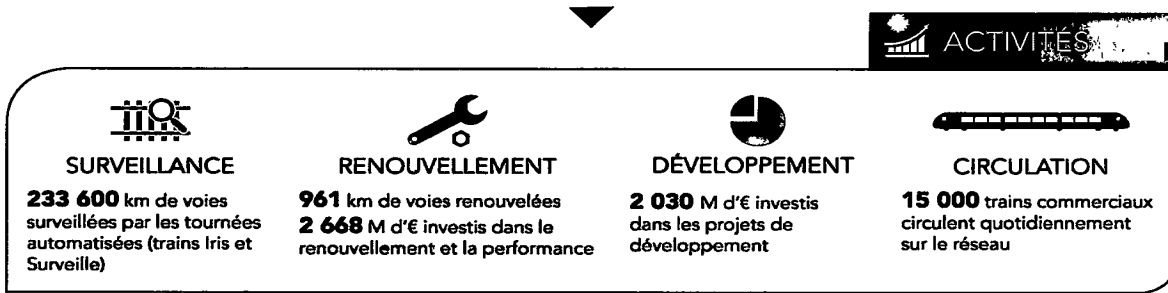
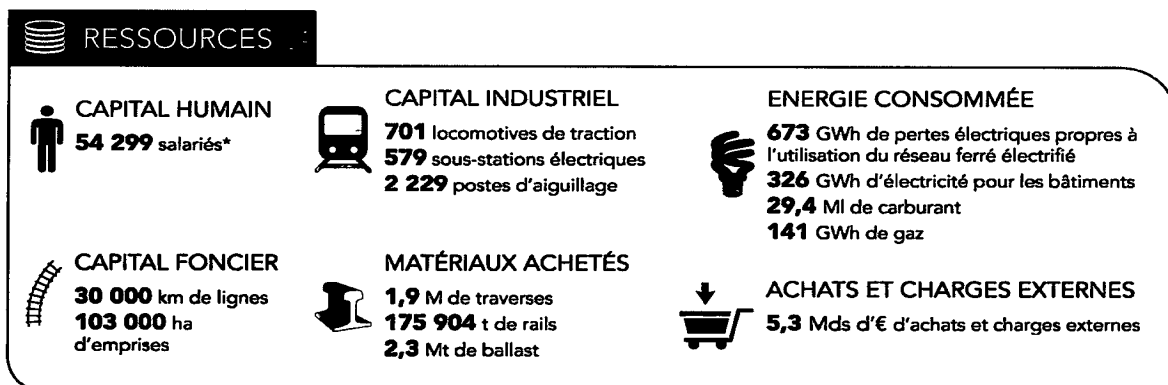
Pour accompagner ces ambitions, SNCF Réseau s'est engagée dans une politique de responsabilité sociétale à la hauteur des défis environnementaux et sociétaux de demain qui s'articule autour de quatre enjeux majeurs : la sécurité du système ferroviaire, l'empreinte écologique, la performance sociale et l'implication territoriale. Résolument tournés vers nos parties prenantes, nous contribuons ainsi aux enjeux collectifs de notre temps, c'est l'une des finalités de l'entreprise et c'est ma conviction profonde.

SNCF Réseau répondra présent à ces défis.

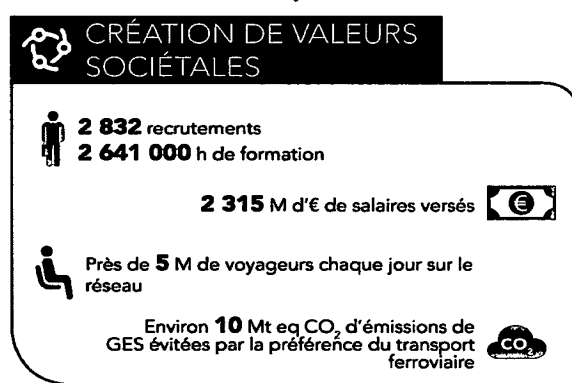
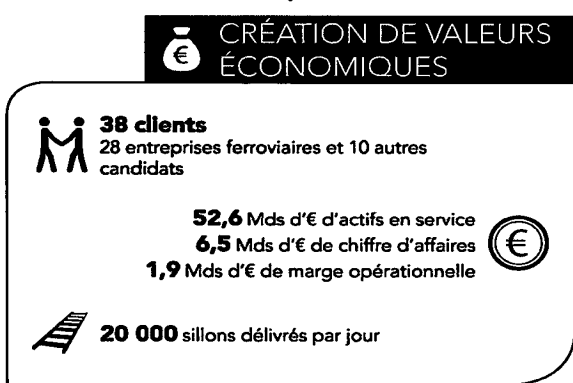


Signature

MODÈLE D'AFFAIRES SNCF RÉSEAU 2017



OFFRE D'UN RÉSEAU FERROVIAIRE PERFORMANT



* Effectif réel

Chiffres donnés à titre d'illustration, données non exhaustives



Handwritten signature

1. SNCF RÉSEAU EN 2017

1.1. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ

SNCF Réseau gère, maintient, développe et commercialise les services offerts par le Réseau Ferré National. Il est le garant de la sécurité et de la performance de près de 30 000 km de lignes, dont 2 600 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 : 28 entreprises ferroviaires circulent sur le réseau et 10 autres entreprises, appelées candidats autorisés (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

SNCF Réseau est organisé autour de 4 Métiers et une direction générale Ile-de-France :

SNCF RÉSEAU

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

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

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

1.2. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE

Fin septembre, le Président Patrick Jeantet a annoncé sa volonté de définir une nouvelle stratégie pour construire le système ferroviaire du futur, en phase avec la priorité donnée aux transports du quotidien : «nous voulons plus de trains». Elle est articulée autour de deux démarches de transformation de l'entreprise visant à améliorer la qualité de service, à fiabiliser les travaux et positionner SNCF Réseau dans un rôle plus central dans l'exploitation du système ferroviaire ainsi qu'à répondre aux attentes de ses clients et de ses collaborateurs.

Dans cette attente, les grands engagements demeurent :

- de renforcer les fondamentaux de l'excellence industrielle et sociale ;
- d'engager une mutation au service de la performance industrielle et économique ;
- et de développer la coopération au sein de SNCF Réseau, du Groupe public et avec les parties prenantes.

1.3. FAITS MARQUANTS

1.3.1. Signature du contrat pluriannuel de performance

Le Conseil d'Administration de SNCF Réseau 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 Réseau s'est engagé à déployer et à réaliser un plan de performance avec pour objectif d'atteindre :

- 0,5 milliard de productivité sur les dépenses d'investissement et les charges d'exploitation à fin 2021 ;
- 1,2 milliard 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, allongement des plages travaux de nuit) ;
- Réinvestissement des gains de productivité dans la maintenance du réseau ;

RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017 - 11

02 – Rapport de Gestion

- 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).
- Diminution des frais généraux administratifs.

1.3.2. Règle d'or

Le décret 2017- 443 du 30 mars 2017 précisant les règles de financement des investissements de SNCF Réseau 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 Réseau 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 Réseau 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. Au 31 décembre 2017, il atteint 23,85. Le ratio se dégrade légèrement car l'amélioration de la marge opérationnelle (+29M€) ne compense pas l'augmentation de la dette nette en valeur de remboursement (+3 236 M€).

1.3.3. La transformation de SNCF Réseau

SNCF Réseau a six défis à relever :

- **Rénover** en priorité le réseau le plus circulé en poursuivant une **stratégie industrielle de gestion à long terme de ses actifs**
- Augmenter la **capacité et la robustesse** des axes et nœuds saturés ou à potentiel ;
- Accélérer la **modernisation des systèmes d'exploitation et de signalisation**, pour plus d'efficacité, de capacité ;
- Renforcer la **sûreté** ;
- Déployer une **politique commerciale** favorisant l'usage du ferroviaire ;
- Accompagner **les femmes et les hommes** de l'entreprise dans ces nouveaux défis afin qu'ils soient reconnus parmi les meilleurs experts ferroviaires mondiaux.

1.3.4. Création de la filiale ALTAMETRIS

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

Depuis plus de 10 ans, SNCF Réseau 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 :

12 - RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017

- 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.

1.4. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS ET EXTRA-FINANCIERS

En millions d'euros	2017	2016	Evolution	
			En M€	En %
Chiffre d'affaires	6 496	6 441	55	1%
Marge opérationnelle	1 897	1 868	29	2%
Résultat opérationnel	1 100	1 016	84	8%
Résultat financier	-1 172	-1 173	1	0%
Résultat avant impôts	-72	-157	85	-54%
Résultat net - Part du groupe	-201	-120	-81	68%
Investissements	5 378	5 244	134	3%
Dette financière nette en valeur de remboursement - Hors ICNE *	45 243	42 007	3 236	8%
Effectifs moyens en effectif temps plein (ETP)	54 405	54 028	377	1%

* Intérêts courus non échus

Le Groupe communique, en interne et en externe, sur un résultat net récurrent part du groupe déterminé à partir du résultat net part du groupe retraité :

- des pertes de valeur ;
- des opérations entraînant un impact en résultat individuellement supérieur à 50 M€ en valeur absolue et généralement inclus dans et/ou répartis entre les lignes «Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue» et «Résultat de cession actifs»;
- de la quote-part du Groupe dans ces différents éléments comptabilisés dans les entreprises mises en équivalence et incluse dans la ligne «Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence» ;
- de la variation de juste valeur des instruments financiers incluse dans la ligne «Coût de l'endettement financier net et autres», lorsqu'elle dépasse 50 M€ en valeur absolue ;
- des opérations particulières portant sur les instruments financiers (restructurations, renégociations ou autres) entraînant des impacts supérieurs à 50 M€ en valeur absolue sur le coût de l'endettement financier net ;
- de la variation d'impôts différés actifs reconnue sur les entités de l'intégration fiscale SNCF dans la ligne «Impôts sur les résultats» ;
- de la part des minoritaires relative à ces différents éléments et incluse dans la ligne «Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)».

L'indicateur ainsi déterminé vise à mieux refléter le résultat net part du groupe relatif à la performance récurrente du Groupe. Il s'établit comme suit à la clôture :

En millions d'euros	2017	2016
Résultat net - Part du groupe	-201	-120
Inclus dans la ligne "Coût de l'endettement financier net et autres" (opérations particulières sur instruments financiers)	-85	
Inclus dans la ligne "Impôts sur les résultats"	129	-37
Résultat net Récurrent - Part du groupe	-157	-157

	2017	2016	Evolution	
Total des recrutements (nb) – hors filiales	2 832	3 086	-254	-8%
Pourcentage de femmes dans l'effectif global (%)	13	12	1	4%
Nombre d'évènements sécurité remarquables (ESR)	140	152	-12	-8%
Nombre pondéré de tués et blessés graves par million de km.train (ISC)	0,208	0,182	0,026	14%
Taux de fréquence des accidents du travail avec arrêt hors trajet (%) **	9,78	11,22	-1	-13%
Emissions de gaz à effet de serre totales de SNCF Réseau (scope1+2) (kt éqCO ₂) ***	170	176	-6	-3%
Tonnes de CO ₂ évitées grâce au système ferroviaire (kt éqCO ₂) ***	9 872	9 872	0	0%

** Pour 2017 : Valeur glissante sur 12 mois à fin octobre 2017

*** La publication du Bilan des Emissions de Gaz à Effet de Serre (BEGES) est réglementairement obligatoire tous les 3 ans (article 75 Loi Grenelle II)



Signature

2. RESULTAT ET SITUATION FINANCIERE DU GROUPE

2.1. TABLEAU DE FLUX DE TRÉSORERIE

En millions d'euros	2017	2016	Variation
CAF avant coût de financement et impôt	1 894	1 869	25
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	-80	372	-452
Impôts décaissés (encaissés)	1	15	-14
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	1 815	2 256	-441
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-5 180	-5 231	51
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	94	95	-2
Variation des prêts et avances consentis	-249	-	-249
Subventions d'investissement reçues	2 350	1 617	733
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	-2 985	-3 518	533
Emission d'emprunts	4 878	4 741	137
Remboursements d'emprunts	-1 386	-1 758	372
Décaissements sur dettes PPP	-63	-	-63
Encaissements sur créances PPP	63	-	63
Intérêts financiers nets versés	-1 165	-1 148	-17
Variation des dettes de trésorerie	-1 026	157	-1 183
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	1 301	1 992	-691
Variation de trésorerie	131	725	-594
Trésorerie d'ouverture	3 172	2 447	725
Trésorerie de clôture	3 303	3 172	131

2.2. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2017

En millions d'euros	2017	2016	Evolution	
			En M€	En %
Redevances d'infrastructure	5 820	5 778	42	1%
Compensation FRET	62	78	-16	-21%
Autres produits	615	585	30	5%
CHIFFRE D'AFFAIRES	6 496	6 441	55	1%
Achats et charges externes	-2 072	-2 071	-1	0%
Charges de personnel	-2 315	-2 285	-30	1%
Impôts et taxes	-211	-216	5	-2%
MARGE OPERATIONNELLE	1 897	1 868	29	2%
MARGE OPERATIONNELLE / CHIFFRE D'AFFAIRES	29%	29%	0 pt	n.a.
Dotations aux amortissements	-986	-829	-157	19%
Variation des provisions et dépréciation d'immo.	113	-90	204	n.a.
Résultat de cession d'actifs	74	66	8	12%
RESULTAT OPERATIONNEL	1 100	1 016	84	8%
RESULTAT FINANCIER	-1 172	-1 173	1	0%
RESULTAT AVANT IMPOTS	-72	-157	85	-54%
Impôt sur les résultats	-129	37	-166	-450%
RESULTAT NET	-201	-120	-81	68%
RESULTAT AVANT IMPOTS / CHIFFRE D'AFFAIRES	-1%	-2%	-3 pt	n.a.

2.2.1. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires est en progression de 1% soit +55 M€ par rapport à fin décembre 2016.

Les redevances d'infrastructure (90% du chiffre d'affaires) affichent une progression de +42 M€. Retraitées de l'effet défavorable des mouvements sociaux et de l'impact de l'année bissextile 2016 (+61 M€), les redevances sont en retrait de -18 M€, essentiellement sous l'effet mix des trafics. Par ailleurs, l'impact positif des mises en service de la LGV Est 2ème Phase de +24 M€ et des nouvelles LGV (BPL et SEA) de +26 M€ est entièrement absorbé par l'effet prix négatif du barème estimé à -48 M€.

14 - RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017

La baisse de -16 M€ de la compensation Fret est liée principalement à la révision en 2017 du coût directement imputable (de 2,85 € à 2,75 € par train.km) payé par l'Etat.

Enfin, les autres produits progressent de +30 M€. La baisse d'activité liée à la fin des ventes de matières pour la construction des lignes LGV aux prestataires privés des PPP de -13 M€ a été entièrement compensée, essentiellement par la hausse des prestations réalisées pour le GPF.

Activités 2017/2016	Entreprises ferroviaires	Evolution trafics TKM	
		Trains-km bruts	Trains-km retraités*
	Transport A Grande Vitesse	-1,4%	-2,7%
	Grandes Lignes	-1,4%	-4,6%
	Transport Express Régional	6,3%	3,8%
	Transilien	4,1%	1,2%
VOYAGEURS		2,8%	0,6%
	Fret SNCF	-4,4%	-7,6%
	Fret Entreprises Ferroviaires Alternatives	5,9%	6,3%
MARCHANDISES		-0,2%	-2,1%
	Autres	-11,5%	-11,5%
TOTAL		2,3%	0,2%

* Trains-km retraités : retraités des effets conjoncturels 2016.

2.2.2. Marge opérationnelle et résultat opérationnel

La marge opérationnelle progresse par rapport à fin décembre 2016 de +29 M€, sous l'effet de cette croissance du chiffre d'affaires de +55 M€ et d'une progression des charges d'exploitation de +26 M€.

La stabilité des achats et charges externes trouve son origine dans les actions de performance (47 M€) qui ont permis de compenser l'augmentation des volumes et de contenir les prix. L'augmentation des charges de personnel (30) M€ s'explique essentiellement par un effet prix défavorable sur la masse salariale lié principalement à la hausse du taux de retraite T2 (22) M€.

Au 31 décembre 2017, le résultat opérationnel courant de +100 M€ s'améliore de +84 M€ par rapport au 31 décembre 2016. La variation exceptionnellement favorable de provisions (+204 M€) est particulièrement marquée par le dénouement favorable du litige lié aux inondations à Arles en 2003 +119 M€.

2.2.3. Résultat financier

En millions d'euros	2017	2016	Evolution	
Coût de l'endettement financier net	-1 480	-1 417	-62	4%
Autres produits et charges financiers	85	-7	82	-1390%
Variation Juste Valeur des dettes et dérivés	11	11	0	-1%
Activation des frais d'emprunt	240	277	-37	-13%
Coût des avantages au personnel	22	4	19	525%
RESULTAT FINANCIER	-1 172	-1 173	1	0%

Le résultat financier s'établit à (1 172) M€, et s'améliore de +1 M€ par rapport à décembre 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 (+85 M€) permettant de compenser la hausse du coût de l'endettement de (63) M€. Cette hausse est due à l'impact de l'augmentation de la dette nette pour (113M€) en partie compensée par la baisse des taux dont a bénéficié SNCF Réseau en 2017 (+50 M€).

2.2.4. Résultat après impôts

Le résultat net après impôt ressort à (200) M€ après une charge d'impôt de (128) M€ contre respectivement (120) M€ et +37 M€ en 2016.

La charge d'impôt différé 2017 s'explique principalement par l'effet de la diminution des taux d'imposition à l'IS votée dans le cadre de la loi de finances pour 2018.

2.3. INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	2017	2016	Evolution	
			En €	En %
Grands projets de développement	1 212	1 205	7	1%
<i>Dont part PPP</i>	<i>675</i>	<i>957</i>	<i>-282</i>	<i>-29%</i>
Projets régionaux de développement	818	546	272	50%
Mise en conformité du réseau	246	246	0	0%
Renouvellement et performance	2 668	2 785	-117	-4%
Foncier et autres	129	126	3	3%
TOTAL INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES	5 075	4 908	167	3%
Industriels	303	335	-32	-10%
DEPENSES TOTALES	5 378	5 244	134	3%

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

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

En millions d'euros	2017	2016	Evolution
TOTAL ACQUISITION D'IMMOBILISATION	5 409	5 087	322
IAS 23 - Intérêts financiers activés	-278	-345	67
Part SEA financée par des tiers	0	208	-208
Charges sur projets et Autres	247	294	-47
DEPENSES TOTALES	5 378	5 244	134

Le total des dépenses d'investissements représente 5 378 M€, en hausse de 134 M€ par rapport à 2016 arrêté à 5 244 M€. Cette augmentation s'explique par le projet Eole en phase de réalisation +315 M€, la montée en puissance des projets régionaux de développement +272 M€, le maintien des activités de renouvellement -42 M€ hors la mise en service du GSM-R en mars 2016 -74 M€ et la baisse des dépenses des projets de développement en PPP -282 M€.

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

2.3.1. Investissements de renouvellement et performance

Le programme de renouvellement de l'année 2017 témoigne de la volonté de l'entreprise de poursuivre les efforts d'investissement pour la régénération du réseau structurant, le plus circulé.

La production s'établit à 2 668 M€ en 2017, soit une diminution de 4 % (-117 M€) par rapport à 2016. Cette baisse s'explique principalement par l'activité Telecom (-92 M€) suite à la mise en service du GSM-R en 2016. Les autres activités présentent des évolutions contrastées notamment sur la voie et la traction électrique (Caténaires) conformément à la stratégie de régénération et de modernisation du réseau.

La rénovation des voies et appareils de voie du réseau principal (plan Vigirail) se poursuit à un rythme élevé, en ligne avec la planification des travaux en nombre de GOPEQ

(équivalent de km de voies renouvelées) et en nombre d'appareil de voie par rapport à 2016 :

En unités physiques	2017	2016	Evolution	
GOPEQ	961	1 067	-106	-10%
<i>Dont Ile de France</i>	<i>244</i>	<i>214</i>	<i>30</i>	<i>14%</i>
Nombre d'appareil de voie (*)	492	463	29	6%
<i>Dont Ile de France</i>	<i>171</i>	<i>172</i>	<i>-1</i>	<i>-1%</i>

*Hors LGV

Les chantiers 2017 se sont globalement déroulés conformément à la planification. La baisse de -83 M€ (-5%) 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. La baisse budgétée de la production physique de -10% par rapport à 2017 sur les linéaires de voie s'est traduite par la réalisation de 961 GOPEQ contre 1 067 en 2016. À l'inverse, les remplacements d'appareils de voie sont en hausse de +6% en lien avec le plan Vigirail : 492 appareils de voie ont été remplacés

Priorité a été donnée à l'Ile-de-France qui représente 28% des investissements Voie en 2017, en augmentation de 19% confortée par la mise en œuvre de la « suite rapide Zone Dense ». La suite rapide est une usine roulante intégrant 3 à 6 engins de travaux mécanisés lourds (train-travaux) pour renouveler la voie. En complément de cette suite rapide Zone Dense, visant un renouvellement complet des constituants de la Voie, l'utilisation d'un train BOA3, a permis de remplacer 46,3 Km de rails en Ile de France.

Sur les autres régions, la part d'utilisation des Suites Rapides a été en légère augmentation (+3%) par rapport à 2016, conformément à la programmation annuelle.

Les principaux chantiers de 2017 ont été réalisés sur les tronçons Culmont-Barisey (89 Km), Givors-Peyraud (75 km), Sens-Saint Florentin (71 km), Moret-Montargis (58 km), Neuvy sur Loire-Nevers (51 Km), Champtocé-Nantes (45 km), Gevrey-Sennecey (40 Km), Carcassonne-Castelnaudary (33 km), Amiens-Tergnier (22 km), et Argenteuil-Bobigny (16 km) pour les suites rapides. Des travaux importants ont également été réalisés sur les LGV Sud-Est (renouvellement de ballast), Nord (renouvellement de ballast et rails), 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.

Le coût unitaire des opérations de renouvellement des voies augmente en raison de :

- D'une baisse budgétée du volume de production avec toutefois un accroissement de la proportion de travaux en suites rapides (615 Km vs 535 Km en 2016). Ces travaux en suites rapides sont plus onéreux mais permettent une empreinte capacitaire plus faible en rétablissant les circulations plus rapidement.
- D'un déploiement de la production en Ile-de-France en 2017 avec des conditions d'interventions plus difficiles en raison de la densité de circulation (zones denses, travaux de nuit, maintien des circulations sur voies contiguës pendant les chantiers).

Les investissements en Signalisation sont en hausse par rapport à 2016 (+18 M€ soit +6%). Plusieurs opérations ont été mises en service en Ile de France, en particulier, les tours de contrôle ferroviaires de Paris-Gare de Lyon et de Paris-Aulnay-Roissy-Mitry (RER B) permettant la télécommande et la supervision des postes d'aiguillage dans le cadre du programme CCR (Commande Centralisée du Réseau) et le nouveau poste d'aiguillage de Vitry/Les Ardoines sur le RER C. Des travaux

importants ont également été réalisés à Rennes, Creil, Macon, Belfort, Toulouse.

L'activité Traction électrique liée à la modernisation des caténaires est en augmentation par rapport à 2016 (+63 M€ soit +57%) avec des opérations importantes réalisées sur le second semestre 2017. SNCF Réseau a notamment lancé la remise à niveau de la caténaire du RER C grâce à un partenariat industriel de conception-réalisation, les travaux sur le RER B se poursuivent et la section Montréjeau-Tarbes fait l'objet d'investissements importants jusqu'en 2019 (modernisation de la caténaire datant des années 1920).

En matière d'Ouvrages d'art (ponts, tunnels) et en terre (talus, remblais), le montant des dépenses en 2017 est en hausse de +12% par rapport 2016. Les principaux chantiers sont le début des travaux de rénovation du viaduc de Marly le Roi sur la ligne L Transilien, la tranchée des Grands Augustins sur RER C en Ile-de-France, et les remplacements des ponts des Reisses et de Vigny sur la ligne Chambéry-Modane, la phase II de la réfection des tunnels de Pissy-Pôville (ligne Paris-Le Havre) ou le début de réfection des tunnels de Combeau et de Saint Sulpice (ligne POLT) en régions.

L'activité Télécom est en diminution par rapport à 2016 (-92 M€ soit -40%) en lien avec la mise à disposition du projet GSM-R (Global System Mobiles – Railways) en mars 2016 (-74 M€) relatif à la communication sécurisée voix et données entre les différentes équipes ferroviaires Sol/Train. En outre, le déploiement de la fibre optique sur le domaine ferroviaire se poursuit avec 1 200 km supplémentaires soit un réseau de 5 700 Km pour répondre aux besoins de communication et de sécurité liés au transport ferroviaire (flux des applications industrielles de SNCF Réseau en matière de signalisation et de Contrôle Commandé). Les capacités excédentaires sont commercialisées.

Les dépenses d'aménagement des halles et quais en Gare sont en retrait de 4 M€ en 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 sont terminés sur le premier semestre 2017. Par ailleurs, les travaux en gare de Paris – Austerlitz ont débuté en fin d'année 2017.

Les autres dépenses de renouvellement sont en retrait de 39 M€ par rapport à 2016. Elles correspondent à des opérations de gros entretiens, à des investissements liés spécifiquement à l'amélioration de la régularité principalement en Ile-de-France ou des projets d'investissements commerciaux sur l'activité Fret.

Les investissements industriels sont en augmentation de 36 M€ (+13%) hors transfert d'actifs pour 68 M€ en 2016. Ils concernent principalement l'outillage, les installations fixes, le matériel roulant, les engins de surveillance ou de maintenance et les projets informatiques.

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 spécifiques de sécurité et de mise en accessibilité. La production 2017 est en ligne avec 2016.

Les investissements de sécurité s'élevaient à 120 M€ en 2017, en augmentation de 27 M€ par rapport à 2016. Ces investissements concernent principalement des suppressions de passages à niveau ou des aménagements pour l'amélioration de la sécurité des passages à niveau, la suppression ou l'aménagement de traversée de voie piétonne, la mise en place de clôture pour éviter les intrusions dans les emprises ferroviaires, la sûreté des infrastructures, la sécurisation de tunnels

ferroviaires, l'installation d'équipement de contrôle de vitesse des trains par balise. En 2017, SNCF Réseau a procédé à la suppression de 5 passages à niveaux inscrits au plan de sécurisation national et 11 Traversées de voie piétonne.

Les investissements d'accessibilité s'élevaient à 100 M€ en 2017 sur le périmètre mise en conformité et 42 M€ sur le périmètre des projets régionaux de développement, en augmentation de 11 M€ par rapport à 2016. Les principales opérations d'accessibilité concernent principalement l'aménagement d'ascenseurs et de rampes d'accès pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Ces investissements s'inscrivent dans le cadre des schémas directeurs d'Agenda d'Accessibilité Programmée (national et régionaux) adoptés en 2015 et 2016, qui fixent un objectif de mise en accessibilité d'environ 740 gares prioritaires pour un montant de près de 3 milliards d'euros d'ici 2025, dont plus de 800 millions pour les gares nationales. En Ile-de-France, conformément au planning directeur convenu avec Ile-de-France Mobilités (anciennement STIF), la production s'inscrit en ligne, avec un réalisé 2017 de 85 M€ en 2017 contre 92 M€ en 2016 et avec l'adoption de la deuxième convention de financement (697 M€) pour la réalisation du programme. En province, la production s'élève à 57 M€ en 2017 contre 39 M€ en 2016.

Les principales opérations d'accessibilité 2017 sont les Programmes Personnes à Mobilité Réduite (PMR) tels que cinq gares franciliennes, déclarées accessibles en 2017 : Chaville Rive Gauche, Combs la Ville – Quincy, Saint-Leu-la-Forêt, Les Vallées et Saint-Ouen en Ile-de-France et les gares en régions : Vichy, Lorient, Serqueux, et Colomiers Lycée international.

2.3.3. Développement du réseau

Les dépenses d'investissements de développement du réseau augmentent de +279 M€ par rapport à 2016 essentiellement avec les grands projets de lignes nouvelles à grande vitesse, la montée en puissance du projet EOLE en Ile-de-France et des autres projets régionaux.

- Grands projets en PPP -282 M€ / -29%

En 2017, la production réalisée sur les projets en PPP s'établit à 675 M€ :

- Le projet LGV Sud Europe Atlantique SEA de prolongement entre Tours et Bordeaux s'achève avec 302 kilomètres de ligne nouvelle, dont une production en 2017 de 86 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 entre Le Mans et Rennes s'achève avec 182 kilomètres de ligne nouvelle, dont une production sur le premier semestre 2017 de 343 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'élevaient à 246 M€ en 2017. Après une mise à disposition en novembre 2017, la mise en service commerciale des 80 km de la ligne nouvelle a été réalisée en décembre 2017 pour le trafic fret ; elle est prévue pour juillet 2018 pour le trafic voyageur ; la gare de Montpellier Sud est prévue d'être achevée au même moment.

- Grands projets en Travaux +268 M€ / +128 %

Les dépenses des Grands Projets en Travaux s'établissent à 499 M€ en 2017. Cette catégorie regroupe principalement le projet Eole pour 469 M€ en 2017.

Le projet EOLE, déclaré d'utilité publique en janvier 2013, actuellement en travaux, consiste à prolonger vers l'ouest le RER E avec principalement la modernisation et la rénovation de 47 kilomètres de voies existantes et des 10 gares actuelles, la création d'une nouvelle liaison ferroviaire souterraine de 8 km entre Hausmann Saint-Lazare et Nanterre la Folie comprenant trois gares nouvelles à Porte Maillot, CNIT la Défense et Nanterre la Folie. L'investissement s'élève à 3,8 milliards d'euros (hors matériel roulant). Cette ligne sera interconnectée, rapide et innovante pour offrir aux voyageurs du quotidien une meilleure qualité de services. Un nouveau système d'exploitation NExTEO® permettra de faire rouler plus de trains (22 trains en 2024 avec une possibilité à terme de 28 trains/heure), grâce notamment à son système de cantonnement mobile et de supervision des trains (assistance à la conduite). Ainsi l'intervalle entre deux trains pourra être réduit à 108 secondes à une vitesse jusqu'à 120 Km/h sur le tronçon central. La mise en service est prévue en 2022 jusqu'à Nanterre et 2024 jusqu'à Mantes-la-Jolie.

- Grand Projet en phase amont +0 M€ / +0%

Les études liées aux futurs grands projets étaient hiérarchisées sur la base des priorités établies par la Commission Mobilité 21 qui seront revues par le Conseil d'Orientation des Infrastructures mis en place dans le cadre des assises de la mobilité. Le déclenchement et l'avancement de ces études/acquisitions foncières sont étroitement liés aux décisions de l'Etat. En 2017, le réalisé s'établit à 38M€, équivalent à 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.

- Projets régionaux de développement +272 M€ / +50%

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, avec une montée en puissance. Les dépenses totales s'établissent à 818 M€ en 2017.

Plusieurs opérations ont été mises en service en 2017 telles que la modernisation de la ligne Guingamp-Paimpol en avril 2017, la ligne Tangentielle Nord (dit Tram 11 Express) d'Épinay-sur-Seine au Bourget en juillet 2017, la réouverture après régénération de Brest-Quimper, de Le Puy-Firminy, de Paray-le-Monial-Chauffaille, de Montdauphin-Guillestre-Briançon, et Cannes-Grasse en décembre 2017.

Les études sur le projet CDG Express de liaison ferroviaire directe (32 kilomètres – 20 minutes) entre Paris et l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle se poursuivent. Le début des travaux est planifié pour 2018. Sur demande du gouvernement et après approbation du CA, SNCF Réseau assure le pré-financement de cette phase d'étude.

D'autres grosses opérations se poursuivent en 2018 en phase de réalisation, comme le projet de réouverture de la ligne Belfort Delle, le projet transfrontalier Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) entre la Suisse et la France, la modernisation des lignes Bordeaux-Hendaye, les gares de Nice, de Rennes, de Lyon Part-Dieu.

En Ile-de-France, les principaux projets en cours de réalisation sont les interconnexions avec le réseau du Grand Paris Express, les aménagements induits par l'arrivée de nouveaux matériels roulants Transilien et les projets de tram-trains (prolongement du T4 à Clichy-Montfermeil et projet de Tangentielle Ouest T13 entre Saint Cyr et Saint Germain en Laye).

2.4. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT

2.4.1. Gestion des financements et des placements

- Sécurité et diversité des financements

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

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

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

- Programme Euro Medium Term Note (EMTN) d'un montant maximum de 50 Mds€ ;
- Programme Euro Commercial Paper (ECP) d'un montant maximum de 5 Mds€ ;
- Programme de Negotiable European Commercial Paper1 (NEU CP) d'un montant maximum de 3Mds€.

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

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

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.

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 31 décembre :

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

- Stratégie de financement : diversification internationale et pluralité des formats de dette proposés aux investisseurs.

SNCF Réseau 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 ;

¹ Nouvelle appellation des Billets de Trésorerie

- Proposer aux investisseurs de nouveaux produits et de nouveaux formats, dont un programme Green Bond. La sobriété énergétique du transport ferroviaire permet à SNCF Réseau de lever des obligations vertes pour financer le renouvellement ou le développement du réseau ferré. SNCF Réseau est ainsi devenue en 2017 l'un des 15 premiers émetteurs au monde d'obligations vertes. L'affectation de ces fonds à des travaux d'infrastructure ferroviaire, illustre leur contribution à la lutte contre le changement climatique ;
- Améliorer la visibilité et la liquidité perçue du titre SNCF Réseau en augmentant la part d'émissions publiques de référence (taille benchmark) ;
- Renforcer la communication financière de SNCF Réseau, 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 Réseau 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 décembre 2017 ont été souscrites par des investisseurs français (27%), autres pays de la zone Euro (29%) et reste du Monde (44%).

- Les émissions réalisées en 2017

- «Green Bond» : après le succès de son émission inaugurale Green lancée en octobre 2016, SNCF Réseau a lancé deux nouvelles souches publiques sous le format «Green Bond» : 1 Md€ à 17 ans (maturité mars 2034) et 750M€ à 30 ans (maturité décembre 2047) ;
- Emprunts obligataires indexés sur l'inflation : placements privés de 457 M€ sur 30 ans (maturité juillet 2047) ;
- Emission publique de 1,5 milliards de dollars US (1273 M€) à 3 ans (maturité octobre 2020) ;
- Autres émissions en devises :
 - o 937 millions de dollars de Hong Kong (112 M€) à 8 ans
 - o 90 millions de dollars australiens (64 M€) à 10 ans
 - o 2,3 milliards de couronnes suédoises (236 M€) à 30 ans
 - o 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 Réseau ambitionne de diversifier davantage la pluralité des formats proposés aux investisseurs et entend faire preuve d'adaptabilité et de réactivité face à l'évolution des besoins des investisseurs.

- Dette financière nette en valeur de remboursement

La dette financière nette en valeur de remboursement hors ICNE (Intérêts Courus Non Echus) s'élève à 45,2 Mds€ à fin décembre 2017, contre 42,0 Mds€ au 31 décembre 2016. Dans l'exercice, elle se dégrade de 3,2 Mds€, dont 1 Md€ lié au dépôt de garantie consécutif à la modification des contrats de

couverture dans une forme bilatérale. Celle-ci conduit SNCF Réseau à déposer du cash collatéral sur les comptes de ses banques en fonction de l'évolution des marchés. Net de cet effet, la dette nette en valeur de remboursement se dégrade de 2,2 Mds€. En tenant compte de l'ensemble des instruments financiers et des effets périmètre PPP (Partenariats Public Privé), la dette financière nette IFRS s'élève à 46,6 Mds€ à fin décembre 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 Réseau au 31 décembre 2017 est à 3,3 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 Réseau.

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

2.4.2. Gestion des risques de marché

Les risques financiers sont décrits dans la partie «3.4.1 La maîtrise des risques financiers».

2.5. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ETAT

2.5.1. Concours publics relatifs aux investissements sur le réseau

Au titre de ses opérations d'investissements sur le réseau et des études sur projets, SNCF Réseau reçoit des cofinancements de la part de partenaires publics et privés : l'Agence de Financement des Infrastructures de France (AFITF) ou autres collectivités publiques.

Les subventions appelées par SNCF Réseau à fin décembre 2017 s'élèvent à 1 762 M €, dont 302 M € appelés auprès de l'AFITF. Les créances échues de subventions sont en diminution à 799 M € à fin 2017 (dont 370 M€ État et AFITF), contre 985 M€ à fin 2016 (dont 468 M€ État et AFITF) et la part à plus de 6 mois est en baisse de 344 M€.

2.5.2. Responsabilité Fiscale

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

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

Dans le cadre de la révision de la dette des administrations publiques au sens de Maastricht, une partie de la dette de SNCF Réseau est comptabilisée par l'INSEE en dette publique pour un montant s'élevant en 2014 à 10,9 Md €. Cette requalification n'entraîne pas de modification des comptes de SNCF Réseau. La gestion opérationnelle de la dette demeure également assurée par SNCF Réseau, sans changement par rapport aux pratiques antérieures.

2.6. MISE EN ŒUVRE DU CONTRAT PLURIANNUEL DE PERFORMANCE

SNCF Réseau et l'État ont signé le 20 avril 2017 un contrat pluriannuel de performance pour la période 2017-2026 (inclus), conformément à l'article L. 2111-10 du code des transports. SNCF Réseau s'y engage sur les principaux aspects de la gestion du réseau, assortis d'une trajectoire financière intégrant le concours financier de l'Etat.

Portant sur dix ans avec une actualisation prévue tous les trois ans, ce contrat offre une visibilité à SNCF Réseau pour améliorer la gestion du réseau dans une vision de moyen terme ainsi que définir et mettre en œuvre les principaux axes de sa modernisation. Les parties prenantes du système ferroviaire y trouvent également les objectifs et priorités qui seront suivis par le questionnaire d'infrastructure.

Comme prévu par ledit article du code des transports, SNCF Réseau rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre de ce contrat. Ce rapport est soumis à l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Le rapport d'activité et l'avis de l'autorité sont adressés au Parlement et au Haut Comité du système de transport ferroviaire.

Le présent rapport de gestion intégré rend ainsi compte de la première année de mise en œuvre du contrat. La plupart des engagements qu'il comporte s'inscrivent le plus souvent sur le moyen ou long terme et sont en cours de mise en œuvre. A partir de ce premier reporting, le compte-rendu annuel de mise en œuvre du contrat s'enrichira au fil des réalisations prévues au contrat. Par ailleurs, trois rapports thématiques plus détaillés – prévus à l'article 4 du contrat – seront publiés par SNCF Réseau au cours de l'année 2018 sur ses actions plus récurrentes.

Le contrat comporte des engagements de différentes natures : indicateurs contractuels, jalons industriels, production de rapports thématiques, autres engagements industriels et commerciaux.

2.6.1. Indicateurs contractuels

Le contrat définit vingt indicateurs : dix indicateurs industriels et commerciaux et dix indicateurs financiers (dont certains davantage à titre de suivi). Le tableau suivant rapporte les valeurs 2016 et 2017, les cibles à l'échéance du contrat en 2026 et les jalons intermédiaires de 2018 et 2021, qui alimenteront l'actualisation triennale du contrat prévue par le code des transports.

Indicateurs industriels et commerciaux	unité	2017	2016	Jalons		Cible	
				2018	2021	2026	
Productivité de l'entretien	-	-	-	Indicateur en construction			
Indicateur synthétique de sécurité	-	-	-	Indicateur en construction			
Qualité de la conduite des opérations d'investissement (hors construction de lignes nouvelles)	Respect du coût de réalisation	%	64	-	73	77	81
	Respect des délais de réalisation	%	95	94	93	94	95
	Respect du programme fonctionnel	%	-	-	Indicateur en construction		
Coût moyen par km des opérations de renouvellement de la voie (Gopec) sur le réseau structurant (LGV, IdF et UIC 1-6). Indice base 100 en 2015.	-	104 <i>(provisoire)</i>	96	103	106	106	
Longueur de voies soumises à ralentissement de la vitesse de circulation, au 31/12	LGV	km	0	0	0	0	0
	UIC 1 à 4	km	544	672	500	250	150
	UIC 5 à 6	km	750	695	700	500	400
Trafic des lignes capillaires fret couvertes par un accord de partenariat en vigueur	Trains-km	895 100	894 600	Selon la capacité des partenaires à s'engager et l'activité des chargeurs			
Qualité de service fret et voyageurs	-	-	-	Indicateur en construction			
Qualité de l'infrastructure par axe	-	-	-	Indicateur en construction			
Qualité des sillons fret	%	¹⁾	64,9	61,5	A définir en concertation		80,8
Fréquence des accidents avec arrêt de travail (nombre d'accidents par million d'heures travaillées).	-	9,78 ^{2),3)}	11,22 ²⁾	8,33	6,1	A déterminer	

(1) La valeur 2017 sera disponible au T2 2018 et publiée dans le rapport thématique 2017 sur l'offre commerciale, les circulations et la qualité de service.

(2) Sur le périmètre SNCF Réseau L'extension du périmètre aux entreprises extérieures sous-traitantes est en cours de réalisation

(3) Valeur glissante sur 12 mois à fin octobre 2017

02 – Rapport de Gestion

Indicateurs financiers	unité	2017	2016	Jalons		Cible
				2018	2021	2026
Taux de couverture du coût marginal par les péages payés par les entreprises de fret	%	68	64	-	-	-
Economies générées par les gains de productivité réalisés (cumul à partir de 2017)	M€	150	-	(1)	453	1242
Taux de couverture du coût complet selon la méthode des amortissements comptables	%	92	94	(1)	(1)	(1)
Dette financière nette en valeur de remboursement	Mrd€	45,2	42,0	(1)	(1)	(1)
Dette nette en normes IFRS	Mrd€	46,6	44,9	(1)	(1)	(1)
Rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle	ratio	23,85	22,24	(1)	(1)	(1)
MOP / Charge financière	ratio	1,28	1,32	(1)	(1)	(1)
Taux moyen de la dette financière de SNCF Réseau	%	3,35	3,46	-	-	-
Maturité résiduelle moyenne de la dette financière long terme brute de SNCF Réseau	ans	12,5	12,9	-	-	-
Notations de Moody's, Standard & Poor's et Fitch rating	Long terme	note	Aa2 AA AA	Aa2 AA AA	-	-
	Court terme	note	P-1 A-1+ F1+	P-1 A-1+ F1+	-	-

(1) Valeur confidentielles.

Pour la construction de l'indicateur de productivité de l'entretien, SNCF Réseau développe une nouvelle modélisation technico-économique de l'entretien de l'infrastructure, permettant de mesurer le volume réalisé, d'objectiver la mesure de la performance et d'optimiser la gestion de l'actif. Cette modélisation, qui devrait être prête en 2018, bénéficiera directement au calcul de l'indicateur contractuel.

L'indicateur synthétique de sécurité fait l'objet de travaux et discussions en cours de finalisation entre SNCF Réseau et l'Etat, l'EPSF ayant été consulté. Le projet commun d'indicateur synthétique inclut quatre composantes : les ruptures de rails toutes causes, les gauches de voie, les pannes de signalisation toutes causes, les autorisations de franchissement de signaux sans vérification préalable.

La qualité de la conduite des opérations d'investissements s'apprécie selon trois paramètres :

- Le respect du coût de réalisation : le résultat 2017 (portant sur les opérations d'un coût supérieur à 5 M€ terminées en 2017) est le résultat d'une situation très contrastée selon les types d'investissements : 100 % des projets hors régénération de voie respectent le budget notifié en fin de phase PRO alors que seulement 21 % des opérations de régénération de voie tiennent le budget alloué. Ce dernier point fera l'objet d'un travail en profondeur en 2018 pour redresser la situation.
- Le respect des délais de réalisation : sur les 100 opérations suivies, 95 ont été mises en services à la date convenue. Parmi celles-ci figurent les lignes nouvelles SEA, BPL et CNM ainsi que le poste d'aiguillage de Paris gare de Lyon.
- Le respect du programme fonctionnel : plus récent et plus complexe à calculer, sa préparation est tributaire de la réorganisation en cours de la maîtrise d'ouvrage.

Le coût moyen par km des opérations de renouvellement de la voie sur le réseau structurant est calculé à la suite de la réalisation de centaines d'opérations par an puis ajusté à mesure que les comptes de chacune de ces opérations sont arrêtés et les différends purgés (jusqu'à trois ans de délai). L'augmentation observée entre 2016 et 2017 renvoie majoritairement au renchérissement des opérations sur le réseau d'Ile-de-France, du fait des difficultés de mise en œuvre de la nouvelle suite rapide «zone dense» qui n'a pas eu, lors des premiers chantiers, le rendement escompté. D'autres contraintes ont également impacté les conditions de réalisation

et le coût de certains chantiers (travaux de nuit, travaux sans fermeture de voie adjacente).

La longueur de voies soumises à ralentissement de la vitesse de circulation est globalement en baisse sur l'ensemble du réseau (-206 km cumulés). Les LGV sont toujours préservées de ralentissements, les principales lignes du réseau classique connaissent une nette résorption de ralentissements (UIC 1 à 4, -128 km), tandis qu'ils sont en légère augmentation sur le reste du réseau structurant (lignes UIC 5 et 6, +55 km), principalement en raison de limitations temporaires de vitesse à 80 km/h n'impactant que les trains de fret. Les travaux de régénération en cours de programmation devraient permettre de réduire le volume de ralentissements de sorte à tenir les jalons contractualisés.

Le trafic des lignes capillaires fret couvertes par un accord de partenariat en vigueur mesure la portée de l'action commune de SNCF Réseau et des parties prenantes pour pérenniser les lignes de desserte locale de fret. SNCF Réseau et l'AFITF définissent d'abord un programme national permettant de répartir les fonds disponibles. Chaque opération fait ensuite l'objet d'un conventionnement entre SNCF Réseau et l'AFITF puis entre SNCF Réseau et les partenaires locaux cofinanceurs. De 2015 à 2017, onze opérations ont ainsi pu être couvertes par un accord de partenariat, représentant un trafic de près de 900 000 trains-km par an.

La qualité de service fret et voyageurs fait l'objet d'un groupe de travail en cours avec les parties prenantes du COOPERE (EF, AOT, autorités) sur la base de la proposition de SNCF Réseau élaborée en 2017. Le projet d'indicateur intègre plusieurs composantes (essentiellement qualité d'allocation des sillons et qualité des circulations), chacune composées de plusieurs indicateurs.

La qualité de l'infrastructure par axe a fait l'objet d'échanges entre SNCF Réseau et les parties prenantes en vue de la construction de l'indicateur, prévue dans le contrat pour mi-2018.

La qualité des sillons fret est évaluée par un indicateur composite établi avec les parties prenantes dans le cadre de la conférence ministérielle sur le fret ferroviaire. Il participe au calcul de l'évolution du barème des redevances fret, reliant ainsi qualité de service et augmentation des péages. La valeur publiée à l'HDS 2017 (60,8), calculée sur cinq trimestres de 2014-2015, constitue la référence de ce mécanisme. La valeur annuelle de l'indicateur 2016 montre donc une amélioration par rapport aux années antérieures. La valeur 2017 sera disponible au printemps et publiée dans le rapport annuel sur l'offre commerciale, les circulations et la qualité de service.

La fréquence des accidents avec arrêt de travail marque un réel progrès en 2017 sur le périmètre de SNCF Réseau. L'extension de l'indicateur aux prestataires intervenant sur le réseau est en cours, avec la difficulté de ne pouvoir disposer à ce jour des mêmes informations qu'en interne.

Le taux de couverture du coût marginal par les péages payés par les entreprises de fret traduit l'ambition de rapprocher à terme la tarification du fret avec les coûts variables qui lui sont directement imputables. L'augmentation observée en 2017 est principalement due à l'augmentation du barème des redevances suivant une indexation de +2,4%.

Le plan de performance montre pour 2017 des gains bruts de 150 M€, soit un premier jalon significatif.

Pour 2017, le coût complet du réseau établi à partir de la comptabilité générale, sur la base du coût historique avant effet de la dépréciation des actifs, s'élève à 7,1 Mrd€, couvert à hauteur de 92% par des recettes. La baisse de ce taux de couverture par rapport à 2016 (94%), malgré l'amélioration de la marge opérationnelle et la stabilité du résultat financier, s'explique par l'augmentation du poids des amortissements.

L'évolution 2017 des indicateurs financiers suivants est commentée au paragraphe 2.4 :

- Dette financière nette en valeur de remboursement
- Dette nette en normes IFRS
- Taux moyen de la dette financière de SNCF Réseau
- Maturité résiduelle moyenne de la dette financière long terme brute de SNCF Réseau
- Notations de Moody's, Standard & Poor's et Fitch rating.

L'évolution 2017 du rapport entre la dette financière et la MOP est expliquée au paragraphe 1.3.2 Règle d'or.

S'agissant du ratio MOP / Charge financière, il se dégrade légèrement car l'amélioration de la marge opérationnelle (+29 M€) ne compense pas l'augmentation du coût de l'endettement financier net (63 M€) en lien avec l'augmentation de la dette.

2.6.2. Jalons industriels et engagements industriels et commerciaux

Le contrat prévoit seize jalons industriels, correspondant à la mise en œuvre ou en service de projets ferroviaires ou de gestion interne notamment, à une date donnée. Les jalons concernent des projets engagés avant la signature du contrat et dont la réalisation s'effectue sur plusieurs années. L'annexe 10 du contrat liste les jalons et indique les échéances fixées avec l'État ; certains jalons étaient ainsi datés pour 2017. L'état de leur mise en œuvre est indiqué par la suite.

La construction d'un indicateur mesurant l'effet de la régénération sur les dépenses d'entretien des actifs correspondants est pleinement tributaire de la modélisation économique de l'entretien de l'infrastructure évoquée précédemment, sujet d'une grande complexité méthodologique du fait de la diversité des composants de l'infrastructure et des interventions d'entretien.

L'approbation des avant-projets d'investissement en connaissance des aspects systèmes (interopérabilité, gabarit, etc.), capacité (impact sur la planification à cinq ans) et disponibilité des ressources est à présent en application, à la nuance de l'horizon de planification : à ce jour, les instances de gouvernance ont connaissance de l'impact des projets sur la planification des capacités à seulement trois ans. SNCF Réseau progresse néanmoins d'un semestre par an vers la cible de

l'horizon de planification à cinq ans, dans le cadre actuellement défini par le contrat (volume de renouvellement notamment).

La production des schémas directeurs relatifs aux 25 axes et 20 nœuds du Grand Plan de Modernisation du Réseau se déroule selon un procédé moins séquentiel mais dans le même état d'esprit que celui décrit dans le contrat (diagnostic puis concertation puis élaboration). Les diagnostics des schémas directeurs intègrent l'état technique actuel du réseau ainsi que la desserte et la qualité de service. A fin 2017, deux tiers des diagnostics sont élaborés ; le reste est en cours de réalisation ou démarrera au premier semestre 2018. Leur concertation avec les parties prenantes, initialement prévu en 2018 et qui se concentre principalement sur les besoins de mobilité et dessertes futures, a été mise en place dès 2017 sur les trois principaux axes TET et dans certaines régions (Bourgogne, Bretagne, Pays de la Loire, Occitanie). Elle est ainsi engagée sur un quart des schémas directeurs et poursuivra son déploiement en 2018 en tenant compte des contextes locaux. En particulier, certains schémas directeurs dont les études sont prises en compte dans les CPER (comme pour les nœuds de Marseille et de Toulouse) ont atteint un degré de maturité très avancé (livrables partagés avec le Conseil d'orientation des infrastructures et la Ministre chargée des transports).

La définition de critères de priorité pour les opérations de renouvellement a abouti en 2017, comme prévu par le contrat, à la production d'une méthodologie. Celle-ci a été mise en œuvre pour la prise de décision par le Conseil d'Administration de SNCF Réseau du 30 novembre 2017 concernant la stratégie de renouvellement de deux lignes (Amiens – Serqueux et Troyes – Belfort). Cette méthode permettra de procéder en 2018 au classement des opérations à venir par axe selon ces mêmes critères.

Le jalon consistant à intégrer l'étude de réduction des coûts pour chaque avant-projet d'investissement présenté en Comité national des investissements et des engagements (CNIE) a également été tenu, à partir du dernier trimestre 2017. L'intérêt de ce levier d'optimisation des projets a conduit à la mise au point d'un modèle de présentation des démarches de réduction de coût en CNIE fin 2017, qui sera appliqué dès le premier semestre 2018.

Conformément au contrat, SNCF Réseau a réalisé une enquête de satisfaction auprès de différentes catégories de clients et partenaires (EF fret ou voyageurs, autorités organisatrices, gestionnaires d'infrastructure ferroviaire et ou portuaire, chargeurs, autres candidats) qui ont été sondés sur la performance du réseau (circulation, commercial et capacitaire), sur les offres commerciales et la tarification ainsi que sur leur perception du processus capacitaire.

Le contrat prévoit la définition en 2017 d'une méthode d'évaluation carbone de l'activité de SNCF Réseau. L'inventaire préparatoire réalisé a permis d'identifier les différents postes de l'empreinte carbone de l'entreprise, de l'ingénierie à l'exploitation en passant par l'évaluation socioéconomique, et de produire un cahier des charges fonctionnel pour la réalisation d'un outil transversal d'évaluation carbone qui sera développé en 2018.

L'identification des procédures de l'entreprise pouvant faire l'objet d'une stratégie de certification varie fortement selon les métiers de l'entreprise. Alors que l'ingénierie de SNCF Réseau est déjà certifiée, certains métiers le sont partiellement voire pas du tout. La nouvelle organisation prévue en 2018 permettra de revenir sur ce point en temps utile, au regard des organisations mises en place et de leurs missions.

Le jalon sur l'intégration des prestataires dans l'indicateur contractuel sur la sécurité au travail est commenté précédemment.

Enfin, le tableau de synthèse des investissements présenté dans les différentes instances de gouvernance de SNCF Réseau a bien été mis à jour pour tenir compte de la catégorisation

02 – Rapport de Gestion

des opérations introduite par le contrat pluriannuel (types de lignes et d'investissement).

2.6.3. Rapports thématiques

L'article 4 du contrat pluriannuel prévoit la réalisation de trois rapports thématiques sur l'état du réseau et sa maintenance ; sur l'offre commerciale, les circulations et la qualité de service, et sur la modernisation et les innovations sur le réseau, présentant notamment l'avancement du grand plan de modernisation du réseau. Le calendrier de ces rapports est notamment soumis à la disponibilité des données dans le temps, si bien qu'ils seront publiés progressivement au cours de l'année 2018.

22 - RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017



[Handwritten signature]

3. LES RISQUES ET LEUR GESTION

La loi du 9 décembre 2016 sur la transparence, la lutte contre la corruption et la modernisation de la vie économique, dite « Sapin II » réorganise les informations à présenter dans le rapport de gestion et le rapport du président sur le contrôle interne et la gouvernance. Ce dernier rapport dénommé rapport sur le gouvernement d'entreprise présente la gouvernance de SNCF Réseau, ainsi que la rémunération des dirigeants.

3.1. TYPOLOGIE DES 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 régulièrement évalués pour chaque risque selon une grille définie d'impacts financiers, juridiques, opérationnels et de notoriété, un même risque pouvant avoir des impacts multiples.

- les risques à fort impact dans les domaines opérationnels :

Les principaux risques pouvant avoir des impacts opérationnels lourds sont majoritairement liés à l'utilisation du réseau ferré et aux opérations d'investissement (y compris les risques de construction). Ils font l'objet d'une analyse de risque spécifique, permettant d'identifier les principaux moyens de maîtrise à mettre en œuvre. Ces risques sont définis et leur gestion est détaillée en partie 3.2.4 ci-dessous.

- les risques à fort impact financier :

Les risques de marché se composent des risques de taux, de liquidité, de contrepartie et de change. Ces risques sont définis et leur gestion est détaillée en partie 3.2.6 ci-dessous.

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

- les risques à fort impact juridique :

Outre les risques juridiques liés à la mise en cause de l'entreprise en tant que propriétaire et exploitant, mais également comme maître d'ouvrage, SNCF Réseau se voit régulièrement confronté à de nouveaux risques juridiques liés à l'évolution du cadre réglementaire auquel est assujettie l'entreprise, notamment pour ce qui relève de ses activités de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire ou de maître d'ouvrage, mais aussi du fait des contrats de partenariats liant SNCF Réseau à ses différents partenaires (sécurité juridique des nouveaux contrats de concessions ou de partenariats public-privé). L'insertion du gestionnaire d'infrastructure unifié au sein du Groupe public ferroviaire par la loi portant réforme ferroviaire du 4 août 2014, entrée en vigueur le 1er juillet 2015, a accru les risques relatifs à la libre concurrence et intensifié les exigences procédurales en vue de préserver son indépendance vis-à-vis de toute entreprise ferroviaire. La gestion de ces risques est détaillée en partie 3.5.1 ci-dessous.

- les risques liés au statut de SNCF Réseau :

SNCF Réseau en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) peut voir le Gouvernement français intervenir dans des décisions importantes concernant l'EPIC.

Le contrat pluriannuel de performance, soumis à l'ARAFER pour avis simple puis signé avec l'Etat le 20 avril 2017, prévoit que SNCF Réseau dispose des moyens d'engager sa transformation industrielle et de remplir les missions confiées par l'Etat.

- Les risques à fort impact sur la notoriété :

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

- Les risques liés à la sécurité informatique :

Les opérations de SNCF Réseau 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.

3.2. L'ORGANISATION GÉNÉRALE DE LA GESTION DES RISQUES

Les dispositifs de contrôle interne et de gestion des risques de SNCF Réseau jouent un rôle clé croissant dans la conduite et le pilotage des différentes missions et activités de l'entreprise.

En sus de l'environnement externe qui dispose de son propre système de contrôle, SNCF Réseau a mis en place des procédures internes destinées à vérifier la bonne application de la réglementation et l'efficacité des mesures prises face aux principaux risques susceptibles d'affecter son patrimoine (humain, matériel et informationnel), sa notoriété ou ses résultats.

Des actions sont entreprises à tous niveaux afin d'améliorer ces procédures pour assurer de meilleures prévention et gestion des risques.

3.2.1. Le Pôle Management des Risques

Le Pôle Management des Risques, rattaché à la Direction Générale déléguée Performance Industrielle et Innovation, a pour mission de mettre en place un dispositif global de gestion des risques de SNCF Réseau (démarche globale «ERM» - Enterprise Risk Management), comme d'en assurer le pilotage, le développement et l'animation. Dans ce cadre, elle apporte aux équipes et au management de l'entreprise, un ensemble de moyens, d'outils et de soutiens méthodologiques leur permettant d'acquiescer une meilleure compréhension des risques inhérents aux activités relevant des missions, qui sont dévolues à SNCF Réseau par la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.

Le Pôle Management des Risques établit et met à jour la cartographie des risques de l'entreprise, dresse la liste des risques critiques et les priorise, identifie leurs propriétaires et obtient de leur part des plans d'actions pertinents, et enfin suit l'avancement de ces plans de traitement. Il veille, par ailleurs, à la définition des politiques de réduction des risques par leurs propriétaires respectifs, jusqu'à un niveau acceptable par l'entreprise.

Ses actions sont articulées avec celles du département Sureté de la Direction de la Sécurité Sureté Réseau (DSSR), de la Direction Juridique et de la Conformité, du responsable national sécurité incendie (DSSR), de la Direction du Contrôle Interne, ainsi que du Responsable Sécurité du Système d'Information (RSSI).

3.2.2. La démarche de cartographie des risques de SNCF Réseau

La démarche de cartographie des risques de SNCF Réseau est en cohérence avec la méthodologie portée par la Direction Générale de l'Audit et des Risques (DGAR). Elle se décline au

RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017 - 23

sein de SNCF Réseau selon deux approches différenciées, mais néanmoins complémentaires :

- Au niveau de la direction générale ; afin de garantir l'implication optimale de cette dernière dans le pilotage des risques majeurs de l'entreprise, les risques à forts enjeux stratégiques, dits risques majeurs, sont identifiés au cours d'entretiens individuels des membres du Comex de SNCF Réseau. Ces risques, limités en nombre (12 en 2017), sont validés à l'issue d'une séance du Comité Exécutif, par le Président. Ils sont suivis à échéance régulière et font l'objet de plans d'actions transverses portés par un membre désigné de la Direction Générale. La mise à jour annuelle de cette cartographie est présentée au Comité d'Audit des Comptes et des Risques.
- Au niveau de certaines fonctions : Des cartographies, qui ont vocation à être mises à jour annuellement, sont assorties de plans d'actions dédiés. Les propriétaires de risques (directeur ou responsable de projets), sont sollicités périodiquement pour éclairer la direction générale sur l'avancée des plans d'actions, ainsi que sur les éventuelles difficultés de mise en œuvre.

Un tel dispositif, s'appuie très largement sur le réseau des correspondants «risques» au sein de chaque entité, sur un ensemble d'outils d'identification des vulnérabilités et les risques connexes et sur des tableaux de bord de suivi harmonisés à l'ensemble de l'entreprise. Le Pôle Management des Risques s'assure de la cohérence d'ensemble.

Le suivi régulier de ces niveaux de risques, permet d'établir la trajectoire des risques, somme des niveaux passés et de leur tendance future.

Les différents risques pouvant impacter les activités de l'entreprise sont identifiés en fonction de leur nature et sont évalués selon une grille définie d'impacts opérationnels, financiers, juridiques et de notoriété ou lié à la régulation, un même risque pouvant avoir des impacts multiples.

3.3. LA MAÎTRISE DES PRINCIPAUX RISQUES OPÉRATIONNELS

Les principaux risques opérationnels et leur gestion sont décrits dans ce chapitre. Leur prise en compte et leur importance font de la Sécurité le premier enjeu de la politique de Responsabilité Sociétale de l'entreprise dont les actions sont développées dans le chapitre 4.

3.3.1. la sécurité de l'exploitation ferroviaire

La sécurité de l'exploitation ferroviaire comprend essentiellement :

- la sécurité technique liée à la conception et à la maintenance des équipements constitutifs de l'infrastructure ferroviaire,
- la sécurité de la gestion des circulations.

Elle est assurée par la fiabilité dans la conception des procédures, et l'assurance de leur mise en œuvre par des opérateurs habilités.

SNCF Réseau respecte et valorise les obligations réglementaires. L'organisation et le management qu'il met en place pour y satisfaire sont soumis aux autorités nationales de sécurité correspondantes, en France, l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire – EPSF, en vue de l'agrément de sécurité pour les activités de gestionnaire du réseau ferré national.

Les grands principes du management de la sécurité de l'exploitation ferroviaire de SNCF Réseau sont définis dans la
24 - RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017

politique générale de sécurité et de sûreté qui a été publiée en 2017. Ils sont déclinés dans le manuel du Système de Gestion de la Sécurité (SGS). Ce SGS a été soumis à l'EPSF qui a délivré, le 1er juillet 2015, l'agrément de sécurité à SNCF Réseau pour une durée d'un an. Cet agrément de sécurité a été renouvelé pour cinq ans le 1er juillet 2016.

SNCF Réseau, au titre de sa mission de gestionnaire d'infrastructure, établit chaque année un rapport annuel de sécurité. L'EPSF rassemble l'ensemble des rapports annuels de toutes les Entreprises Ferroviaires et Gestionnaires d'Infrastructure, pour réaliser un rapport annuel de sécurité sur le RFN.

L'architecture de sécurité est organisée autour des quatre métiers et de l'organisation spécifique pour l'Île de France, de SNCF Réseau. Les délégations sont établies depuis celle attribuée au Président, vers toutes les entités opérationnelles de ces métiers, via les Directeurs Généraux Adjointes concernés et vers le Directeur Général Sécurité. Les responsabilités sécurité à chaque niveau, le management de la sécurité dans chaque métier, les instances de sécurité transverses nationales et territoriales sont définies.

Un certain nombre de prestations sont mutualisées au sein du GPF, pour le compte, entre autres, de SNCF Réseau. Il en est ainsi de :

- La direction des Audits de Sécurité (DAS), entité de la Direction Générale Audits et Risques, donnant à la direction de l'EPIC SNCF Réseau et aux différents dirigeants chargés de sécurité ferroviaire, une évaluation permanente du niveau de sécurité des établissements et des différentes entités de l'EPIC vu sous l'angle de la conformité de l'exécution des procédures opérationnelles de sécurité et de la qualité de leur management. Les Audits de Sécurité Nationaux Opérationnels (ASNO), audits périodiques de conformité, répondent à cette première mission. La direction des Audits de Sécurité effectue aussi, sous l'autorité contractuelle, éventuellement conjointe, de chacun des trois EPIC, dont SNCF Réseau, des audits de conception ou à thème permettant d'appréhender l'aptitude d'un système ou la capacité d'un produit ou d'un processus à satisfaire aux exigences et objectifs de sécurité prescrits. La DAS est certifiée ISO 9001:2015 par l'AFNOR.
- La direction Sécurité Système (DSS), dont les principales missions sont :
 - o D'animer le programme PRISME², la politique de transformation managériale et veiller à son ancrage au sein du GPF et développer une culture de Sécurité commune.
 - o De porter les sujets Sécurité en interface entre SNCF Réseau, et SNCF Mobilités
- L'inspection générale sécurité est en charge à la fois de réaliser des inspections inopinées mais également d'être à l'écoute de toute l'entreprise sur les questions de sécurité, d'identifier les signaux faibles, d'anticiper les risques et d'alerter. Pour cela, elle s'appuie sur l'outil Canal Sécurité.
- La direction de la transformation managériale de la sécurité et santé au travail plus spécifiquement en charge de la politique de prévention de la santé et sécurité de travail du GPF

² Cf paragraphe 4.2

3.3.2. La sécurité intégrée

Le management de la sécurité mis en œuvre par SNCF Réseau a conduit à engager les actions suivantes :

- Elaborer la cartographie des risques de sécurité de SNCF Réseau, identifier les causes origines, les barrières de sécurité et définir les scénarios récurrents et les modalités de mesure d'efficacité des barrières permettant la mise en place d'un pilotage de la sécurité par les risques.
- Engager localement (par territoire) la déclinaison de la matrice de priorité des risques Sécurité, élaborée au niveau national.
- Développer une plus forte prise en compte des Facteurs Organisationnels et Humains (FOH) et des compétences non techniques, dans les processus amont (conception des systèmes, de la documentation et des organisations), aval (Retours d'Expérience) et en opérationnel (outils de récupération des erreurs et dispositifs d'entraînement). Ces orientations se traduisent par une attention particulière aux erreurs de procédures et à l'approfondissement du travail sur l'efficacité des barrières FOH.
- Aborder les sujets de sécurité dans une vision intégrée de ses différentes composantes : travailler à l'amélioration de la sécurité non plus seulement par typologie d'incident (d'exploitation ferroviaire, de santé au travail, d'incendie, d'environnement, sûreté ...) mais dans une vision globale permettant de mettre sous contrôle la totalité des risques de sécurité y compris les risques transverses ou exportés d'un domaine à l'autre.

3.3.3. La sécurité des systèmes d'information et la protection des données

Les systèmes d'information (SI) se décomposent en deux blocs principaux en constante interaction que sont les :

- Le SI de gestion ou SI conventionnel piloté par la Direction du Système d'Information.
- Le SI Industriel piloté par la Direction Générale Ingénierie et Projets.

Elles s'appuient principalement sur la DG e.SNCF du GPF pour l'hébergement des SI, les services transverses bureautiques et la gestion des SI transverses notamment RH et comptable en complément des services traités en interne SNCF Réseau comme le support de proximité opérés par Maintenance & travaux.

La Politique de Sécurité des Systèmes d'Information (PSSI) d'entreprise, fixe le cadre général de la Sécurité des SI en respect des exigences imposées par les Autorités Gouvernementales de mise en conformité vis-à-vis des nouveaux règlements et directives notamment européens autour de la protection des données à caractère personnel (RGPD) ou de la protection systèmes d'information (NIS).

Le Comité de Direction Générale, instance de gouvernance et de décision de SNCF Réseau, veille à développer la transversalité de la fonction SI ; il suit l'avancement général des programmes et des actions, approuve les budgets et les investissements présentés par le DSI ou le DG I&P ainsi que le suivi des travaux de Sécurité & Continuité du SI.

Le pilotage d'ensemble est assuré par la mise en place de différents comités de pilotage Métiers organisés par la DSI ou COPIL Projet organisés par la DG I&P, qui rassemblent les Métiers et les SI.

Chaque structure DSI et DG I&P s'appuie sur un système de management de la qualité (SMQ, Qualification ISO 9000 et ISO 20 000 pour la DSI), propre aux activités SI, placé sous l'autorité d'un responsable qualité.

Le pilotage de la Sécurité du SI est assuré par le Responsable Sécurité Système d'Information (RSSI) SNCF Réseau rattaché au Directeur du Système d'Information, mais exerçant son autorité sur l'ensemble de l'EPIC SNCF Réseau et s'appuie sur 2 Responsables Cyber Sécurité (à la DSI pour le SI de gestion et à la DG I&P pour le SI Industriel). Ce RSSI anime un réseau de Délégués Continuité & Sécurité Systèmes d'Information positionnés dans chaque Direction Métier. Il s'inscrit dans la gouvernance générale de la Sécurité des SI du GPF, animée par le RSSI Groupe.

A cet effet, un référentiel de Politiques & Directives de Sécurité SI couvrant l'ensemble des SI de Gestion & Industriel est en cours de finalisation et déploiement en cohérence avec celui du GPF. Il comprend une politique de sécurité SI, l'ensemble des thématiques des normes ISO 2700X fixant les enjeux, les rôles et responsabilités ainsi que les objectifs de sécurité annuels et pluriannuels. Ce référentiel s'enrichit de façon continue.

L'approche globale et systémique de la sécurité SI s'appuie sur l'écoute des utilisateurs et des clients, l'analyse des écarts par rapport aux règles, les tableaux de bords, le retour d'expérience Sécurité SI, la veille active tant en terme de menaces que de nouvelles technologies, les audits réalisés par le RSSI SNCF Réseau comme ceux du GPF, la mission sûreté au sein de la DSSR. Sur les 3 dernières années, la Sécurité SI a construit un ensemble de Services Sécurité SI et autres Boîtes à outils qui permettent de déployer la Sécurité «by design» pour garantir une mise en Sécurité SI le plus en amont des projets comme de la mise en conformité progressive des SI existants.

Une cartographie des risques Sécurité SI est réalisée annuellement pour le SI de Gestion et pour le SI Industriel et transmise au Pôle Management des Risques de SNCF Réseau et au RSSI Groupe, de même que la cartographie des risques sur les Processus Métier Support de la DSI.

Continuité d'activité du SI

L'objectif est d'éviter toute interruption ou longue perturbation des activités liées aux Systèmes d'Information (SI) ou au SI lui-même à la suite d'un sinistre majeur.

Le RSSI SNCF Réseau s'appuie sur le Responsable Continuité d'Activité SI (RPCA SI), afin d'actualiser la cartographie des SI critiques, des sites et personnels essentiels ainsi que d'organiser la stratégie de repli en cas de sinistre.

Plusieurs exercices de sinistres, ont été réalisés en 2017 notamment sur la Trésorerie Salle de Marché pour l'ensemble de ses infrastructures SI, ou sur l'indisponibilité du site du 92 avenue de France, ce qui a permis de mesurer l'efficacité des plans de secours. De même, un exercice de CyberCrise a été mené afin de mesurer la maîtrise des processus détection et réaction face à ce type d'attaque.

3.3.4. Les risques industriels et environnementaux

a) Risque environnemental du fait de notre exploitation

L'application du principe pollueur / payeur (loi du 1er août 2008 et du décret du 23 avril 2009) met en place un régime de responsabilité environnementale des entreprises et concerne SNCF Réseau. Il introduit le régime de «responsabilité sans faute» pour les activités les plus polluantes (sols, eau et habitats naturels) avec une obligation de réparation environnementale rapide.

Pour SNCF Réseau, la gestion du risque environnemental repose sur :

02 – Rapport de Gestion

- Un engagement fort d'intégration des principes de l'écologie industrielle (limiter les impacts des activités sur l'environnement), dès la conception des projets.
- Trois grands principes :
 - o le respect des obligations légales et réglementaires
 - o la responsabilité d'assumer les risques inhérents à ses activités
 - o la maîtrise à long terme des coûts financiers et non financiers liés aux éventuels dommages.
- Trois programmes de mesures :
 - o organisationnelles, avec la mise en place d'un management de l'environnement renforcé
 - o techniques, par la mise en œuvre de plans d'actions (thématiques liées par exemple à l'eau, aux sols et à l'air)
 - o financières, avec la possibilité d'une couverture par provisions ou assurance.

Un système de management environnemental permettant de maîtriser les risques environnementaux opérationnels est déployé dans tous les établissements de SNCF Réseau, permettant de mieux maîtriser les risques et les coûts, d'intégrer les contraintes réglementaires, et également de mobiliser le personnel.

b) Sécurisation de nos infrastructures face aux événements climatiques

Les actions menées pour sécuriser nos infrastructures face aux changements climatiques (fortes chaleurs, grands froids, orages, vents etc...) sont décrits au 4.2.5.

3.3.5. Les risques de malveillance (Sûreté)

Au sein de la DSSR, le Département Sûreté est chargé de définir, proposer et mettre en œuvre la stratégie de sécurisation du réseau ferré national et de l'EPIC. Cette stratégie est fondée sur une approche globale consistant à détecter, analyser et traiter l'ensemble des risques de sûreté (malveillances et menaces) auxquels sont exposés les personnes, les actifs (matériels ou immatériels) et l'ensemble des activités et processus de travail, de façon à assurer leur protection et la préservation de leurs performances.

Pour remplir ses missions et atteindre ses objectifs, La sûreté de SNCF Réseau agit :

- par ses moyens propres d'action, d'expertise et d'investissement Sûreté, orientés vers l'évaluation des menaces, la protection des installations, la détection des incidents, la réduction des impacts, la résilience des systèmes et des processus opérationnels, la robustesse des protections, le traitement prioritaire des failles et la sensibilisation des salariés à la dimension sûreté ;
- par les moyens et solutions fournis par la Direction Sûreté du GPF, selon l'expression de besoins de SNCF Réseau, mis en œuvre dans le cadre d'un contrat annuel de prestations (tournées préventives SUGE, intervention sur alerte, missions CAPM-SEZAM, interventions, missions d'appui CCOOP, outil CEZAR NG, missions de surveillance aérienne..).

Le Département Sûreté anime un réseau de correspondants sûreté dans les métiers, afin de coordonner les programmes et plans d'actions en matière de sûreté et de sécurité défense. Ces correspondants nationaux s'appuient sur des relais locaux

26 - RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017

en établissements (EIC, Infrapôles et Infraclog) et dans les structures territoriales (DIIP).

En 2017, le Département sûreté de la DSSR a coopéré étroitement avec les équipes sûreté des Métiers et la DG IDF pour mettre en œuvre les orientations sûreté pluriannuelles qui se structurent autour de 5 ambitions majeures :

- Mieux identifier les vulnérabilités et les menaces de RESEAU et des METIERS
- Systématiser l'intégration de la sûreté dans les projets
- Renforcer le niveau de protection du RFN structurant et définir des standards de sûreté
- Professionnaliser les acteurs sûreté
- Améliorer la culture sûreté dans l'entreprise

Dans le domaine de la Sûreté / Défense, le Département Sûreté a engagé, avec l'appui des Métiers, un plan d'actions permettant de répondre aux obligations Gouvernementales et à la nouvelle directive sécurité des transports (DNS).

3.3.6. La sécurité Incendie

Le Responsable National de la Sécurité Incendie est en charge de piloter le management de ce sujet, à savoir :

- définir une politique générale de sécurité vis-à-vis du risque incendie pour l'ensemble de SNCF Réseau et de ses actifs, en particulier ceux dont la gestion courante est confiée à la Direction de l'Immobilier de l'EPIC SNCF dans le cadre d'un contrat de prestation (convention générale de valorisation immobilière)
- mettre en œuvre une politique spécifique de sécurisation incendie des installations techniques du réseau ferré (postes d'aiguillages, ...),

Pour le compte de SNCF Réseau, la Direction de l'Immobilier de l'EPIC SNCF :

- assure les obligations de propriétaire,
- veille au respect de l'application des règles de sécurité incendie (mise en conformité),
- réalise des visites sécurité incendie des bâtiments,
- anime la cohérence du management de la sécurité incendie au sein du GPF,
- propose des formations à la sécurité incendie des correspondants sécurité incendie d'établissement.

3.3.7. La sécurité du personnel

Le management de la sécurité du personnel est articulé à tous les niveaux hiérarchiques de l'entreprise et vise à réduire significativement l'accidentologie. L'entreprise s'est donnée comme ambition de diminuer de moitié le taux de fréquence des accidents du travail avec arrêt (entre 2015 et 2020).

Un travail important a été initié en 2017 pour accompagner l'amélioration de la maîtrise de la sécurité au travail des prestataires par un accompagnement, un partage de retours d'expérience, la mise en œuvre de nouveaux indicateurs de suivi, des règles de passation et de suivi de marché renouvelées.

L'engagement d'assurer notre production en sécurité est décrit au 4.2.1.

3.4. LA MAÎTRISE DES RISQUES FINANCIERS

3.4.1. Les risques financiers

> Gestion du risque de liquidité

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

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

SNCF Réseau dispose pour 2017, de plusieurs programmes de financement couvrant des maturités plus ou moins longues :

- Programme EMTN (Euro Medium Term Notes), cadre général des emprunts obligataires de SNCF Réseau, d'un montant maximum de 50 Mds€
- Programme ECP (Euro Commercial Paper), format des émissions à court terme d'un montant maximum de 5Mds€
- Programme NEU CP (Negociable European Commercial Paper, nouveau nom des Billets de Trésorerie) d'un montant maximum de 3Mds€.

De plus, SNCF Réseau bénéficie d'une ligne de crédit de 1,5 milliard d'euros qui n'a jamais fait l'objet de tirage.

Afin de donner une bonne visibilité aux marchés financiers sur la qualité de sa signature, SNCF Réseau est notée par trois agences de notation : Moody's, Standard & Poor's et Fitch.

En tant qu'émetteur de titres de créances cotés, SNCF Réseau se doit de respecter certaines obligations réglementaires, à la fois vis-à-vis de l'AMF, son autorité compétente au titre du programme EMTN, mais aussi des règles et dispositions qui lui sont applicables dans d'autres juridictions.

> Gestion du risque de taux

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

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

Le respect de cette répartition est contrôlé quotidiennement par le Middle Office / Contrôle. Pour atteindre cette répartition, SNCF Réseau peut utiliser des produits dérivés optionnels ou d'échange de taux d'intérêt (swaps), dans une optique de couverture.

> Gestion du risque de change

SNCF Réseau négocie des financements en devises étrangères. Ces financements sont convertis en euros.

> Gestion du risque de contrepartie

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

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

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

Le respect du seuil autorisé par contrepartie est suivi quotidiennement par le Middle Office / Contrôle.

Afin de couvrir son risque de contrepartie, SNCF Réseau 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 Réseau est en risque net.

Les sommes ainsi reçues par SNCF Réseau s'élevaient à 64 M€ à fin décembre 2017, contre 34 M€ à fin 2016.

3.4.2. Le risque de fraude et lutte contre la corruption

3.4.2.1. Fraude

Les principaux risques de fraude constatés à ce jour portent sur les vols de matières, sur l'utilisation des véhicules de l'entreprise à des fins personnelles, mais également sur les détournements de coordonnées bancaires de fournisseurs à des fins individuelles. Deux cas ont ainsi été identifiés en 2016, et les mesures prises pour éviter que cela se reproduise. Les cas avérés de fraude font l'objet d'enquêtes et de mesures disciplinaires prises à l'encontre du personnel ou de sanctions vis-à-vis des fournisseurs.

Les différentes directions de SNCF Réseau rappellent régulièrement aux équipes, les règles de comportement et d'éthique. La Direction de l'Éthique et de la Déontologie de SNCF EPIC accompagne ces directions et leurs différentes entités dans :

- la réalisation d'enquêtes à caractère préventif, ou à caractère curatif.
- le conseil permanent en matière d'éthique,
- l'identification des responsabilités et la formulation de préconisations permettant d'assurer une meilleure maîtrise des risques,
- une promotion permanente de la démarche au sein du Groupe,
- l'animation de «matinées de l'Éthique» au cours desquelles des professionnels font part de leur expérience et débattent avec les participants.

Des référents éthiques, animés par la Direction de l'Éthique et de la Déontologie sont chargés de relayer, renforcer et au besoin adapter la démarche aux caractéristiques des missions et des métiers assurés par leur entités.

3.4.2.2. Lutte contre la corruption et loi SAPIN 2

La loi du 9 décembre 2016 sur la transparence, la lutte contre la corruption et la modernisation de la vie économique, dite «Sapin II», modifie l'approche faite par les différents acteurs de la lutte contre la corruption, évoluant de l'obligation de conformité vers la nécessité de justifier les mesures et politiques décidées en la matière.

Au sein de SNCF Réseau, la lutte se traduit par la mise en œuvre de plusieurs actions, comme :

- La cartographie des risques corruption, portée par le risk managers qui a identifié des thèmes porteurs de risques comme les achats et les relations avec les fournisseurs, et les ventes et leurs relations avec les clients. Cette cartographie a été présentée en COMEX et CACR.
- La formation liée à ces risques, organisée par la Direction de l'Éthique, qui détermine les populations et profils à former (en métiers, et chez les acheteurs)
- Un Code de conduite : récemment diffusé par la Dir Ethique
- Des Procédures d'évaluation/ due diligence, qui permettent d'avoir une connaissance approfondie du partenaire potentiel et de ses ressources pour remplir les services contractuels attendus. Ces procédures ont été élaborées par la Direction de l'Éthique et la Direction des Achats
- Des Procédures de contrôles comptables internes ou externes : un Groupe de travail animé par la DGAR n'affiche pas de cas où la comptabilité SNCF masquerait des faits de corruption
- Un Dispositif d'alerte interne. Il existe déjà au sein de SNCF
- Un Régime disciplinaire. Il existe déjà au sein de SNCF
- Un Dispositif de contrôle et d'évaluation interne des mesures mises en œuvre, s'appuyant notamment sur des actions menées de contrôle interne.

3.4.3. Le risque lié à la détention de données et à la confidentialité

➤ **Données à caractère personnel**

SNCF Réseau dispose d'un correspondant informatique et libertés (CIL) qui œuvre en lien avec SNCF EPIC. Ce correspondant est le garant du respect des règles relatives à la protection des données personnelles des salariés, clients et fournisseurs.

La direction de l'éthique et de la déontologie a, en 2016, en liaison avec les autres CIL de SNCF EPIC, mis au point un programme de conformité spécifique destiné à mieux assurer la protection des données des salariés. Il consiste tout d'abord à répertorier les salariés qui ont un accès à une application de traitement de données de ressources humaines ainsi que le niveau de leurs droits. La seconde étape est de faire souscrire un engagement de confidentialité à chaque collaborateur habilité qui précise les obligations légales inhérentes à ses fonctions. Le déploiement de ce programme est piloté par la direction cohésion et ressources humaines ferroviaire de SNCF EPIC.

Dans le cadre de la mise en conformité au nouveau règlement européen sur la protection des données (RGPD) un Délégué à la protection des données est désigné et s'assurera de la mise en conformité de SNCF Réseau à l'ensemble des obligations fixées par le règlement.

Le nouveau règlement européen sur la protection des données personnelles (RGPD – règlement UE 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016), impose la mise en place de moyens techniques et organisationnels, et prévoit des amendes pouvant atteindre 4 % du chiffre d'affaires mondial. Il aura donc un impact fort sur les pratiques actuelles, sur les garanties et preuves à fournir. Son entrée en application est fixée au 25 mai 2018. Dès 2017, a été lancée une démarche de mise en conformité avec ce Règlement (cartographie des traitements, nouvelles clauses dans les contrats avec les sous-

traitants, nouvelle mention d'information, sensibilisation des équipes projets ...). Par ailleurs, un Délégué à la protection des données sera désigné début 2018 (en remplacement du CIL) et veillera au respect au sein de SNCF Réseau, des nouvelles obligations résultant de ce texte majeur.

➤ **Plan de gestion des informations confidentielles (PGIC)**

SNCF Réseau est tenu de protéger les informations d'informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la divulgation est de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi. En application du décret n° 2015-139 du 10 février 2015 relatif à la confidentialité des données détenues par les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire et à la commission de déontologie du système de transport ferroviaire, SNCF Réseau a adopté un plan de gestion des informations confidentielles en 2017, après consultation des instances représentatives du personnel et avis conforme de l'ARAFER. La mise en œuvre du PGIC est assurée par la formation des managers et l'information des agents concernés, dont le recueil des attestations de leur prise de connaissance des dispositions du PGIC est en cours.

➤ **Informations relatives à la sécurité des personnes ou des systèmes d'information**

SNCF Réseau garantit la confidentialité des informations de toutes informations dont la divulgation serait susceptible de porter atteinte à la sécurité des personnes ou des systèmes d'informations. Il s'agit notamment les informations dont SNCF Réseau est détenteur en sa qualité d'OIV (Opérateurs d'Importance Vitale). Parmi les mesures prises, le marquage des documents est réalisé conformément au référentiel interne RA00110 et le RSSI prévient SNCF Réseau contre les risques de cybercriminalité.

➤ **Informations relevant du secret industriel et commercial**

Afin de garantir la protection de toutes les informations relevant du secret industriel et commercial, SNCF Réseau renforce sa politique de protection du patrimoine informationnel par la systématisation d'accords ou d'engagements individuels de confidentialité auprès de ses partenaires ou prestataires.

3.4.4. Organisation du Contrôle Interne

Le contrôle interne des périmètres comptable et financier couvre les processus qui alimentent les données comptables : production de l'information financière, arrêté des comptes et actions de communication.

Le périmètre d'application des procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière comprend la société mère et l'ensemble des filiales dans les comptes consolidés. Les procédures de contrôle sont adaptées à la taille et aux activités des différentes entités.

➤ **Référentiel utilisé**

SNCF Réseau a décidé, comme les autres établissements publics du GPF de s'appuyer sur le cadre de référence de l'Autorité des Marchés Financiers publié en janvier 2007 et actualisé en juillet 2010 par l'AMF.

➤ **L'animation de la démarche de contrôle interne**

Un comité de contrôle interne, composé de la Direction de l'Audit et des Risques de l'EPIC SNCF et des directions financières de SNCF EPIC, SNCF Mobilités et SNCF Réseau, se réunit trois fois par an pour fixer les objectifs de contrôle interne et s'assurer de leur bonne réalisation.



Handwritten signature

La Direction Générale Finances Achats pilote la démarche de contrôle interne pour SNCF Réseau. Cette démarche place SNCF Réseau notamment, en responsabilité première sur son contrôle interne, y compris au sein des filiales qui lui sont rattachées ; elle s'appuie sur le cadre de référence de l'AMF.

Le référentiel de points de contrôle couvre la totalité des processus figurant dans le guide d'application du cadre de référence de l'AMF ainsi que les différentes composantes de «l'environnement de contrôle».

Un outil de contrôle interne commun aux trois EPIC est utilisé afin de procéder à des campagnes d'auto-évaluation auprès de l'ensemble des composantes de SNCF Réseau. Une centaine d'entités ont été amenées à autoévaluer régulièrement leur maîtrise des processus. En 2017, ont été évaluées sur le périmètre SNCF Réseau, la maîtrise des investissements industriels et des investissements ferroviaires, de certaines étapes du processus ressources humaines, des Charges à Payer, des impôts et taxes, et de l'application Portail Paiement Unique.

L'exploitation des résultats, en lien avec les référents de ces processus, donne lieu à la définition de plans d'actions collectifs et individuels ainsi qu'à la mise à disposition des bonnes pratiques identifiées. Environ une vingtaine de visites d'entités (y compris les unités comptables) ont également été réalisées afin de valider la mise en œuvre des plans d'actions.

3.5. LES RISQUES DE NON-CONFORMITÉ AUX LOIS ET RÈGLEMENTS

3.5.1. La direction juridique et de la conformité

La Direction Juridique et de la Conformité veille au respect des mesures à prendre et des obligations à respecter par l'entreprise et s'assure de leur bonne coordination. Elle fait le lien avec les différentes directions impliquées dans le contrôle des risques notamment :

- dans le domaine de marchés en préparant les dossiers soumis à la Commission des Marchés à laquelle elle participe ponctuellement.
- elle assure en appui de la Direction de la Régulation la mise en œuvre du PGIC et élabore les dossiers à destination de l'ARAFER et de la Commission de Déontologie.
- elle est l'interface de la Direction de l'Éthique et de la Déontologie pour la mise en place du programme de conformité imposé par la loi Sapin 2 en matière de lutte contre la corruption et le trafic d'influence et en vérifie le suivi;
- elle coordonne les actions à accomplir auprès de la Haute Autorité pour la Transparence de la Vie Publique dans le domaine de la représentation d'intérêts.
- elle entreprend les actions nécessaires à la mise en conformité dès son entrée en application le 25/05/2018 avec le Règlement Européen pour la Protection des Personnes.
- elle assure la validité et la mise à jour des délégations de pouvoirs au sein de SNCF Réseau.

3.5.2. Le service de la qualité et du contrôle des marchés

Rattaché au directeur juridique Groupe, ce service formule des avis préalables pour le Conseil d'Administration de SNCF Réseau, ainsi que pour le Président et les dirigeants de l'EPIC Réseau (dossiers instruits par les Commissions des marchés – COMA et pour les marchés dont l'approbation est soumis à un

avis préalable de la MCEFT) sur les marchés et autres engagements contractuels assimilables à des marchés, sur les ventes de vieilles matières, de matériels et sur les prises à bail. Il apporte ainsi l'assurance que les procédures d'attribution d'un marché ou d'autres contrats sont régulières, que les conditions financières obtenues sont acceptables et que les clauses du contrat préservent bien les prérogatives des différents EPIC.

3.5.3. La démarche de réduction des risques

En complément du programme d'assurance dommage aux biens (Cf 3.5.4 La politique d'assurance), SNCF Réseau a mis en place en collaboration avec ses principaux assureurs une démarche de réduction des sinistres fondée sur des visites ciblées de sites ferroviaires représentatifs ; ces dernières sont organisées en collaboration avec le réseau des correspondants 'risques' de l'entreprise et rassemblent les représentants des entités occupant les locaux comme celles en charge de leur exploitation et maintenance.

Le Pôle Management des Risques (PMR) de la Direction Générale a par ailleurs développé une méthodologie (BIA – Business Impact Analysis) de détermination des conséquences financières comme des impacts sur les trafics ferroviaires découlant de l'indisponibilité des installations techniques soutenant l'exploitation du réseau ferré national, plus particulièrement au sein d'une zone dense ; celle-ci est construite pour pouvoir être ultérieurement déclinée à d'autres types de sites.

Elle sert de socle aux interventions, conduites depuis 2017 sur le périmètre du gestionnaire d'infrastructure unifié, SNCF-Réseau, prévu à la loi du 4 août 2014.

3.5.4. La politique d'assurance

La volonté de mieux maîtriser les coûts d'assurance tout en améliorant les garanties, a conduit le Groupe à mutualiser ses achats d'assurance au bénéfice des composantes du nouveau Groupe public ferroviaire (GPF), comme prévu à l'article 5 du décret N° 2015-137 du 10 février 2015.

Grâce aux programmes d'assurance élargis à toutes les entités structurées dans le cadre de la Réforme Ferroviaire, SNCF Réseau est couvert pour les risques majeurs mettant en cause sa responsabilité civile ou affectant ses biens et dispose d'une couverture pour les pertes d'exploitation résultant d'un dommage à ses biens ou à l'infrastructure ferroviaire. Il est également couvert pour ses essais sur LGV dans le cadre d'une police spécifique tous risques essais.

Les principaux programmes d'assurances SNCF sont :

- Le programme «Responsabilité Civile Risques Majeurs»
- Le programme «Flotte Automobile»
- Le programme d'assurances «Constructions»
- Le programme de «Dommages aux Biens»

La Direction Déléguée Risques et Assurances est intégrée au Centre de compétences juridiques de la Direction juridique Groupe, pour permettre la mutualisation des achats d'assurance à l'ensemble du GPF.

Pour le compte de SNCF Réseau, des pôles interrégionaux assurances dommages (PAD) intégrés aux délégations juridiques territoriales de la direction juridique Groupe et pilotés par la Direction des assurances, sont chargés de la gestion amiable des sinistres et sont, sur leur périmètre géographique, les interlocuteurs de principe sur les questions d'assurance.



Signature

3.6. LES STRUCTURES DE SUIVI ET DE CONTRÔLE DU DISPOSITIF DE CONTRÔLE INTERNE

pluriannuel, le budget annuel et le financement des projets supérieurs à 200 M€.

3.6.1. Les structures externes de contrôle

- Les organes de contrôle de l'Etat

De par son statut d'établissement public, SNCF Réseau est soumis au contrôle économique, financier et technique de l'Etat.

Le contrôle administratif et technique est assuré par les services du ministre chargé des transports ; le contrôle économique et financier est assuré par la Mission de contrôle économique et financier des transports pour le compte des ministres chargés de l'Economie et du Budget.

Commissaire du Gouvernement : il s'assure que la politique générale de SNCF Réseau est définie par le Conseil d'Administration conformément aux missions de l'entreprise et formule des observations qui lui paraissent nécessaires sur la conformité des délibérations du conseil avec les orientations générales de la politique arrêtée par les pouvoirs publics. Cette fonction est assurée au sein de SNCF Réseau par le Directeur des Infrastructures de Transport (DIT).

Mission de contrôle économique et financier des transports (MCEFT) : elle est chargée d'un rôle d'information, de conseil et de contrôle en matière économique et financière auprès de SNCF Réseau et de ses filiales. La mission est installée au siège de SNCF Réseau. La mission est dirigée par un membre de l'inspection générale des finances, chef de mission.

L'entreprise entre également dans le champ des investigations de l'Inspection générale des finances.

- Les autorités indépendantes

Les comptes et la gestion de SNCF Réseau sont soumis à l'examen de la Cour des Comptes en vertu des dispositions des articles L.111-4 et L.133-1 du code des juridictions financières. Un audit a été réalisé au cours du second semestre 2017. Le rapport ne sera présenté qu'au cours du premier trimestre 2018.

La loi n° 2014-872 du 04 août 2014 précise le rôle et les missions de l'EPSF (Etablissement public de sécurité ferroviaire) et de l'ARAFER (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières) :

- L'entreprise est soumise à des contrôles de nature opérationnelle effectués par l'EPSF, créé par la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 modifiée relative à la sécurité et au développement des transports
- L'entreprise est également soumise au pouvoir de contrôle et de sanction de l'ARAFER. Créée par la loi du 8 décembre 2009, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) devenue ARAFER à la faveur de la loi «Macron» du 6 août 2015 est chargée de veiller au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire et routier, au bénéfice des usagers, des voyageurs ou des chargeurs. Sa mission est triple :
 - o veiller à ce que les opérateurs ferroviaires accèdent équitablement et sans discrimination au réseau et aux installations de services (gares, triages, voies de services, cours de fret, autres services)
 - o contribuer à rendre le système ferroviaire plus performant en termes de qualité de service, de sécurité et de coûts, avec un contrôle de la tarification associée (avis conforme)
 - o contribuer au contrôle de l'équilibre économique de SNCF Réseau à travers ses avis sur le contrat

L'importance grandissante prise par la régulation au sein de l'entreprise mobilise la direction générale de l'entreprise sur les grands enjeux. Un comité de la régulation, rassemblant depuis 2017 le Président et les membres de la direction générale de l'entreprise, traite périodiquement des grands sujets de régulation.

Le pilotage continu de la relation au régulateur est dévolu à une entité dédiée, clairement identifiée et reconnue en ce domaine, la direction de la Régulation rattachée à la Direction générale Accès au Réseau. Elle assure l'animation et la coordination des relations avec les instances de régulation (ARAFER et Autorité de la concurrence le cas échéant).

La loi a également créé une nouvelle instance appelée à compléter l'environnement institutionnel dans lequel évolue le GPF, le Haut Comité du système de transport ferroviaire national, instance d'information et de concertation des parties prenantes sur les grands enjeux du système de transport ferroviaire national. Les membres de ce Haut Comité ont été nommés par arrêté du 10 décembre 2015. Ce comité s'est réuni sous la présidence du secrétaire d'Etat chargé des transports en septembre 2016 et a examiné le rapport stratégique d'orientation prévu par la loi portant réforme ferroviaire.

- Les commissaires aux comptes

Les commissaires aux comptes de SNCF Réseau sont nommés, sur proposition du Conseil d'Administration, par le Ministre de l'Economie et des Finances, après avis du Comité d'audit, des comptes et des risques. Ils certifient les comptes et, dans ce cadre, peuvent identifier au cours de l'exercice des risques significatifs et des faiblesses majeures de contrôle interne susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'information comptable et financière. Chaque filiale est auditée par, au moins, un des commissaires aux comptes de SNCF Réseau.

Le mandat de six ans du cabinet PricewaterhouseCoopers Audit a été renouvelé en 2015. Le cabinet Ernst & Young Audit a été nommé pour un mandat de six ans en 2015.

3.6.2. Les structures internes d'évaluation du dispositif de contrôle interne

- La Direction Générale de l'audit et des risques :

L'audit interne est une activité indépendante et objective qui donne, à une organisation, une assurance sur le degré de maîtrise de ses opérations, lui apporte ses conseils pour améliorer cette maîtrise au travers de la formulation de recommandations, et contribue ainsi à créer de la valeur ajoutée. Il aide cette organisation à atteindre ses objectifs en évaluant, par une approche systématique et méthodique, ses processus de management des risques, de contrôle et de gouvernance d'entreprise, et en faisant des propositions pour renforcer son efficacité.

- Comité d'Audit des Comptes et des Risques :

Les questions relevant de la gouvernance de l'entreprise (composition, attribution, modalités de fonctionnement) concernant le comité sont exposées dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise

3.7. PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES RELATIVES À L'ÉLABORATION ET AU TRAITEMENT DE L'INFORMATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE

3.7.1. Le rôle de la fonction Achats

La direction des achats de SNCF Réseau assure le pilotage transversal de la performance des achats de l'entreprise. Elle élabore la politique achats de l'entreprise au regard du projet d'entreprise Réseau 2020, et particulièrement son axe "Politique industrielle" et décline celle-ci en plans d'actions partagés avec les métiers de SNCF Réseau. Elle pilote également la mise en œuvre. Elle est responsable de la gestion de la relation fournisseur et du développement d'une filière fournisseurs performante, les questions d'ordre juridique étant traitées en partenariat avec la direction juridique de SNCF Réseau.

Elle consolide et propose un objectif de performance achat d'entreprise qu'elle soumet à la Direction Générale, objectif qu'elle déploie auprès des Métiers de Réseau.

La direction des achats se positionne en fonction support des métiers et fonctions transverses de l'entreprise. Pour ce faire, elle assure en propre la maîtrise des processus achats. Elle a mis en place, avec la direction des achats du Groupe public ferroviaire et la Direction Contrôle de gestion et performance de SNCF Réseau, une méthodologie standard de calcul des gains achats. Celle-ci permet l'identification des leviers ayant concouru à cette performance ainsi que leur suivi effectif dans les comptes de l'entreprise. Elle contribue ainsi significativement au plan de performance de SNCF Réseau.

La démarche ainsi engagée sur le long terme s'appuie notamment sur le plan de contrôle interne de la direction des achats, conforme aux principes émis par l'Autorité des Marchés Financiers, depuis l'émergence du besoin jusqu'à sa mise en paiement. L'enjeu est in fine de contribuer à l'amélioration de la performance économique de l'entreprise via une meilleure connaissance et maîtrise des coûts liés aux achats, tout en assurant une totale sécurité juridique de l'acte d'achat.

Une démarche de rationalisation de la gouvernance avec les fournisseurs, et plus particulièrement les fournisseurs stratégiques de la nouvelle entreprise a été engagée elle s'est poursuivie en 2017. Elle poursuit également son support en matière de méthodologie avec le développement de boîte à outils destinés aux acheteurs, espace intranet, flash info, guides et référentiels notamment après l'entrée en vigueur du décret d'avril 2016 régissant les marchés publics.

La direction des achats de Réseau a poursuivi la démarche d'Excellence Opérationnelle engagée en 2016.

Elle entretient des relations approfondies avec les syndicats professionnels de fournisseurs.

3.7.2. Le contrôle et le suivi par la fonction Performance économique et financière

3.7.2.1. Organisation générale

La Direction «Finance et Achat – Contrôle de Gestion» soutient les Directions de SNCF Réseau dans leur pilotage sur la base du budget approuvé en Conseil d'Administration et des comptes de l'Entreprise. Son action s'inscrit dans la continuité du Contrat de Performance signé avec l'Etat dont elle construit la trajectoire financière.

Elle organise et anime la filière du contrôle de gestion pour évaluer, analyser et suivre le niveau de performance économique et financière des différentes activités et productions. Des tableaux de bord sont examinés mensuellement par le COMEX et trimestriellement par le comité d'audit ainsi que le Conseil d'Administration.

Elle assure par ailleurs le rôle d'expert et de référent méthodologique dans les domaines économiques et financiers.

A ce titre, son action est articulée autour de quatre axes :

- Méthodologique, dite de 'référentiel de gestion', dont la vocation est de mettre en place de façon cohérente l'ensemble des règles de gestion applicables à SNCF Réseau, de définir les schémas analytiques
- De contrôle et de suivi budgétaire, via une structure chargée du suivi des activités et des engagements de l'Entreprise, de leurs impacts dans ses comptes, à partir des outils de contrôle de gestion (prévisions budgétaires, tableau de bord et comptabilité de gestion) et d'un outil spécifique de contrôle des engagements de dépenses dans le cadre des projets d'investissement ;
- De pilotage opérationnel, avec pour objectif la mise sous tension de la performance des différentes activités de l'entreprise sur la base des niveaux de performances attendues (plan de performance).
- De suivi des enjeux financiers à travers la construction de la trajectoire, les analyses de la comptabilité de régulation, de communication envers les financeurs

3.7.2.2. La comptabilité dite «de régulation»

Afin de respecter les obligations mises à sa charge par la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 citée en point 2.3.1 – structures externes de contrôle -, SNCF Réseau a mis en place, la comptabilité dite «de régulation» qui distingue notamment les activités régulées et non régulées, la segmentation stratégique du réseau en plusieurs sous-réseaux...

Elle intervient notamment dans le cadre des avis et publications du régulateur, l'ARAFER, ou des règlements de différends quand ils sont de nature financière, mais aussi dans le cadre du contrôle des grands équilibres coûts économiques/recettes. Elle produit le calcul du coût complet par gares de la redevance quai.

Actuellement l'ARAFER suit particulièrement la mise en œuvre de la séparation comptable des installations de service pilotée par la Direction Finance et Achat de SNCF Réseau en lien avec la Direction de la Régulation et les directions des métiers.

3.7.2.3. Démarche budgétaire

Le budget prévisionnel est élaboré par la Direction Finances Achats et notifié aux Métiers et Transverses en début d'année au plus tard.

Les comptes mensuels constituent la base du «reporting». Son suivi est réalisé mensuellement, sur la base des données de gestion transmises par les Directions Métier & Transverses et extraites du système d'information de gestion comptable en amélioration constante et consolidées dans le tableau de bord mensuel communiqué à la Direction générale.

3.7.2.4. Investissements

SNCF Réseau soumet aux ministres chargés des transports, de l'économie et du budget, un programme d'investissements ainsi que les modalités de son financement annuel voire pluriannuel. Un projet d'investissement n'est accepté que si il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de l'entreprise sur la période d'amortissement de cet investissement.

Après arbitrage éventuel des différentes instances existantes, le programme d'investissements est soumis au Conseil

RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017 - 31

d'Administration de SNCF Réseau, puis après validation est notifié à chaque Métier.

3.7.3. Normes et Procédures comptables et fiscales

La direction comptable Normes et Procédures assure les fonctions suivantes :

- Définir la doctrine comptable ;
- Définir la doctrine fiscale ;
- Définir les procédures et méthodes comptables dans le respect des principes du contrôle interne et assurer les formations nécessaires ;
- Apporter assistance et conseil aux différentes directions d'une part dans la mise en œuvre opérationnelle des procédures comptables ou fiscales, et d'autre part, dans l'élaboration des contrats ou autres montages financiers de manière à anticiper et/ou sécuriser les impacts comptables et fiscaux qui pourraient en résulter.

SNCF Réseau est intégrée fiscalement dans le Groupe public ferroviaire depuis le 01/01/2015.

Suite à la réforme SNCF Réseau a engagé une refonte de ses systèmes d'information comptable et de gestion afin de bâtir un ensemble cohérent et homogène, adapté à sa nouvelle organisation issue de la réforme ferroviaire. Ces travaux s'accompagnent d'une réécriture complète de l'ensemble des procédures relatives à la production de l'information comptable ou fiscale. Ils ont porté prioritairement sur le domaine des immobilisations, des achats, et des éléments de fiscalité qui sont les principaux postes clés de l'entreprise impactés par la mise en œuvre de la réforme. Ils se sont poursuivis en 2016 et 2017 avec la rédaction des procédures relatives aux subventions, aux ventes/clients, au processus de clôture des comptes, aux provisions pour risques et charges, à la comptabilité des opérations financières. La rédaction du 1er recueil des nouvelles procédures comptables et fiscales devrait être achevée en 2018.

En 2017, SNCF Réseau a également préparé la mise en œuvre des nouvelles normes IFRS 9 relative aux instruments financiers et IFRS15 relative à la reconnaissance du revenu qui s'appliquent dès le 1er/01/2018. Elle a également engagé les travaux nécessaires à l'application de la nouvelle norme IFRS 16 relative aux contrats de location d'application au 01/01/2019.

SNCF Réseau a mis l'accent également en 2017 sur la sécurisation de l'application de la TVA aux facturations émises à travers plusieurs sessions de formation dispensées aux différents contributeurs à la production des factures.

3.7.4. La comptabilité des opérations

SNCF Réseau s'appuie sur une organisation de la production comptable centralisée qui permet d'harmoniser les méthodes, de garantir la qualité comptable et de faciliter la montée en compétence des acteurs. Ces activités concernent les investissements et les immobilisations, les opérations financières et la comptabilité clients et la production des comptes sociaux et consolidés. Les unités comptables en charge du suivi des opérations comptables (achats, fournisseurs, stocks).

La comptabilité des opérations est produite à partir d'informations élaborées par les divisions métiers (opérationnels sur le terrain, contrôleurs de gestion, management). Pour garantir la collecte des informations utiles et fiables et la pédagogie nécessaire, un dispositif de pilotage mensuel des écritures d'arrêté est mis en œuvre par les équipes comptables. Il s'appuie notamment sur des réunions

mensuelles avec chaque division ainsi que des notes de synthèse par métiers.

La direction de la production comptable organise et élabore l'information comptable en traduisant le modèle économique de l'entreprise.

Au titre des fonctions mutualisées citées à l'article 5 du décret N° 2015-137 du 10 février 2015, la Direction des Centres de Services Partagés Comptables de SNCF, rattachée à la Direction OPTIM Services dispose de quatre Centres de Services Partagés (CSP) communs aux trois EPIC, dédiés par processus et placés sous la responsabilité de la SNCF, qui assistent la direction de la production comptable pour réaliser ses missions :

- Le CSP Comptabilité Fournisseurs assure l'acquisition et le règlement des factures fournisseurs externes de SNCF Réseau;
- Le CSP Notes de Frais traite et comptabilise pour le compte de SNCF Réseau, les dépenses et frais engagés par les collaborateurs dans le cadre de leur activité professionnelle.
- Ces 2 CSP mettent en œuvre la démarche de maîtrise des risques déclinée jusqu'aux acteurs locaux et procèdent eux-mêmes à certains contrôles centralisés.
- Le CSP Comptabilité de la Paie a en charge la comptabilité des transactions liées aux charges de personnel et aux charges sociales pour l'ensemble des salariés du GPF. A ce titre, il réalise des travaux de contrôle et de justification des données comptables. En lien avec la direction de la Paie, il fait évoluer les dispositifs de contrôle ainsi que les procédures pour répondre efficacement aux évolutions de périmètre, de schémas comptables ou de systèmes d'information.
- Le CSP Comptabilité Clients formalise et met en œuvre les contrôles associés aux processus «Clients». Il assure :
 - o la facturation externe, la comptabilisation des factures et des écritures d'inventaire ;
 - o le recouvrement, le suivi des litiges et des contentieux pour une part limitée de l'activité de SNCF Réseau (mises à disposition du personnel, dommages, matières notamment).

Comme pour l'ensemble du groupe public ferroviaire, SNCF Réseau établit des comptes semestriels et annuels, s'appuyant notamment sur :

- une pré-clôture en mai et novembre, dont les objectifs sont de réaliser un arrêté complet (avec restitution d'un compte de résultat, d'un bilan complet, d'un tableau de variation des flux de trésorerie et d'un tableau de variation de l'endettement consolidés) et d'identifier les sujets de clôture significatifs à traiter et à comptabiliser sur la pré-clôture ;
- une clôture en juin et décembre, dont les objectifs sont de réaliser, en double norme (IFRS et CRC), un arrêté complet, en s'appuyant sur la pré-clôture et sur les analyses des variations significatives de juin et décembre ;
- pour les autres mois, un arrêté mensuel et une note de synthèse mensuelle des comptes.

Les comptes semestriels au 30 juin et annuels au 31 décembre de chaque année font l'objet d'une présentation détaillée au Comité d'audit des comptes et des risques avant soumission au Conseil d'Administration.

Les revues de procédures réalisées par les commissaires aux comptes au titre des derniers exercices, outre les contrôles généraux informatiques relatifs aux systèmes d'informations comptables (Peoplesoft et JD Edwards principalement), ont notamment porté sur des sujets relatifs aux principales rubriques des comptes de l'entreprise, que constituent d'une part l'actif immobilisé et d'autre part le passif financier.

- du respect de la législation et de la réglementation financière, en lien avec la Direction juridique ;
- du contrôle de la qualité des informations financières diffusées en interne comme en externe ;
- et enfin de la sécurité des systèmes d'information de la Direction Financements et Trésorerie.

A ce titre la DFT assure notamment le suivi des risques financiers de SNCF Réseau (risque de taux, de change, de liquidité et de contrepartie), vérifie la conformité des opérations réalisées avec les autorisations données par le CA et contrôle le correct respect des procédures internes et des délégations de pouvoir et de signature.

3.8. LES ACTIVITÉS DE LA FONCTION FINANCEMENTS ET TRÉSORERIE

Les financements, la trésorerie, la structuration financière des grands projets et participations ainsi que le contrôle des risques financiers sont assurés par la Direction Financements et Trésorerie (DFT) dans une parfaite ségrégation des tâches.

La DFT conduit la stratégie de financement de l'entreprise en matière :

- d'emprunts long terme et court terme sur les marchés internationaux de capitaux et auprès de ses partenaires bancaires afin de financer son activité courante et ses investissements ;
- de couverture des risques financiers (taux, change, inflation, etc.) via notamment l'utilisation de produits dérivés
- et de gestion de la trésorerie disponible et des placements.

La DFT est en charge de la gestion de la communication financière de l'entreprise auprès des intermédiaires financiers, des investisseurs et des agences de notation.

Par ailleurs, la DFT pilote :

- le montage et la structuration financière des grands projets d'investissement,
- l'acquisition, le montage et la structuration financière des participations et filiales.

En outre, la DFT assure le suivi précis et continu de tous les flux d'exploitation de l'entreprise de façon à limiter et maîtriser tout risque opérationnel, financier ou d'image lié à leur exécution. La DFT est le point d'entrée de l'ensemble des métiers pour toute demande spécifique impliquant un engagement sur un flux futur potentiel (cautions, garanties...), un risque contractuel en matière de trésorerie ou une dérogation ponctuelle aux référentiels de l'entreprise en matière de flux ou de moyens de paiement. Elle est un interlocuteur permanent pour les prévisions de trésorerie et pour l'organisation des flux de cash avec les filiales.

Par ailleurs, elle contribue à l'optimisation du BFR et met en œuvre une démarche structurée de Credit Management. A ce titre, elle est responsable de la facturation et du recouvrement auprès des clients et cofinanceurs publics. Elle contribue activement à la mise en place d'outils performants et organise de façon structurée un dialogue de gestion transverse aux différents métiers concernés pour mesurer et optimiser l'efficacité de ces processus.

Enfin, la DFT est également responsable :

- du contrôle des risques financiers ;



Handwritten signature in blue ink.

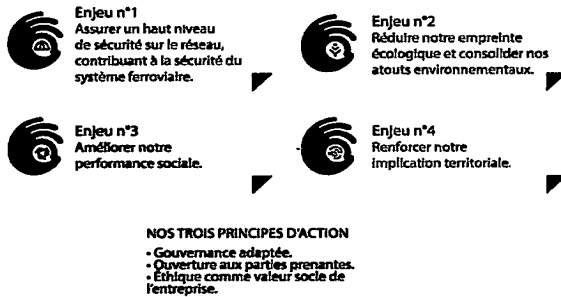
4. INFORMATIONS SOCIALES, SOCIETALES ET ENVIRONNEMENTALES

Pour relever les défis du transport de demain, avec la priorité à la sécurité, SNCF Réseau développe ses activités en intégrant les préoccupations sociales, environnementales et sociétales, et en concertant avec ses parties prenantes, qu’elles soient contractuelles comme les salariés, les clients, les fournisseurs, les élus, ou non contractuelles, comme les associations ou les riverains. Ainsi, SNCF Réseau bâtit les conditions de la modernisation responsable du réseau ferré national et de ses 30 000 km de lignes ferroviaires.

4.1. POLITIQUE RSE ET PRINCIPES D’ACTION

La politique RSE de SNCF Réseau a été construite en collaboration avec l’ensemble des parties prenantes internes de l’entreprise et irrigue ainsi tous ses métiers. Elle est en cohérence avec la politique du développement durable du groupe public ferroviaire, du projet d’entreprises Réseau 2020 et du contrat de performance avec l’Etat.

Puissant levier de transformation et créatrice de sens et de valeurs, la RSE est l’occasion pour chaque collaborateur de s’engager en faveur du développement durable. Etablie dans le respect de la norme ISO 26000³, la politique RSE est structurée en 4 enjeux, 16 engagements et 3 principes d’actions.



L’ambition de cette politique et la qualité des actions qui en découlent ont été saluées par les agences de notations extra financières. Ainsi l’agence Vigéo Eiris a classé SNCF Réseau en 2017 à la seconde position du panel des 38 entreprises européennes du secteur «logistique-transport» avec une note de 66/100 et à la 1^{ère} place du sous-secteur «opérateurs ferroviaires». De même, l’agence Oekom a classé SNCF Réseau en tête des entreprises mondiales du secteur «gestionnaires d’infrastructures de transport» avec la note de B-.

	Note 2017	Position	Note 2016
Vigéo	66/100	2ème sur un panel de 38 entreprises	49/100
Oekom research	B-	1er sur un panier de 45 entreprises	C+

Cette politique s’incarne au quotidien dans de nombreuses démarches : l’écoconception des projets, la préservation de la biodiversité, l’économie circulaire, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, le dialogue territorial, les achats responsables ou encore les actions en faveur de la mixité. Toutes ces initiatives, détaillées dans ce chapitre, incarnent nos engagements pour une modernisation responsable.

³ La norme internationale ISO 26000, publiée en 2010, présente des lignes directrices sur le management de la RSE. Elle ne se prête pas à la certification mais permet de clarifier la notion de responsabilité sociétale.

4.1.1. Gouvernance responsable

De par son statut d’établissement public, SNCF Réseau est soumis au contrôle économique, financier et technique de l’Etat. Le Conseil d’Administration définit la politique de l’entreprise et veille à sa mise en œuvre et le Comité Exécutif pilote la mise en œuvre opérationnelle de la stratégie. L’entreprise rend compte en toute transparence de ses décisions notamment en publiant au bulletin officiel, les décisions prises en Conseil d’Administration.

Le rapport sur le gouvernement d’entreprise présente en détail la gouvernance de SNCF Réseau, ainsi que la rémunération des dirigeants.

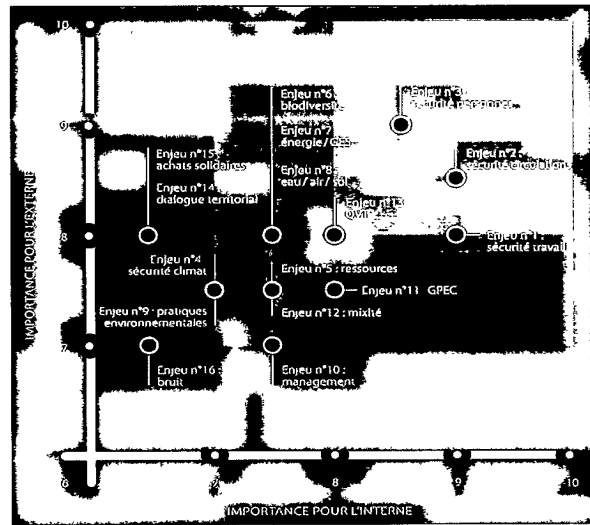
INDICATEURS	2017	2016	2015
Nombre de CA dans l’année (nb)	8	9	12

4.1.2. Ouverture aux parties prenantes

En tant qu’entreprise publique dotée d’une mission d’intérêt général, SNCF Réseau se place au service des entreprises ferroviaires, des voyageurs, des riverains, des élus, des associations environnementales, des usagers, de son personnel, de ses fournisseurs, de ses partenaires financiers, etc. L’entreprise entend ainsi rester à l’écoute des attentes de l’ensemble de ses parties prenantes.

En 2016, SNCF Réseau a piloté l’élaboration d’une matrice de matérialité afin d’identifier les enjeux RSE les plus pertinents pour l’entreprise et ses parties prenantes. Des entretiens ont été menés avec différents interlocuteurs ainsi qu’une grande enquête en ligne auprès d’un échantillon représentatif de 4500 collaborateurs et de parties prenantes externes : 70 clients, 500 fournisseurs, 560 conseils régionaux et départementaux, 200 associations et 24 000 communes à proximité des voies ferrées.

Matrice de matérialité des enjeux de la politique RSE :



L’enquête a permis de créer une matrice des 16 enjeux de la politique RSE selon leur importance perçue par les collaborateurs (en abscisse) et par les parties prenantes externes (en ordonnée).

Ainsi les 3 enjeux de sécurité (travail, circulations et personnes) apparaissent comme les plus importants pour SNCF Réseau. A l’opposé, quatre enjeux sont classés comme moins cruciaux : les achats solidaires et le dialogue territorial pour les



Handwritten signature

collaborateurs ; le bruit et le management pour les parties prenantes externes.

Cette matrice, dite de matérialité, permet de rendre la stratégie de SNCF Réseau plus robuste, plus légitime et de concentrer ses efforts sur les enjeux prioritaires. Elle permet également d'entamer un dialogue stratégique avec les parties prenantes clés et d'être à l'écoute des signaux faibles et des parties prenantes émergentes.

4.1.2.1. Satisfaction client : améliorer l'accès au réseau

L'amélioration du service vis-à-vis des clients (entreprises ferroviaires et candidats autorisés) est un enjeu majeur de la pérennité du système de transport ferroviaire ; elle repose, en premier lieu, sur la qualité des réponses aux commandes de sillons dans le cadre de la répartition des capacités. Puis le service clients se matérialise dans la gestion des circulations.

Cette démarche qualité de service est accompagnée d'un travail d'objectivation et de la mesure du niveau de satisfaction des clients. Les résultats de l'enquête 2017 ont été partagés avec l'ensemble des clients.

Les dispositifs incitatifs existants tant à la charge du gestionnaire d'infrastructure que des demandeurs de sillons ont été reconduits en 2017 :

- le dispositif d'incitation réciproque, mis en place en 2015, a pour but de sanctionner les entreprises ferroviaires et/ou le gestionnaire d'infrastructure pour les modifications et suppressions de sillons jours fermes sur la base des sillons jours répondus fermes à l'horaire de service. Ce dispositif a été reconduit en 2017, de manière plus industrialisée et sur la totalité de l'horaire de service ;
- le SAP (Système d'Amélioration de la Performance), dispositif incitatif qui sanctionne le gestionnaire d'infrastructure et/ou les entreprises ferroviaires responsables d'irrégularités se traduisant par des retards de circulation (les pénalités sont calculées sur la base du nombre de minutes perdues pour 100 km parcourus) ;

INDICATEURS	2017	2016	2015
Nombre de minutes perdues aux 100 km par les EF :			
- pour causes GI (min)	1,37	1,39	1,29
- pour causes EF (min)	2,13	2,09	2,05
Dépenses d'investissement visant à améliorer la régularité (M€)	36	44	26

- les accords-cadres par lesquels le gestionnaire d'infrastructure s'engage à attribuer une capacité commerciale définie en amont, à un client qui s'engage à la commander, avec un système de pénalités calé sur la redevance de réservation en cas de défaut ;
- les AQS (Accords Qualité Sillons) dans lesquels le gestionnaire d'infrastructure s'engage à répondre aux sillons à l'étude, dans un délai défini sur une liste de sillons déterminés.

SNCF Réseau en tant que propriétaire des quais et des accès aux quais (passerelles, souterrains, escaliers...) a la responsabilité de l'accès aux trains depuis l'espace public et de sa tarification dans près de 3000 gares et points d'arrêt du RFN. Dans le cadre de la démarche d'amélioration de qualité de service, les investissements d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite sont poursuivis. Le périmètre de SNCF Réseau

dans les gares représente un investissement de plus de 300 M€ par an et plus de 70 M€ de charges annuelles d'exploitation (nettoyage, maintenance des ascenseurs et escaliers mécaniques, entretien courant des quais et des abris, déneigement,...). En retour, il génère une Redevance de Quai d'environ 120 M€ pour plus de 40 millions de départs-trains, soit une moyenne de 3 € par départ-train.

- L'accessibilité des personnes à mobilité réduite

L'ordonnance N°2014-1090 du 26 septembre 2014 engage SNCF Réseau à la réalisation d'un Schéma directeur national (SDNA) et de 20 Schémas directeurs d'accessibilité régionaux (SDRA). Cet agenda d'accessibilité (Ad'AP) est programmé jusqu'en 2025 pour une estimation budgétaire d'un peu plus de 2,7 milliards d'euros.

Sur les 720 gares et haltes identifiées dans les SDNA et SDRA, 562 points d'arrêts ferroviaires restaient à rendre accessible. 22 ont été terminés en 2015 et 44 en 2016.

Le programme se poursuit en 2017 avec la montée en puissance desancements d'études suite aux signatures progressives des conventions de financement, et des projets arrivant en phases de réalisation.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Nombre de points d'arrêt mis en accessibilité au niveau national (nb)	34	44	39
Dépenses d'investissement visant à améliorer l'accessibilité (M €)	142	132	131

Enfin, à la demande du Ministre des Transports d'assurer la transparence sur les opérations de maintenance réalisées sur le réseau ferré national, SNCF Réseau met à jour, de façon hebdomadaire, une carte interactive sur son site. Celle-ci permet de donner une information aux entreprises ferroviaires mais aussi aux voyageurs sur le programme des travaux et des opérations de maintenance réalisés la semaine suivante sur chaque ligne.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Trafic en train.km (M T.km)	476	470,8	497,8
Trafic fret issu des entreprises ferroviaires autres que Fret SNCF (%)***	52	49	44
Trafic voyageur issu des entreprises ferroviaires* autres que l'EF SNCF (%)***	4,8	5,2	4,6
Note de satisfaction des clients Entreprises ferroviaires (sur 10)**	5,5	nd	5,5
Taux de consommation des fenêtres génériques (%)	88,8	84,9	85,5

*Y compris les filiales Thalys et Eurostar

**Enquête de satisfaction bisannuelle

***2015 et 2016, données en Tkm. Pour 2017, données basées sur les redevances d'infrastructures

4.1.2.2. Partenariat fournisseurs : achats responsables

SNCF Réseau a mis en place une politique d'achats responsables qui s'appuie notamment sur l'évaluation RSE des fournisseurs via ECOVADIS et sur l'intégration des critères RSE dans les marchés de fournitures, de travaux et de prestations. Cette politique a été récompensée par le renouvellement du «Label Relations Fournisseur Responsables» pour 3 ans, illustrant une véritable démarche de progrès dans les domaines suivants :

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



Signature

- l'impact des achats sur la compétitivité économique ;
- l'intégration des facteurs environnementaux et sociétaux dans les processus achats ;
- les conditions de la qualité de la relation fournisseur/sous-traitant mesurée tous les ans par le baromètre fournisseurs du Pacte PME. Pour 2017, SNCF Réseau est notée 70/100.

En 2017, la direction des Achats de SNCF Réseau a organisé sa 4^{ème} convention nationale fournisseur ainsi que 3 conventions régionales. C'est un moment privilégié d'échange avec les fournisseurs. De même, 4 ateliers de la réussite ont été organisés en région afin de partager avec nos fournisseurs les pistes d'amélioration en matière de sécurité et plus particulièrement de sécurité au travail.

SNCF Réseau a également modernisé son dialogue avec les filières professionnelles. Ainsi en 2017, SNCF Réseau a décidé de prendre en compte la notation EDMA⁴ (qualité et sécurité) dans l'attribution des marchés de travaux ferroviaires. Cette action partagée avec le Syndicat des entrepreneurs de travaux de voies ferrées (SETVF) a fait monter en maturité nos fournisseurs sur ces sujets. A ce jour, plus de 2500 chantiers ont été notés soit un taux de 62%.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Performance RSE fournisseurs SNCF Réseau (note moyenne sur 100 des évaluations Eco-Vadis)	56	54	51

4.1.3. Éthique comme valeur socle de l'entreprise

Conscient de l'importance du respect de l'éthique, tant pour le développement de ses salariés que pour celui de sa performance technique, financière et économique, le Groupe SNCF a créé un Comité d'éthique Groupe. SNCF Réseau s'assure que des actions adéquates sont mises en œuvre pour permettre la connaissance, l'appropriation et le respect par ses salariés des principes contenus dans la charte éthique. Cette charte met en évidence les cinq valeurs éthiques retenues par les salariés du Groupe - l'intégrité, la responsabilité, le respect des personnes, la confiance et le courage -, ainsi que onze principes de comportement.

SNCF Réseau s'est doté d'un réseau de correspondants «Éthique», qui propose le dispositif d'alerte professionnelle et sensibilise ses collaborateurs.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Nombre d'alertes auprès de la Direction de l'Éthique et de la Déontologie concernant SNCF Réseau (nb)	25	16	nd

4.2. ENJEU SECURITE : ASSURER UN HAUT NIVEAU DE SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU, CONTRIBUTANT À LA SÉCURITÉ DU SYSTÈME FERROVIAIRE

S'assurer de la sécurité des circulations et des personnes sur le réseau ferré national au plus haut niveau est un engagement fort de l'entreprise. SNCF Réseau définit et pilote les politiques de sécurité du réseau qui se traduisent par 3 exigences fondamentales⁵ :

- garantir, au niveau de la conception, de la modernisation et de l'exploitation du réseau, des conditions d'utilisation de l'infrastructure permettant aux entreprises ferroviaires d'assurer leurs circulations en toute sécurité ;

⁴ EDMA : Evaluation Dynamique Multi Axiale

⁵ D'autres informations sur la politique sécurité de SNCF Réseau disponibles sur le site internet : <http://www.sncf-reseau.fr/fr/a-propos/notre-strategie/renforcer-la-securite>

36 - RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017

- fournir aux opérateurs de transport ferroviaire de manière fiable et adaptée les informations relatives aux modalités d'utilisation de l'infrastructure, ainsi que la documentation d'exploitation, afin qu'ils puissent les prendre en compte ou les mettre en œuvre dans les procédures de sécurité qui leur incombent et dans les services de transport qu'ils assurent ;
- s'assurer de la sécurité des usagers, des personnels, des tiers, des biens transportés et de l'environnement, par la définition et la mise en œuvre des procédés et moyens nécessaires, tant dans les opérations, tâches et processus réalisés par l'entreprise que dans le cadre du recours à des prestataires externes ou dans l'acquisition et la mise en œuvre des matériels et équipements.

SNCF Réseau fait de la sécurité la première de ses valeurs. Cette démarche vise l'«Excellence Sécurité» à travers les 6 axes de transformation du programme PRISME qui concernent la sécurité de l'exploitation ferroviaire, celle de ses propres salariés et celle des salariés des entreprises prestataires :

- développer un comportement *Proactif* qui vise à ce que chaque agent contribue efficacement au système d'amélioration continue en signalant à son encadrement tous les incidents et éléments précurseurs dont il a connaissance ;
- installer le management par les *Risques* en vue de prioriser les actions et concentrer les énergies.
- maîtriser les *Interfaces* entre les entités pour travailler dans une chaîne de sécurité dont chaque maillon est essentiel et connecté aux autres, y compris les partenaires et sous-traitants ;
- Simplifier les procédures et la documentation de façon à en garantir l'application systématique par les opérateurs ;
- créer les conditions *Managériales* pour que chaque agent s'implique personnellement dans ses actions et ses décisions, et à son niveau de responsabilité, pour réduire au maximum le risque (gravité et occurrence) d'accident ;
- se doter des outils et *Équipements* les plus innovants pour apporter à chaque agent un environnement de travail et des moyens technologiques sécurisés.

Le contrat pluriannuel 2017 – 2026 entre l'Etat et SNCF Réseau, signé le 20 avril 2017, donne à SNCF Réseau les orientations permettant de garantir un haut niveau de sécurité des personnes et des biens sur le réseau. Le contrat prévoit que la maintenance soit renforcée pour atteindre ce niveau sur l'ensemble des lignes du réseau, en pérennisant les compétences nécessaires et en accroissant les exigences sur la qualité des opérations.

Les facteurs organisationnels et humains doivent être mieux pris en compte, de la conception à la mise en service des installations, ainsi que dans les processus et procédures opérationnelles quotidiennes de gestion du réseau afin de renforcer la culture de sécurité.

La simplification des référentiels doit réduire le nombre de textes, améliorer leur cohérence, faciliter la compréhension des exigences par les acteurs opérationnels et la mise en œuvre des procédures.

La surveillance du réseau doit s'appuyer aussi sur de nouvelles technologies (systèmes embarqués ou capteurs fixes).

Enfin, la politique de réduction des risques aux passages à niveau et aux traversées des voies pour piétons sera poursuivie, par l'amélioration de l'existant et la suppression des traversées les plus dangereuses.

4.2.1. Assurer notre production en toute sécurité

La sécurité est la priorité de SNCF Réseau. La prévention est au cœur des mesures prises par l'entreprise, son objectif est de réduire l'accidentologie, notamment sur les chantiers de travaux, de tous les collaborateurs SNCF Réseau et des personnels des entreprises extérieures. L'entreprise s'est donné comme ambition de diminuer de moitié le taux de fréquence des accidents du travail avec arrêt (entre 2015 et 2020).

Cet engagement, concrétisé par le programme PRISME, a porté ses effets dès 2016 avec une réduction de 5% cette année-là. En 2017, la réduction devrait être proche de 15%. Par ailleurs, l'accidentologie des entreprises extérieures constitue un axe de travail majeur pour les accompagner dans cette amélioration.

Au printemps 2017, SNCF Réseau a organisé une tournée nationale du train de la sécurité qui a été visité par près de 15 000 agents du GPF. Cet évènement a permis un renouveau dans la prise de conscience des risques, et un renforcement de la culture sécurité.

SNCF Réseau a publié en 2017 les règles qui sauvent. Il s'agit d'un ensemble de règles essentielles destinées à préserver l'intégrité des personnes et que chacun au sein de l'entreprise doit respecter. Elles ont été déployées auprès de l'intégralité des agents et constituent un levier d'amélioration et de protection des risques majeurs les plus courants.

Outre le déploiement de ces règles, des actions ont prévues d'être menées sur 2018, portant notamment sur la co-activité et l'utilisation de l'outillage.

Plus généralement, SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche visant à améliorer le niveau de sécurité des prestataires, notamment en fixant des objectifs de sécurité les concernant et en mettant en place, parallèlement, des dispositions de sensibilisation.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Taux de fréquence d'accidents du travail avec arrêt hors trajets (%)*	9,78	11,22	11,67
Taux de gravité d'accidents du travail (%)*	0,475	0,505	0,485
Nombre de maladies professionnelles déclarées (nb)*	131	54	136
Nombre de tués (nb)			
- agents SNCF	1	4	4
- entreprises extérieures	5	1	2
Nombre de blessés graves (nb)			
- des agents SNCF	14	16	-
- des entreprises extérieures	11	14	-

*Pour 2017 : chiffres sur 12 mois glissants à fin octobre 2017
 Pour 2016 : chiffres mis à jour sur 12 mois à fin décembre 2016

4.2.2. Offrir un réseau sûr aux entreprises ferroviaires

La mobilité durable suscite des attentes de plus en plus fortes, dont celle, implicite et majeure, de la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

Comparativement à l'année précédente, le nombre des événements de sécurité remarquables (ESR) a diminué en 2017 de près de 10%. Les efforts d'amélioration se poursuivent dans le cadre de la démarche PRISME qui stimule un effort commun et général pour consolider la culture sécurité de toute l'entreprise et de plans d'actions spécifiques.

En matière de sûreté, SNCF Réseau est fortement mobilisé sur l'ensemble des sujets de malveillance qui impactent la production ou la sécurité des circulations. Si, le travail mené depuis plusieurs années en coopération avec les services de l'Etat a permis de réduire les vols de métaux, l'année 2017 est marquée par une reprise des vols. Cette situation s'explique pour partie par une évolution importante du cours des

matières premières et notamment du cuivre. D'autre part, l'augmentation continue des intrusions sur le RFN (+11% à fin octobre 2017), au-delà des conséquences sécurité et sûreté, constitue toujours un impact majeur sur la production ferroviaire.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Valeur de risque pour les voyageurs (nb pondéré de tués et blessés graves par million de km.train)*	0,003	0,007	0,011
Nombre d'événements sécurité remarquables attribués à SNCF Réseau (nb)**	140	152	188
Nombre d'actes de malveillances contre les biens et le patrimoine financier SNCF Réseau (nb)***	17 730	16 086	15 931
Total des investissements sécurité (M€)	120	93	101

*Pour 2016 : chiffres mis à jour
 **Pour 2016 et 2015 : chiffres mis à jour comprenant les «causes autres»
 ***Redéfinition du périmètre en 2016 et mise à jour de 2015

4.2.2.1. Exploitation du réseau : les enjeux de sécurité et régularité

La sécurité du réseau demeure au cœur des priorités de SNCF Réseau et la plus grande vigilance est apportée au traitement des événements sécurité. Dans le cadre du programme PRISME - lancé en 2015 - visant à atteindre l'excellence en matière de sécurité et à faire de l'entreprise une référence internationale, SNCF Réseau a lancé une vaste politique d'accompagnement et d'investissement managérial. Celle-ci a permis de former au cours 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'accompagne 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 caténaires, 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 resté globalement stable à 1,37 min/100km sur l'Horaire de service 2017 contre 1,38 sur l'Horaire de service 2016 en deçà de l'objectif annuel. 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 Réseau a mis en place 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». Ces nouvelles méthodes et outils ont été déployés sur l'ensemble du territoire au cours du deuxième semestre.

En parallèle, SNCF Réseau 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)*

4.2.2.2. Maintenance du réseau : sécurité et innovation

Au-delà des événements - tant climatiques que sociaux, locaux et généraux -, qui ont pu perturber la production de l'année



Signature

2017, cette dernière a été globalement soutenue grâce à une mobilisation permanente des équipes. Cependant la maintenance se réalise dans un contexte de poursuite du vieillissement des installations, malgré les efforts significatifs de renouvellement, principalement axés sur la partie la plus circulée du réseau. Le niveau d'entretien reste donc élevé en 2017 et augmente, tant dans certains domaines que sur certaines zones géographiques.

Les efforts, sur 2017 et qui se poursuivront en 2018, ont été plus particulièrement axés sur :

- l'empreinte carbone des chantiers de renouvellement et de développement du réseau ;
- les mesures dites de «sévérification» de la maintenance qui s'inscrivent dans l'exigence de sécurité permanente de l'entreprise ;
- la suite du déploiement de l'automatisation de la surveillance et de la supervision, avec notamment la substitution croissante des tournées par engins de mesure et d'enregistrement, en lieu et place des tournées à pied. C'est un des objectifs suivis par le Contrat de Performance ;
- le renforcement toujours croissant des opérations de maîtrise de la végétation, et le lancement pour les années à venir de plans d'actions dans un contexte d'interdiction à terme de certains produits actuellement utilisés.

La production de maintenance est globalement tenue avec des constats différents selon les techniques ; pour les opérations dimensionnantes, la situation est la suivante :

- à la voie, 14 526 coupons de rail ont été remplacés soit un volume légèrement inférieur à celui de 2016. Ceci est dû en partie à la mise en œuvre du procédé HWR (Head Wash Repair), qui aura permis sur 2017 de prévenir des défauts qui auraient entraîné le remplacement de coupons de rails ; par ailleurs, le nombre d'opérations de sévérification de la maintenance sur les familles «B» d'appareils de voie faisant suite à l'accident de Brétigny, a atteint son seuil optimal ;
- dans le domaine de la signalisation, le respect des délais d'intervention d'entretien préventif des installations a nettement progressé, et les opérations sur les guérites de signalisation décidées à la suite de l'accident de Denguin (survenu à l'été 2014) se sont poursuivies. A fin 2017 plus de la moitié des guérites ont été traitées contre les rongeurs ;
- les opérations de débroussaillage sont restées à un niveau élevé, notamment dans le cadre de la politique d'externalisation et les moyens mécaniques ont été privilégiés aux moyens chimiques.

La mise en œuvre des démarches d'optimisation de type «Lean management», ainsi que les innovations, en particulier dans les outils informatiques et les procédés techniques, permettent de maintenir le réseau structurant à un niveau de performance stabilisé. Les illustrations sont nombreuses :

- les développements et le déploiement du système d'information de Gestion de la Maintenance Assistée par Ordinateur (GMAO-SPOT) se poursuivent suivant un calendrier précis de déploiement ;
- les engins visant à automatiser et moderniser la surveillance du réseau sont opérationnels et se déploient sur tout le réseau structurant, prioritairement sur les lignes UIC 1 à 4, notamment par le biais du plan «SURVEILLE» (substitution des

tournées à pieds par de la surveillance d'engins) qui s'est traduit en 2017 par la programmation de tournées de surveillance d'engins à hauteur de 97 760 kilomètres linéaires de voies en contrepartie d'une baisse significative des tournées de surveillances à pied. Pour 2018, ce linéaire sera porté à 97 900 km ;

- la numérisation se poursuit et s'étend au sein des métiers de la maintenance : les opérateurs et encadrants chargés de la surveillance et de l'entretien du réseau, ont reçu en 2015 13700 équipements (Phablettes et tablettes) et se voient proposer progressivement de nouvelles applications permettant d'améliorer la saisie, l'analyse et la traçabilité de leurs opérations de maintenance. Leur développement va se poursuivre et s'étendre en 2018. Par ailleurs, des dotations complémentaires de l'ordre de 10 000 phablettes et tablettes vont être engagées dès 2018 pour couvrir l'ensemble des utilisateurs des nouvelles applications déployées dans le cadre des projets GMAO SPOT et OSOZE.

4.2.3. Réduire les accidents impliquant des tiers

Si les circulations sur l'ensemble du réseau sont sûres, – le transport ferroviaire est 51 fois plus sûr que la route (en nombre de tués) et cause 300 fois moins d'accidents que sur la route (chiffres de 2014-CGDD⁴) – la sécurité sur certains points réputés dangereux peut encore être améliorée. Les heurts de personnes par train sur les voies, en gares ou en pleine ligne, alors même qu'elles n'y sont pas autorisées, et les accidents de passages à niveaux (PN) représentent les deux causes principales de mortalité sur le réseau. En 2017, les indicateurs des tués et blessés graves se dégradent par rapport à 2016, prolongeant la tendance des années précédentes, principalement du fait d'une sensible augmentation du nombre des victimes aux passages à niveau et des heurts dans les emprises de personnes qui s'y engagent sans y être autorisées, malgré la poursuite de l'installation de clôtures pour lesquelles SNCF Réseau a investi près de 6,5 M€ en 2017.

Cependant, grâce à la mise en œuvre d'aménagements structurels des passages à niveau (PN), de mises aux normes des traversées voies piétons (TVP) et au renforcement de la prévention auprès du grand public (partenariat à la Journée nationale de la sécurité au PN⁵), les accidents aux passages à niveau ont été réduits de moitié en 10 ans.

Pour améliorer la sécurité des tiers, SNCF Réseau s'est engagé dans l'étude de solutions innovantes (détecteur d'obstacle au passage à niveau, tapis anti intrusion...).

En 2017, SNCF Réseau a renforcé ses actions de prévention auprès des populations de migrants en s'associant à Médecin Sans Frontières, la Croix Rouge, La Cimade, France Terre d'Asile, Utopia 56, Forum réfugiés, UNHCR, Caritas Diocesana Ventimiglia San Remo et Save the children. Conjointement, ils ont imaginé des supports de communication prenant en compte les spécificités et les problématiques des migrants. Compte tenu des difficultés qu'ils vivent chaque jour, les sensibiliser aux risques ferroviaires est un vrai challenge.

Pour leur permettre de mieux assimiler les risques et les dangers, des supports utiles et didactiques ont été pensés, tel qu'un jeu de cartes. Ce support illustre les risques ferroviaires de façon simple et visuelle, pour une compréhension rapide.

⁴ CGDD : Commissariat général au développement durable

⁵ Plus d'informations sur le site internet dédié à la sécurité routière aux passages à niveau : www.securite-passageaniveau.fr

INDICATEURS	2017	2016	2015
Nombre pondéré de tués et blessés graves par million de km.train (ISC)*	0,208	0,182	0,119
Nombre d'accidents de personnes sur le réseau (ISC) :			
- nombre de personnes tuées (hors suicides et tentatives de suicide)*	94	80	54
- nombre de personnes blessées graves (hors suicides et tentatives de suicides)*	58	48	41
- nombre de suicides*	295	314	302
PN (passage à niveau) inscrits au programme de sécurisation nationale supprimés	5	5	6

ISC : Indicateurs de sécurité communs
*2015 et 2016 : chiffres mis à jour selon le rapport annuel de la sécurité

- **Intervention en milieu scolaire**

Dans le cadre de la convention de partenariat avec le ministère de l'Education nationale, SNCF mène des actions de sensibilisation auprès des jeunes pour prévenir les risques d'accidents et inciter aux bons comportements dans les transports collectifs. Sur l'année scolaire 2016-2017, plus de 228 000 jeunes ont été sensibilisés par 590 Volontaires en Milieu Scolaire (VMS) dont 147 sont des agents SNCF Réseau.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Nombre d'interventions en milieu scolaire (nb)	9 342	10 490	9 879
- dont nombre d'interventions des VMS de SNCF Réseau	1 599	1 996	1 928
Nombre de VMS de SNCF Réseau (nb)	147	127	88
Nombre de jeunes sensibilisés par les VMS SNCF (de sept à sept) (nb)	228 408	246 300	244 317

4.2.4. Sécuriser nos infrastructures face au changement climatique

Avec des événements climatiques de plus en plus violents et récurrents, les circulations sont perturbées et les infrastructures ferroviaires sont soumises à de fortes contraintes. Le secteur des transports étant potentiellement le secteur où les enjeux seront les plus forts, l'adaptation et la résistance technique de la voie, des installations et équipements électriques, des ouvrages tels que les ponts ferroviaires, etc. sont les nouveaux grands défis de SNCF Réseau pour faire face aux événements climatiques extrêmes.

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

- les fortes chaleurs dilatent les rails et les caténaires ;
- les grands froids, gel et givre, peuvent provoquer des dommages aux caténaires, au matériel roulant ou aux systèmes d'aiguillage ;
- les orages et fortes pluies entraînant des inondations peuvent dégrader les ouvrages d'art, les ouvrages en terre, les systèmes et installations électriques des trains ou de signalisation ;
- les vents et les tempêtes peuvent provoquer des chutes d'arbres sur les voies et sur les caténaires qui alimentent les trains en électricité, ce qui impacte les circulations et la sécurité sur le réseau.

Afin de réduire la vulnérabilité de l'infrastructure face aux inondations, SNCF Réseau a réalisé en 2016 et 2017 des Analyses de vulnérabilité détaillée (AVD) de l'infrastructure ainsi que le recensement des installations techniques critiques du réseau afin, notamment, de cartographier les établissements et installations à risques situés en dehors des TRI (Territoires à Risques Inondations). En 2018, les Plans de continuité de l'activité (PCA) améliorés sur l'ensemble du territoire national seront rédigés.

SNCF Réseau cofinance une thèse suivie par Caisse des Dépôts et Consignation Climat Recherche dont l'objet est d'analyser la manière dont les connaissances scientifiques sur le changement climatique sont appropriées par les décideurs économiques et la façon dont elles participent à la prise de décision en vue de l'adaptation des infrastructures.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Part des retards des trains en minutes pour cause d'intempéries sur le total des causes imputables à la gestion de l'infrastructure (%)*	13,81	12,54	11,9
Nombre de Plans de continuité d'activités (PCA) régionaux réalisés (nb)	1	1	1

*Pour 2016 : chiffre mis à jour

4.3. ENJEU ENVIRONNEMENTAL : REDUIRE NOTRE EMPREINTE ECOLOGIQUE ET CONSOLIDER NOS ATOUTS ENVIRONNEMENTAUX

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

- **La gestion de nos consommations des ressources**

Le développement économique et démographique exerce des pressions croissantes sur les matières premières, les écosystèmes, les sols, l'air et l'eau. Le renouvellement des éléments constitutifs des infrastructures ferroviaires entraîne un prélèvement des ressources de la planète et génère d'importants volumes de déchets à traiter.

Aussi, pour contribuer à préserver ces ressources naturelles, l'entreprise s'attache à optimiser leur utilisation, à favoriser le réemploi, la réutilisation, la réparation de certaines pièces et à repenser les produits de demain. Le réemploi interne génère ainsi des économies de ressources importantes (ballast, rails, traverses béton...) et des économies logistiques (transport, stockage...).

Concernant les consommations d'eau, une démarche progressive d'actions de réduction de la consommation d'eau est mise en place, avec le déploiement par étapes de la surveillance des consommations et un programme d'actions ciblées de recherche et de traitement des fuites.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Quantité de ressources achetées, par nature :			
- Traverses en bois (unités)	370 600	374 245	360 000
- Traverses en béton (M)	1,53	1,50	1,34
- Rails (tonnes)	175 904	154 000	159 765
- Ballast (Mt)	2,3	2,35	2,26
- Cuivre caténaires (tonnes)	1750	1 657	2 072
- Papier (tonnes)	1430	1 412	1 450
Consommation d'eau des sites tertiaires et industriels (M m3)	2,5	2,77	NC

- **Notre engagement pour l'économie circulaire des produits déposés de la voie**

SNCF Réseau est engagé dans une démarche d'économie circulaire forte et ambitieuse dont l'objectif est d'industrialiser les processus qui permettront de passer de la gestion des déchets à celle des ressources et d'en faire un véritable capital matière.

L'économie circulaire est aussi une opportunité de repenser les pratiques en innovant, de repenser les liens avec les parties prenantes et l'éco système fournisseurs/ prestataires et de créer de la valeur en territoire.



Signature

Les Objectifs principaux de cette démarche à l'horizon 2025 sont de 3 ordres :

- sécuriser les approvisionnements en matières premières ;
- donner une seconde vie aux produits de dépose en associant nos fournisseurs industriels à leur réutilisation et ainsi réduire l'impact environnemental des matières premières ;
- être un acteur de référence de l'économie circulaire et devenir des clients stratégiques des industriels.

Grâce à 3 axes de développement lancés depuis 2016 :

- industrialiser les filières innovantes de recyclage, de réemploi et de réutilisation sur les segments stratégiques (ballast, traverses bois et béton, rails, métaux non ferreux...);
- sécuriser la traçabilité des flux de matières approvisionnés pour les chantiers ferroviaires ;
- créer un business model responsable et innovant en donnant du sens et en accompagnant les collaborateurs de l'entreprise dans cette nouvelle démarche.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Ventes de matériaux en fin de vie (M€)*	37,5	27,8	33
Quantité totale de déchets dangereux produits hors traverses bois et amiante (tonnes)	1768	2 680	2 493
Part de rails réemployés (%)	0	3,5	7
Part de rails recyclés (%)	100	96,5	93
Part de ballast réemployé en suite rapide (%)	30 à 50	30 à 50	30 à 50
Tonnes de papier et carton usagés collectées et remises en filière (tonnes)	nd	1 294	nd
Volume d'amiante (tonnes) :			
- retiré du patrimoine bâti	nd	620	673
- retiré des installations ferroviaires (signalisation)	263	76	40
Volume de traverses bois valorisées énergétiquement (tonnes)**	67 753	78 303	62 244

*2015/2016 : -13% pour les indices du cours de la ferraille et -11% pour ceux du cuivre

**2016 : Chiffre mis à jour

4.3.2. Respecter les écosystèmes naturels en tant que bien commun

- La préservation des milieux naturels

SNCF Réseau est particulièrement concerné par l'enjeu de préservation de la biodiversité car les lignes ferroviaires peuvent modifier la cohérence écologique des écosystèmes et modifier les échanges entre espèces.

Par exemple, certains ouvrages ferroviaires font obstacle à la migration des espèces piscicoles ou à la continuité sédimentaire ; c'est pourquoi il convient de modifier les ouvrages ou abords d'ouvrages ferroviaires afin de rétablir la continuité écologique des cours d'eau listés comme prioritaires par arrêtés préfectoraux. Toutefois, les abords de voies ferrées peuvent également jouer un rôle de support aux corridors écologiques puisque beaucoup d'espèces animales y trouvent refuge, y transitent ou peuvent y trouver un environnement favorable à un moment de leur vie. Concernant la richesse végétale, beaucoup d'espèces, parfois très intéressantes ou rares, se développent sur les abords.

SNCF Réseau prend en compte l'environnement dans les études de conception des projets ferroviaires grâce à un processus itératif d'études et de concertation avec des spécialistes du domaine et ce à des échelles de précision croissante. L'entreprise privilégie en premier lieu l'évitement des impacts sur les milieux naturels les plus sensibles. Lors de grosses opérations sur ouvrages existants, SNCF Réseau tâche

40 - RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017

d'intégrer les enjeux écologiques afin de rendre les installations les plus transparentes possibles.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Nombre de continuités écologiques des cours d'eau rétablis sur les 110 inscrits à la réglementation (nb) - cumulés	7	6	2

- Une politique raisonnée de maîtrise de la végétation de nos emprises

Afin de réduire les risques d'accidents liés à la végétation aux abords des voies, chaque établissement de maintenance élabore un schéma directeur pluriannuel d'entretien de la végétation qui permet de prioriser les zones à traiter (ex : arbres à risque) avec l'aide d'un spécialiste végétation désigné ou d'une structure externe compétente (ex : Office National des Forêts). Ainsi les interventions sont mieux appréhendées, la gestion plus adaptée et les travaux et coûts associés moins conséquents. Ces interventions ont également un gain sur le plan écologique avec un retour à des milieux ouverts, favorables à la biodiversité.

Pour la maintenance des voies et des pistes de sécurité, SNCF Réseau utilise des produits phytosanitaires de manière raisonnée afin de répondre aux impératifs de sécurité et de régularité des circulations, du personnel, des voyageurs et des secours. L'objectif d'absence de végétation sur ce périmètre est lié au besoin de garantir la visibilité pour les conducteurs de trains mais aussi pour la sécurité routière (aux passages à niveau notamment). Elle permet également de maintenir les qualités drainantes et d'élasticité de la plateforme.

Néanmoins, SNCF Réseau s'engage à être exemplaire dans ses choix d'usages. Pour cela, elle teste des méthodes et des aménagements visant à limiter l'usage des produits phytosanitaires, telles que la pose de nattes anti-végétation sous les pistes ou l'éco-pâturage sur les abords. Le système d'information géographique pour la maîtrise de la végétation (SIGMA), qui recense les périmètres de protection de captages d'eau potable et Zones Non-Traitées (ZNT), constitue un outil d'aide à la décision et de traçabilité pour les chantiers d'entretien de SNCF Réseau. Ainsi les trains, quads et camions désherbeurs sont dotés de GPS d'origine agricole adaptés aux moyens ferroviaires. Quant aux applications de produits phytosanitaires, elles sont décidées et réalisées par des agents détenteurs du Certiphyto, qui garantit une très bonne maîtrise. Enfin, les solutions utilisées sont moins dosées que les préconisations des fabricants.

En mars 2017, un marathon de l'innovation a été organisé avec des experts internes, des équipes lauréates du challenge étudiant qui a été lancé au niveau mondial, des chercheurs, des associations de protection de l'environnement, d'autres gestionnaires d'infrastructures linéaires et d'autres gestionnaires d'infrastructure ferroviaire étrangers. Ce marathon a permis de partager les techniques et de faire émerger plusieurs concepts et de nouvelles idées d'alternatives à l'utilisation du glyphosate, comme l'utilisation de technologies laser et UV, l'ensemencement choisi ou encore des robots.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Part des installations ferroviaires (RFN, Sites) couverte par des actions de réduction ou de suppression d'usage des produits phytosanitaires (%)	3,5	2,97	2,90

- Contribution à la connaissance et l'engagement partenarial

En 2017, SNCF Réseau a consolidé ses partenariats avec ses parties prenantes environnementales clés.

- L'initiative volontaire de versement des données écologiques aux inventaires nationaux a été reprise par l'Etat et rendue obligatoire via la loi cadre

biodiversité. SNCF a activement contribué à des séminaires de partage de connaissance organisés par et avec le ministère de l'environnement : séminaire sur la transparence écologique des ouvrages, sur la restitution de l'appel à projets 2014-17, etc.

- Membre fondateur du CILB (Club infrastructures linéaires et biodiversité) qui regroupe plusieurs gestionnaires d'infrastructures linéaires (ferroviaires, autoroutières, énergétiques, fluviales) SNCF Réseau soutient des projets de recherche dans le domaine de la biodiversité. Un deuxième appel à projets de recherche 2017-20 a été lancé en collaboration avec le Ministère de la transition écologique et solidaire et l'ADEME pour un montant global de plus de 2 millions d'euros.
- Le partenariat avec France nature environnement (FNE) se poursuit et des actions sont en cours telles que la rédaction d'un guide commun sur le bruit ferroviaire.
- La convention nationale SNCF Réseau et la Ligue de protection des oiseaux (LPO) a été déclinée en conventions régionales dans les régions Ile-de-France et Nouvelle-Aquitaine.
- La coopération avec la profession agricole (FNSEA et APCA) est entrée en action : mise en relation des interlocuteurs régionaux, rédaction d'un guide commun sur la réalisation des études agricoles, travaux sur la compensation, etc.
- La convention avec la Fédération nationale des chasseurs a été signée en 2017 et des actions qui visent à préserver la biodiversité et à améliorer la gestion de la faune sauvage à proximité des emprises ferroviaires sont d'ores-et-déjà engagées.
- Par ailleurs, SNCF Réseau est membre représentant du secteur des transports au Comité National Biodiversité.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Nombre de conventions de gestion avec des gestionnaires d'espaces naturels (nb) - cumulés*	44	48	40
Surface concernées (ha) - cumulés*	192	2.006	1.950

*2017 : Hors Partenariats Public-Privé (PPP)

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

Au regard de l'ensemble des modes de transport de marchandises et de personnes à l'échelle du territoire, le réseau ferré est le support d'une mobilité alternative plus durable car moins dépendante des énergies fossiles. Avec moins de 1% des émissions de CO₂ pour 10% des voyageurs et des marchandises transportés en France, le transport ferroviaire est un atout majeur dans la lutte pour la réduction des gaz à effet de serre.

Pour mesurer de façon précise sa contribution dans la lutte contre le changement climatique et à l'occasion de son premier Reporting Green Bonds, SNCF Réseau a rendu publique en 2017 la méthodologie élaborée pour évaluer l'impact carbone des investissements d'infrastructures ferroviaires financés par ses obligations vertes. Cette initiative a été saluée par les acteurs de l'Investissement Socialement Responsable, comme exemplaire pour l'exhaustivité et la transparence des informations communiquées. La méthode de calcul utilisée permet de mesurer :

- l'empreinte carbone des chantiers de renouvellement et de développement du réseau ;

- les émissions de CO₂ évitées par le maintien en service de lignes existantes ou la création de lignes nouvelles.

Suivant ces calculs, les investissements d'infrastructures financés par les Green Bonds de SNCF Réseau en 2017 (1,73 Mds €) ont permis d'éviter près de 5,9 millions de tonnes de CO₂ sur 40 ans, soit l'équivalent de l'empreinte carbone de 12 000 français sur 40 ans.

En outre, si le transport ferroviaire est une alternative intéressante dans le cadre des politiques climatiques, cela ne dispense pas l'entreprise d'œuvrer en faveur d'une meilleure efficacité énergétique et de la diminution de ses propres émissions de GES.

En 2017, SNCF Réseau a lancé sa politique Energie et acté ses ambitions de réduction des consommations d'énergie de 20% et de carbone de 25% sur la période 2015-2025

Pour atteindre ces objectifs, SNCF Réseau a défini des actions à court, moyen et long termes.

- Contribution à la transition énergétique

SNCF Réseau soutient la filière de production d'énergie renouvelable :

- l'entreprise achète 7% de sa consommation totale d'électricité pour le réseau ferroviaire sous forme d'électricité certifiée «garantie d'origine renouvelable» ;
- l'entreprise poursuit son effort d'identification des sites fonciers propices à la production d'énergie renouvelable.

A titre d'exemple, en septembre 2017, SNCF Immobilier s'est engagé dans la réalisation d'une centrale solaire sur le site de Surdon, dans l'Orne, qui accueillait autrefois une activité de créosotage de traverses en bois. L'entreprise a signé un bail emphytéotique d'une durée de 30 ans avec une société d'ingénierie spécialisée dans la production d'électricité issue d'énergie renouvelable. Les travaux ont débuté en octobre 2017 et la centrale sera fonctionnelle d'ici la fin du premier semestre 2018. Elle occupera une surface au sol de 17,5 Ha pour une puissance de 6.18 MW. De plus, SNCF Immobilier a lancé en 2014 un programme d'efficacité énergétique dont l'objectif principal est de réduire de 20% la consommation d'énergie de son parc immobilier (25 500 bâtiments tertiaires et industriels et 3 000 gares SNCF) entre 2012 et 2022.

Par ailleurs un programme de renouvellement de l'éclairage des quais de gare par un éclairage LED est en cours.

Le schéma directeur des engins moteurs 2013 - 2020 a pour objectif d'assurer la cohérence des investissements en cours et à venir sur le parc de locomotives et locotracteurs de SNCF Réseau. Il se traduit par un ajustement au plus juste des parcs engins, résultant de la meilleure prise en compte de ces ressources par les établissements : modernisation de matériel existant avec remotorisation pour prolonger son utilisation, acquisition d'engins neufs, mesure des consommations d'énergie de traction (gasoil et électricité).

En plus de l'amélioration de la performance environnementale amenée par la modernisation du parc diesel (réduction de la consommation de GNR⁸, respect des maxima d'émission de NO_x, HC et PM), une démarche volontariste particulière est menée dans le cadre du renouvellement des locomotives de secours LGV⁹, pour lesquelles la consultation lancée en 2018 intègrera une variante hybride (diesel + batterie).

Cernant le Parc automobile que gère SNCF Réseau (15 710 véhicules), 7^{ème} flotte française, la politique d'optimisation est orientée sur la baisse de la consommation de carburant par le

⁸ GNR : Gazole Non Routier

⁹ LGV : Ligne Grande Vitesse



Signature

renouvellement de 80% des véhicules légers dont l'émission de CO₂ devra être inférieure à 100gr de CO₂/km, le renforcement du déploiement des véhicules électriques et au rajeunissement du parc pour atteindre 90% des véhicules en location longue durée (LLD) en 2020. A fin 2017, le parc SNCF Réseau compte 177 véhicules électriques soit 1,1 % de son parc total. Un nouvel appel d'offres «Véhicules Electriques et Hybrides» va être initié afin d'élargir les possibilités d'acquisition de véhicules à faible émissions. Un projet d'équipement des véhicules en boîtiers télématique est à l'étude afin notamment d'optimiser l'utilisation du parc et envisager des solutions de partage des véhicules.

SNCF Réseau poursuit le déploiement de son programme d'éco-conduite des voitures de services, des locomotives et locotracteurs, et des engins travaux.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Pertes électriques propres à l'utilisation du réseau ferré électrifié (GWh)*	673	747	770
Part des trains circulant en traction électrique toutes EF confondues (%)	78	78	76,9
Consommation d'énergie des bâtiments des sites tertiaires et industriels :			
- électricité (GWh)**	326	342	86,5
- gaz (GWh)**	141	133	33,5
Consommation en carburant du parc auto (M L)	18,5	18,7	19,1
Consommation en carburant pour les engins de travaux et locomotives (M L)	11,0	11,9	11,6

*Pour 2017 : évolution du taux de pertes de 10% à 8,5% sur demande de l'ARAFER dans son avis sur l'HDS 2017

**Pour 2015 : données sur 6 mois dû à la réforme

- Bilan des émissions GES de SNCF Réseau et du système ferroviaire

SNCF Réseau confirme son ambition de mesurer l'impact carbone des travaux de renouvellement ou de développement de son réseau. En 2017, l'entreprise a réalisé un nouveau bilan carbone d'une opération de Renouvellement Voie Ballast (40 km en suite rapide), entre les gares de Gevrey et Sennecey en Bourgogne. L'objectif de SNCF Réseau à court terme, est de généraliser cette démarche de bilan carbone à l'ensemble de ses travaux d'infrastructure.

Par ailleurs la démarche d'économie circulaire de l'entreprise, notamment sur la réutilisation des produits déposés de la voie (rail, ballast, traverses...) et sur la conception des matériaux du futur contribue à nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Emissions de GES totales du Groupe Public Ferroviaire SNCF (scope 1+2) (kt eq CO ₂)	1056	1056	1056
Emissions de GES totales de SNCF Réseau (scope 1+2) (kt eq CO ₂)*	170	176	154
Tonnes de CO ₂ évitées grâce au système ferroviaire (kt eq CO ₂)	9 872	9 872	9 872

*Pour 2016 et 2017 : calcul au réel des consommations

Les indicateurs d'émissions de GES sont issus du BEGES réalisés tous les 4 ans, conformément à l'article 75 de la loi Grenelle II.

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

- La réduction de nos émissions polluantes

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

La politique de l'eau du GPF, déployée en 2016, vise à réduire la pression de l'activité sur la ressource en eau et sur les milieux aquatiques, elle fixe des objectifs de réduction des consommations et de réduction des rejets aqueux en provenance des activités industrielles.

Concernant les émissions de particules fines liées à la combustion des moteurs diesel de nos parcs automobiles, de locomotives et d'engins travaux, un schéma directeur de renouvellement du parc auto en électrique ou alternatif devrait dominer de façon conséquente les pollutions aériennes dommageables pour la santé.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Montants des provisions environnementales globales (M €)	167	169	147
Nombre d'événements environnementaux (nb)	14	18	20
Pourcentage des sites industriels (EIV, C2MI) ayant mis en place un suivi régulier des rejets (%)	88	88	nd

4.3.5. Intégrer la performance environnementale dans les pratiques métiers

- Sensibilisation et formation des collaborateurs aux enjeux environnementaux

Les collaborateurs de SNCF Réseau sont régulièrement sensibilisés aux enjeux du développement durable au travers d'articles réguliers et ciblés dans le journal de l'entreprise, sur le site intranet et sur les réseaux sociaux mais aussi grâce à l'édition des «fiches réflexes» sur les sujets à forts impacts et du Rapport d'activité responsable publié pour la 1^{ère} fois en 2017.

Les formations aux enjeux environnementaux traitent des domaines ciblés comme les bases de l'environnement industriel, le droit de l'environnement, les ICPE, les déchets, les SME, les audits environnementaux (selon la norme ISO 14001), les outils informatiques internes dédiés à l'environnement, mais aussi la protection de la nature, la loi sur l'eau, les procédures administratives, la concertation et une formation spécifique sur le bruit ferroviaire.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Nombre d'agents SNCF Réseau formés aux sujets environnement (nb)	124	113	66
Nombre d'heures de formation aux enjeux environnementaux dispensées à l'attention des agents SNCF Réseau (h)	1 233	1 305	529

- Mise en œuvre des démarches environnementales

SNCF Réseau est engagé dans une démarche environnementale certifiée ISO 14001 pour ses sites industriels et a mis en place une démarche de Système de Management Environnemental (SME) adapté, reprenant les principales exigences de la norme, dans tous les établissements opérationnels.

Concernant les filiales de SNCF Réseau, SFERIS a obtenu fin 2016 la certification ISO 14001 version 2015. Cette certification qui complète l'ISO 9001 et OHSAS 18001, concerne l'ensemble des activités de SFERIS que sont la production et la vente de toutes prestations de sécurité, de travaux, de maintenance, d'exploitation et de prestations intellectuelles (formation professionnelle, conseil, expertise) dans le domaine des réseaux ferrés.

En 2017, SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche structurante d'Ecoconception des produits, des systèmes et des projets, dont l'objectif principal est d'améliorer la performance environnementale sur le cycle de vie des projets ferroviaires en y réduisant l'empreinte écologique.

Une première liste d'environ 30 projets engagés dans l'écoconception, sur tout le territoire, a été établie. L'objectif est de suivre les performances de ces projets et d'en accroître

le nombre tous les ans. Certains documents de validation des différentes phases des projets et guides méthodologiques intègrent, d'ores et déjà, un paragraphe écoconception.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Nombre d'audits internes SME réalisés (nb)	5	4	nd

- L'innovation de SNCF Réseau, en appui de la modernisation responsable

Les projets d'innovation technologiques sont regroupés en grandes thématiques transverses tels que la réduction de l'empreinte environnementale et la réduction de la consommation énergétique.

De grands projets prioritaires d'innovation sont organisés pour moderniser la gestion du réseau et améliorer la sécurité, la robustesse et la performance de son exploitation.

La politique d'animation d'un réseau national d'acteurs de l'innovation participe à la diffusion de l'innovation dans les régions et son implication dans les problématiques locales

L'innovation à SNCF Réseau favorise aussi les collaborations avec des PME et associations innovantes contribuant ainsi au développement des territoires. La sous-traitance vers des entreprises de l'économie sociale et solidaire – aide à l'insertion, par exemple – est également mise en avant. Les partenariats avec les associations, faisant la promotion d'entrepreneurs «verts et sociaux», permettent également d'inspirer les collaborateurs et ainsi de leur donner davantage de moyens pour être acteur de la transformation de l'entreprise.

Le réseau SYNAPSES du GPF réunit près de 300 experts scientifiques et techniques, dont plus de la moitié sont à SNCF Réseau, afin de mutualiser les connaissances et les compétences et permettre la transversalité des disciplines hors d'un cadre hiérarchique. Le cluster Développement Durable est une communauté transverse d'acteurs qui coordonne et anime l'innovation, l'excellence scientifique et technique dans ce domaine, au service des ambitions de l'entreprise.

En 2017 l'accélérateur de projets de la direction de l'innovation (Programme AIR – Accélération, Innovation, Rupture) est devenu l'outil majeur du nouveau dispositif d'émergence et d'accompagnement de projets innovants.

Ainsi avec le programme AIR et en partenariat avec des startups, SNCF Réseau explore des problématiques d'internet des objets, de data science, d'intelligence artificielle, de dématérialisation de processus. Par exemple :

- Analyse des fissures sur ouvrage d'art via des drones
- Table tactile pour visualiser et manipuler la data à plusieurs
- Robot désherbeur chimique ou mécanique autonome, en réponse à l'interdiction du glyphosate dans 3 ans

Digitalisation de fiches de maintenance d'engins 4 axes, engins rails/route, pouvant circuler sur le rail aussi bien que sur la route.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Nombre de projets d'études en recherche et recherche appliquée (nb)	129	126	99
Nombre de projets d'études en recherche et recherche appliquée liés à des questions RSE (nb)	29	21	27
Montant des investissements en recherche et recherche appliquée (k €)	13 772	12 773	11 900
Montant des investissements en recherche et recherche appliquée liés à des questions RSE (k €)	2 754	2 693	1 300

- L'Autorité environnementale garante de nos pratiques métiers dans les projets

SNCF Réseau représente l'un des principaux porteurs de projet auprès de l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (AE- CGEDD). Cette instance indépendante, créée en 2009, a comme rôle de :

- prendre la décision de soumettre ou non un projet d'investissement à la réalisation d'une étude d'impact, en application de la procédure d'examen au cas par cas ;
- émettre un avis sur la qualité des études et de l'information apportée au public sur les études d'impacts des projets ferroviaires, avis publié et joint au dossier d'enquête publique.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Nombre d'avis sur études d'impacts émis par l'Autorité environnementale (AE) (nb)	8	18	9
Nombre de cas par cas déposé auprès de l'AE (nb)	14	24	11
Nombre de cas par cas ayant conduit à une décision de l'AE de ne pas faire une étude d'impact (%)	8	20	10

4.4. ENJEU SOCIAL : AMELIORER NOTRE PERFORMANCE SOCIALE

4.4.1. Mettre le management de proximité au cœur de la production

La sécurité ferroviaire, la performance industrielle et la responsabilité sont au cœur des métiers de production de SNCF Réseau. C'est pourquoi, dans ce contexte de rigueur, une meilleure gestion de la charge de travail des encadrants opérationnels Directeur d'Etablissement (DET), Dirigeant d'Unité de production (DU), Dirigeant de Proximité (DPX) est prioritaire pour SNCF Réseau. La transformation managériale, qui vise à préparer, accompagner et responsabiliser l'encadrement de proximité, est indispensable pour réussir la performance industrielle attendue.

En cohérence avec le déploiement des programmes PRISME et H00 (sécurité et robustesse du réseau), l'ensemble des entités de SNCF Réseau a travaillé pour contribuer à l'objectif: «au moins 50% de temps de travail des encadrants opérationnels est sanctuarisé pour assurer la mission d'encadrement».

- Disponibilité des DPX

Le programme expérimental «démarche Mentoring» a été mis en place dès janvier 2017 vers les managers M&T d'Ile-De-France dans le cadre des dispositifs de professionnalisation des managers opérationnels.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Temps consacré à l'encadrement opérationnel par les DPX (%)	41,8	39,5	37,6

4.4.2. Développer l'employabilité

- Effectifs¹⁰

En 2017, l'effectif de SNCF Réseau se stabilise (-177) avec un effectif disponible (ED) à fin décembre de 53 624 (hors SFERIS).

Classé 6ème recruteur en 2017 sur le territoire national, SNCF Réseau a recruté massivement de nouveaux collaborateurs soit

¹⁰ Toutes les données sociales des tableaux de cette partie sont comptabilisées pour SNCF Réseau hors SFERIS



Signature

02 – Rapport de Gestion

2 832 nouveaux embauchés. Cet effort de recrutement contribue à la capacité de SNCF Réseau à faire face au volume de travaux lié aux grands projets franciliens notamment, et à la réussite de l'enjeu majeur qu'est le renouvellement générationnel.

INDICATEURS	2017	2016	2015	
Nombre total de salariés (situation au 31 décembre) hors alternants et contrats aidés (effectif réel) (nb)	54 299	54 476	54 118	
Répartition des agents par collèges (nb)	Cadres Supérieurs	732	692	547
	Cadres	13 704	13 295	13 358
	Maîtrise	20 584	20 747	20 581
Répartition géographique des agents (nb)	Exécution	19 279	19 742	19 632
	Île-de-France	16 791	16 440	16 421
	Province	37 508	38 036	37 697
Répartition des agents par type de contrat (nb)	CDI	54 046	54 187	53 902
	CDD	253	289	216
	Alternants	2 074	2 215	2 170
Effectif total par tranche d'âges (de 5 en 5) (nb)	Contrats Aidés	24	41	92
	- moins de 26	3 898	4 095	2 811
	- de 26 à 30	7 689	7 352	6 564
- de 31 à 35	7 579	7 350	7 013	
- de 36 à 40	7 731	7 454	7 211	
- de 41 à 45	8 241	8 200	8 130	
- de 46 à 50	7 133	6 833	6 808	
- de 51 à 55	7 090	8 094	8 366	
- de 55 et plus	4 938	5 098	7 215	
Nombre total de recrutements (nb de CDI)	2 832	3 086	2 259	
- dont Cadres permanents (nb)	1 972	2 260	1 775	
- dont Contractuels (nb)	860	826	479	
Nombre d'alternants recrutés en CDI (nb)	633	702	391	
Nombre total de licenciements (nb de CDI)	151	95	181	
Nombre de salariés selon les régimes de travail (A pour régime de bureau et B+C pour régimes en horaires décalés dont WE et nuit) (nb)	A	8 047	8 115	8 144
	B+C	46 252	46 361	45 974
Charges de personnel brutes (M €)	3 440	3 367	3 402	
CMA: Coût Moyen Agent (situation au 31 dec.) (€)	62 886	61 786	60 603	
Montant brut total des 10 plus hautes rémunérations (M €) *	2,4	2,3	2,7	
Taux d'absentéisme par maladie (%)	3,76	3,81	3,79	
Nombre de jours d'absence par agent (nb)	9,45	9,64	9,4	

*2017 : augmentation due principalement à l'effet année pleine du Président

- La politique de formation

SNCF Réseau a appuyé sa politique formation sur le nouveau cadre conventionnel de la branche ferroviaire et particulièrement sur le volet Formation de la Convention Collective Nationale Ferroviaire.

Le projet Réseau 2020 a guidé les orientations formation de SNCF Réseau dans le but d'atteindre l'excellence ferroviaire, d'améliorer la sécurité, la qualité des sillons, la régularité et la robustesse du réseau.

Par ailleurs, SNCF Réseau s'inscrit dans la politique du groupe public ferroviaire en terme d'unité sociale : les métiers de SNCF Réseau contribuent à l'offre de parcours professionnels variés et attractifs pour l'ensemble des salariés du groupe, avec un objectif de plus forte parité hommes/femmes.

Afin de mieux répondre aux besoins des établissements et aux attentes des stagiaires, SNCF Réseau s'est attaché à poursuivre la rénovation du système de formation dans son ensemble, au point de vue de son organisation, des contenus dispensés, des méthodes et des outils pédagogiques, en y intégrant l'innovation technologique et le digital.

Les méthodes et outils de formation évoluent afin de développer les compétences techniques et de transmettre le savoir-faire en s'appuyant sur les nouvelles technologies pour préparer l'accompagnement des salariés au saut du digital.

Cet enjeu est essentiel compte-tenu des volumes de formation nécessaires au maintien et transfert des compétences dans un contexte de fort renouvellement générationnel.

44 - RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017

Fidèle à ses valeurs au regard de l'apprentissage, SNCF Réseau a poursuivi l'évolution de sa politique alternance en alimentant en compétences l'ensemble des collèges. Il propose une gamme de formations couvrant les diplômes entre le bac pro, le BTS, la licence, mais également les diplômes d'ingénieurs. Fondée en 1959, l'École supérieure des cadres de l'infrastructure (ESCI), a été rebaptisée SupRéseau cette année. Cette école a pour vocation de créer une culture managériale SNCF Réseau et de former des managers opérationnels de haut niveau.

Pour atteindre ces ambitions, l'investissement consenti en formation est donc resté à un niveau élevé en 2017, avec plus de 2,5M d'heures de formations initiale et continue.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Nombre d'heures de formation réalisées dans l'année (milliers d'h)	2 641	2 472	2 552
Part de la masse salariale dédiée à la formation (%)	7,65	7,48	6,80

- Relations sociales

2017 est une année de transition pour les relations sociales entre deux années importantes : 2016 qui a été marquée par l'installation des instances issues des élections de 2015 et 2018 qui sera une nouvelle année électorale marquée par la mise en œuvre des dispositions des ordonnances de l'automne 2017.

Parmi les accords signés par le Groupe Public Ferroviaire, l'accord sur le forfait jour a commencé à être déployé en fin d'année et l'accord sur le télétravail a mis en place des formules innovantes.

2017 n'a pas connu de mouvements sociaux majeurs concernant SNCF Réseau, les principales actions ayant été les journées de grève interprofessionnelles liées aux ordonnances à l'automne.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Nombre d'accords GPF dans l'année (nb)	4	4	22
Nombre de préavis déposés (nb)	241	255	199

- Intéressement et rémunération

La Direction de SNCF Réseau a négocié en 2015 avec les organisations syndicales un accord d'intéressement qui concerne l'ensemble du personnel pour les années 2015 à 2017.

L'accord traduit la volonté de reconnaître la contribution de chacun à la réussite des objectifs de l'EPIC ; il est fondé sur la réussite de trois critères :

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

En 2017, le niveau d'atteinte de ces critères s'établit à 1,05% de la masse salariale.

La NAO (Négociation Annuelle Obligatoire) n'a pas permis d'aboutir à un accord entre la direction et les organisations syndicales. Néanmoins, à l'issue des échanges qui ont eu lieu, la direction a décidé la mise en œuvre de plusieurs mesures prioritaires en faveur des salariés occupant les premières positions de rémunération dans la grille salariale.

4.4.3. Valoriser l'accès des femmes à tous les emplois et lutter contre les discriminations

- Promouvoir l'égalité professionnelle et la mixité

Pour aller plus loin et renforcer les orientations de l'accord d'entreprise 2015-2018, deux manifestes en faveur de l'égalité professionnelle femmes-hommes et de la mixité ont été

rédigés. Le second, rédigé en 2017 a été signé par l'ensemble des membres du COMEX et est construit selon 3 axes :

- changer les mentalités et développer une culture managériale inclusive,
- garantir à toutes et tous l'Egalité professionnelle tout au long de la carrière,
- recruter des femmes.

Chacun des membres du COMEX et une centaine de directeurs d'entités et d'établissements se sont engagés pour concrétiser et mettre en action ces ambitions. Cela marque une volonté forte de la ligne managériale d'évoluer et de faire progresser la mixité.

Une majorité des CODIR de SNCF Réseau a participé au dispositif de sensibilisation «Mixité en jeu».

SNCF Réseau veut augmenter le taux de féminisation en particulier dans les métiers techniques. En effet, en 2017, ce taux reste très faible dans le collège Exécution (7,3%) alors qu'il augmente régulièrement dans le collège Maîtrise (12% en 2016 contre 12,6% en 2017) et pour le collège Cadre (19% en 2016 contre 19,9% en 2017). En moyenne, le recrutement de femmes représente 16% des recrutements.

De nombreuses actions sont mises en place grâce au réseau d'une centaine d'acteurs mixité mis en place en 2016, notamment :

- organisation locale des «girls' Day» dont l'objectif est de faire évoluer les représentations et d'inciter les femmes à postuler sur les métiers ferroviaires. Le 14 décembre dernier, de nombreuses jeunes lycéennes et étudiantes ont pu découvrir l'univers et les métiers de SNCF Réseau ;
- organisation dans le cadre de la semaine de la mixité de conférences, animation, échanges au sujet de la mixité sur l'ensemble des entités de SNCF Réseau ;
- animation des collectifs d'acteurs mixité ;
- création de cercles d'hommes s'engageant sur la mixité «Happy men».

INDICATEURS	2017	2016	2015
Global	12,6	12,1	12,0
Part des femmes dans l'effectif global et par collège (%)			
Cadres Supérieurs	14,5	14	15,0
Cadres	19,9	19	18,6
Maîtrise	12,6	12	12,4
Exécution	7,3	7	7,1
Part des hommes dans l'effectif global et par collège (%)			
Global	87,4	87,9	88,0
Cadres Supérieurs	85,5	86	85
Cadres	80,1	81	81,4
Maîtrise	87,4	88	87,6
Exécution	92,7	93	92,9
Pourcentage de recrutement féminin (%)	16,2	14,8	13,8
Pourcentage de recrutement masculin (%)	83,8	85,2	86,2
Part des femmes cadres recrutées chez Réseau (%)	32,7	39,0	35,1
Part des femmes au sein des organes de gouvernance (%)	35	42	40,0
Part de femmes sur poste de management opérationnel (DET, DT) (%)	10,8	11,3	8,3

- Handicap et emploi

La réussite de l'intégration est essentielle pour les salariés en situation de handicap mais aussi pour le collectif de travail ainsi que pour les managers.

Afin de donner l'envie de porter encore plus loin cette qualité d'intégration, un travail a été engagé dans le but de constituer des fiches pédagogiques permettant de répondre aux questions des établissements concernant, d'une part, les droits et les devoirs en matière de politique handicap et, d'autre part,

les bonnes pratiques en matière de compensation du handicap.

2017, c'est également la poursuite et le développement du dispositif Hantrain sur de nouveaux métiers, permettant à des personnes en situation de handicap de se former et d'accéder à un emploi. L'efficacité et les valeurs de ce dispositif sont reconnues en dehors de l'entreprise, puisqu'il a reçu le prix «BFM Business/émission 1ère chance» en octobre 2017.

La nature des différents aménagements mis en œuvre en 2017 souligne bien la diversité des besoins et des réponses apportées. Ils ont permis de contribuer à améliorer l'expression des compétences, la préservation de la santé, une meilleure intégration dans le collectif de travail ou encore le reclassement sur un poste plus adapté à la situation de handicap.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Nombre de travailleurs handicapés (nb)	2046	2 074	2 069
Taux d'emploi des travailleurs handicapés (%)	3,64	3,67	3,63

- *Contrat de génération et transmission des compétences à SNCF Réseau*

Dans un contexte de très fort renouvellement des ressources humaines, le transfert et le développement des compétences des collaborateurs restent un enjeu majeur pour SNCF Réseau. Ainsi, pour accompagner l'intégration des nouveaux embauchés dans les établissements de nombreux dispositifs ont été mis en place et se sont renforcés cette année : alternance pilotée, mentorat, co-développement ...

4.4.4. Garantir le bien-être au travail de chacun

- *Qualité de vie au travail (QVT)*

Dans son programme «Mieux vivre au travail» pour l'amélioration de la qualité de vie au travail et la gestion du stress, SNCF propose un plan en plusieurs volets avec comme objectifs la détection des situations à risques par le suivi d'indicateurs comme le taux d'absentéisme, la fréquence et la gravité des accidents du travail, le nombre de Demandes de Concertation Immédiate (DCI) en lien avec les conditions de travail, ou portant sur des cas individuels.

- *Baromètre Allure*

Dans un contexte de transformation majeure de l'EPIC SNCF Réseau, l'écoute annuelle des collaborateurs à travers le baromètre Allure est essentielle. La moitié des salariés est interrogée tous les ans. En 2017, 55% des collaborateurs concernés ont répondu au questionnaire construit autour de sujets communs et de questions spécifiques à certains métiers.

SNCF Réseau réaffirme sa volonté de renforcer les actions qui font progresser les thématiques : Travail, Fonctionnement collectif, Management, Confiance, l'Engagement et la Qualité de Vie au Travail (QVT), en favorisant en particulier l'échange de bonnes pratiques.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Note sur la Qualité de vie au travail dans le baromètre Allure (sur 100)	68	67	nd
Note de la question sur les conditions de travail (sur 100)	73	75	nd
Note de la question sur l'équilibre vie professionnelle/vie privée (sur 100)	68	69	nd

- *La prévention des risques psycho-sociaux*

La DRH du Siège de SNCF Réseau pilote une démarche volontariste d'évaluation des Risques Psycho-Sociaux (RPS) auprès des 1700 salariés du Siège. L'évaluation de ce type de risques se fait à l'aide d'une grille de 25 questions proposées à des groupes de salariés potentiellement exposés aux mêmes risques de par leur métier (92 groupes pour 1700 salariés). Les résultats anonymes (verbatim et pistes d'amélioration) sont

46 - RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017

présentés aux managers pour élaboration de plans d'action présentés ensuite au CHSCT avant d'être consignés dans le Document Unique. Un suivi de l'avance des actions est à l'ordre du jour des réunions trimestrielles du CHSCT. Cette démarche s'articule avec le baromètre ALLURE tout en le complétant.

- *Fin de carrière*

Pour faciliter la transition entre activité et retraite, il est proposé à tous les agents en fin de carrière dont l'ancienneté varie entre 18 et 23 ans, la possibilité d'aménager leur temps de travail, sous la forme d'une cessation progressive d'activité (CPA), fixe ou dégressive, pouvant aller de 1 à 3 ans (avec une durée du travail de 50 à 80% du temps complet), avec des mesures liées à l'exercice d'un métier à pénibilité pendant au moins 12 ans, ou d'un temps partiel de fin de carrière à 91,4% du temps complet. En outre, un sous-compte de fin d'activité du compte épargne temps (CET) leur permet de cumuler jusqu'à deux cent cinquante jours afin de quitter l'entreprise plus tôt.

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

- *Temps partiel*

A la suite de la signature de l'accord collectif relatif au temps partiel, les salariés de SNCF Réseau ont la possibilité de réduire leur durée de travail hebdomadaire à 50% ou 91,4% du régime de travail. L'accord mixité prévoit une approche de soutien dans l'équilibre vie professionnelle et vie privée, et peut donner des suites favorables à une demande de temps partiel exprimée pour le père ou la mère.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Part des temps partiels dans l'effectif (%)	5,8	5,8	5,8

- *Télétravail*

La mise en œuvre du télétravail répond à une aspiration grandissante des salariés à disposer de davantage de souplesse, d'autonomie au travail et à un meilleur équilibre entre vie personnelle et vie professionnelle.

L'accord du 7 juillet 2017 apporte un cadre protecteur à la pratique du télétravail dans l'entreprise. Il permet aux salariés de disposer d'une organisation du travail qui améliore la qualité de vie au travail en limitant les trajets, la fatigue, le stress et les risques s'y rattachant.

S'il requiert l'accord du manager, le télétravail repose sur une confiance mutuelle entre le collaborateur et son manager.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Nombre de salariés en télétravail (nb)	1 061	596	507

4.5. ENJEU SOCIÉTAL : RENFORCER NOTRE IMPLICATION TERRITORIALE

4.5.1. Inscrire le dialogue territorial au cœur de nos pratiques

Implantée sur l'ensemble du territoire français, l'entreprise met en place des actions d'information et de concertation en direction des citoyens, des collectivités et de toute partie prenante concernée par ses projets.

➤ Concertation et dialogue territorial, au cœur de la réussite de projet

Depuis plus de 15 ans, SNCF Réseau met en place une politique de participation du public autour de trois piliers clés : la prise en compte des besoins du territoire, l'intérêt socio-

économique de ses projets et la préservation de l'environnement.

A l'impulsion donnée par le législateur, se sont ajoutées des démarches innovantes et volontaristes, mises en œuvre par SNCF Réseau dès 1997. L'entreprise a ainsi signé le 14 décembre 2016, la Charte de la participation du public du ministère de l'Environnement.

Suppression d'un passage à niveau, modification d'infrastructures en gare, création de pôles d'échanges multimodaux ... autant de projets qui peuvent être source de conflits. C'est pourquoi SNCF Réseau multiplie les séquences de dialogue -de l'émergence d'un projet à la préparation d'un chantier- en fonction des procédures et de la sensibilité territoriale.

Ainsi, l'entreprise mise de plus en plus sur des dispositifs de concertation plus pédagogiques, interactifs et proches du public, tels que par exemple des ateliers citoyens, des rencontres voyageurs et riverains et le développement d'outils digitaux de participation.

Acteur reconnu auprès de ses parties prenantes, l'entreprise poursuit cette dynamique d'ouverture, de transparence et de dialogue pour faire converger les attentes de ses clients et des territoires au service d'un réseau plus circulé et plus durable.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Nombre de concertations (nb)	32	35	26
- dont nombre de concertations volontaires (nb)	8	17	14
Nombre de partenariats avec des associations nationales et locales en matière de développement durable (nb)	85	104	111

4.5.2. Contribuer activement au développement économique et social des territoires

A travers son activité foncière et immobilière

- Cessions et participation à la politique de logements nationale

Au total SNCF Réseau aura réalisé 296 opérations de cessions pour un total de 240 hectares qui permettront de développer près de 3 492 logements.

La principale opération 2017 concerne la première cession d'un terrain et d'un volume à la société du Grand Paris à Bécon les bruyères.

En termes de perspectives, les sites des Gobelins et une partie de la gare des invalides ont été retenus dans le cadre de l'appel à projet urbain innovant «réinventer Paris 2», 3 sites sont inscrits dans le périmètre de «Réinventons la métropole du Grand Paris», Argenteuil, les Ardoines et Pleyel. L'annonce des JO 2024 accélère la recomposition urbaine du Nord de Paris où SNCF Réseau possède plusieurs implantations (Hébert, Dubois, Gare des Mines) inscrites au protocole signé avec la ville de Paris en 2016. En parallèle, les discussions sur l'implantation du futur CHU à St Ouen se poursuivent. Enfin deux nouveaux protocoles fonciers ont été signés en 2017, Grand Lyon et Reims.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Surfaces cédées dans l'année (hectares)	240	1 474	107
<i>Dont surfaces cédées pour la création de logements (hectares)</i>	218	23	15
Nombre de logements créés (nb)	3 492	2 132	950
<i>Dont nombre de logements sociaux créés (nb)</i>	1 362	1 099	600

- Rationalisation des implantations tertiaires

Le 13 octobre une nouvelle prise à bail de 29 000 m2 sur St Denis a été signée qui permettra d'accueillir les équipes Réseau Ile de France et la DSI SNCF Réseau.

- Participation au développement des opérations foncières

Lors de sa séance du 7 septembre 2017, le Conseil d'Administration de SNCF Réseau a décidé la création par SNCF Réseau d'une société holding immobilière dont l'objet principal est la prise de participation dans des sociétés dédiées à l'aménagement et à la promotion de biens fonciers et immobiliers cédés par le groupe public ferroviaire.

- Accompagnement de la rénovation du Réseau

SNCF Réseau rénove ses structures de formation, une première étape est franchie en 2017 avec la création de nouveaux bâtiments à Nanterre. Les équipes direction maintenance et travaux (DMT) Ile de France qui représentent 40% des effectifs Maintenance et Travaux ne disposaient pas de centre dédié. La formation sur ce site pourra atteindre 58 000 journées stagiaires en 2021 et préparer les agents aux échéances de travaux de régénération du réseau Francilien pour les 10 ans à venir. Ces nouveaux bâtiments préfigurent des évolutions semblables à programmer dans d'autres grandes métropoles régionales.

En juillet 2017 SNCF Réseau a mis en service un nouvel atelier de près de 5 000 m2 dédié à l'assemblage des appareils de voies et leur expédition par wagon-pupitres (WP). Cette opération lancée en 2015 fait partie du projet d'industrialisation des appareils de voie devant permettre de réaliser sur les 10 à 15 prochaines années 550 renouvellements d'appareils de voie par an, objectif fixé dans le cadre du Grand Plan de Modernisation du Réseau.

- Mise en valeur des lignes non circulées

SNCF Réseau est propriétaire d'environ 8 000 km de linéaires sans trafic et sans perspectives de réouverture à court ou moyen terme. Il accompagne la valorisation de ce patrimoine sous forme notamment d'exploitations ferroviaires touristiques ou de voies vertes par des conventions d'occupations temporaires ou de transfert de gestion.

L'année 2017 a vu la signature de plusieurs conventions, notamment avec la ville de Paris ou la RATP sur la petite ceinture, ou avec les collectivités territoriales pour la création de voies vertes.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Part des km de lignes fermées faisant l'objet de préservation de l'emprise (%)*	80	76	74

*Chiffres 2015 et 2016 mis à jour suite à une complétude des données

A travers l'achat solidaire et les PME

- Achats responsables et solidaires

SNCF Réseau impulse le développement local par la mise en œuvre d'une politique d'achat favorable aux PME. En 2017, entre 25% et 30% des achats SNCF Réseau ont été effectués auprès de PME locales. Un «guichet PME» a été mis en place sur le site internet afin de permettre aux PME de se faire connaître et d'entrer en relation directement avec les interlocuteurs de SNCF Réseau.

De plus, l'entreprise accorde une part importante aux achats solidaires qu'elle effectue par différentes démarches : des achats de prestations ou de fournitures auprès du secteur du travail protégé et adapté (Handicap, Entreprise adaptée,



Signature

ESAT11), et des chantiers d'insertion auprès d'entreprises d'insertion (EI), d'associations intermédiaires (AI) et ETTI¹².

Enfin, des clauses sociales sont demandées dans les marchés de travaux pour développer l'égalité des chances par l'emploi aidé dans les zones sensibles et l'insertion professionnelle des personnes éloignées de l'emploi.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Montant des achats solidaires (direct et indirects) SNCF Réseau (M €)*	10,1	6,9	3,9
Equivalent en nombre d'emplois obtenus par le secteur protégé et adapté (EE) **	80	61	49
Nombre de chantiers d'insertion (nb)	40	28	35
Nombre de contrats aidés générés par les chantiers d'insertion (nb)	146	118	288
Nombre d'heures en insertion sociale réalisées par des clauses sociales (h)*	227 766	148 650	51 316

*Dont Performance EOLE : 3 M€

**2016 et 2015 : chiffres mis à jour

- Fondation SNCF

SNCF Réseau est membre fondateur de la Fondation SNCF13 qui a évolué en 2016 en devenant celle du Groupe SNCF et s'engage dans trois domaines du bien vivre ensemble : l'Éducation, la Culture et la Solidarité dont des comités du groupe SNCF se tiennent régulièrement. Son Président est M. Patrick Jeantet, Président de SNCF Réseau.

La Fondation SNCF propose notamment le mécénat de compétences qui consiste pour un salarié à mettre son savoir-faire à disposition d'une association sur son temps de travail, et ce jusqu'à dix jours par an.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Participation financière de SNCF Réseau à la Fondation SNCF (k €)	500	500	na*
Nombre d'associations soutenues par la Fondation SNCF (nb)	1 119	984	960
Nombre de collaborateurs SNCF Réseau ayant participé au mécénat de compétences (nb)	542	330	245

*SNCF Réseau est devenu membre fondateur de la nouvelle Fondation SNCF en 2016

4.5.3. Prévenir et réduire le bruit ferroviaire

- Nuisances sonores des circulations

Pour réduire les nuisances sonores du système ferroviaire, SNCF Réseau prend en compte la dimension acoustique dès le début des projets. La réduction de l'émission sonore nécessite des actions, parfois combinées, sur le matériel roulant, sur l'infrastructure, sur la voie et sur l'exploitation.

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

D'autre part, l'émission du bruit dépend à la fois des contributions sonores de la voie et du matériel roulant. Aussi, après plusieurs années de recherche et d'expérimentation, cette politique de maintenance intègre pour la première fois

¹¹ ESAT : Établissements ou Service d'Aide par le Travail

¹² ETTI : Entreprise de Travail Temporaire d'Insertion

¹³ Site de la Fondation SNCF : <https://www.fondation-sncf.org/fr/>

cette année des exigences de performance acoustique permettant d'améliorer les gains acoustiques après reprofilage du rail.

De plus, SNCF Réseau travaille en coopération avec Bruit Parif pour l'Île-de-France, avec Acoucité pour le Grand Lyon, et avec DB Netze sur des échanges de bonnes pratiques et des résultats de travaux de recherche au niveau européen.

Enfin, SNCF Réseau a été pour la première fois cette année partenaire officiel des Assises nationales de la qualité de l'environnement sonore. L'entreprise est également très investie et active dans les commissions de normalisation nationales et européennes.

- Nuisances sonores sur les chantiers ferroviaires

Lors de chantiers ferroviaires, SNCF Réseau veille à limiter les nuisances acoustiques liées aux différentes phases de travaux et à l'utilisation d'engins de chantier agréés et respectant les normes de bruit, par exemple la mise en place d'un tapis en ballastière permet de réduire par dix la source sonore des opérations de ballastage. Les riverains sont systématiquement informés sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour les limiter.

INDICATEURS	2017	2016	2015
Investissements consacrés à la résorption PNB hors projets de développement et de modernisation (M €)	2,7	5,9	8,8
Nombre de logement PNB traités (nb)*	734	736	2 405
Population ayant bénéficié d'un traitement PNB (nb de personnes)*	2142	2 208	5 550

*Pour 2016 : chiffre mis à jour

4.6. MÉTHODOLOGIE DU REPORTING EXTRA FINANCIER

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

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

La gouvernance du reporting, le processus, le calendrier et les spécificités de méthodologie de certains indicateurs sont expliqués dans une note de méthodologie¹⁴ disponible en ligne et repose sur la construction d'un Protocole de reporting extra-financier qui n'est pas publié à ce jour mais référencé en interne à l'entreprise. Suite à la réforme ferroviaire qui implique des changements de périmètre, l'année de référence de ce reporting est l'année 2015.

SNCF Réseau publiera un rapport de développement durable mi 2018.

¹⁴ La méthodologie du reporting extra-financier est en ligne : <http://www.sncf-reseau.fr/fr/rapports-et-indicateurs>

5. ENJEUX ET PERSPECTIVES

SNCF Réseau s'inscrit dans une vision longue et élabore une nouvelle stratégie à horizon 2030. La sécurité, valeur intangible de l'entreprise, sera confortée dans la durée par la poursuite du programme managérial PRISME. Les actions de réduction des événements de sécurité remarquables, simplifications, déploiement du digital, sont poursuivies. La digitalisation du métier de la maintenance s'appuie sur le déploiement de la GMAO et des nouvelles techniques de surveillance et supervision digitalisées.

Outre les actions spécifiques aux programmes H00 pour la robustesse, et FIRST pour l'information voyageurs, conçues en 2017, qui seront mises en œuvre en 2018, la performance de la production continuera d'être portée par des actions structurantes : rénovation du management de la régularité, réussite de la mise en place d'un réseau d'experts (managers d'axes et managers d'exploitation territoriaux) au service du système global de production, développement des cas d'usage de l'« Observatoire de la performance », etc...

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 3 en 2018), 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.

L'effort de renouvellement, soutenu et croissant, conformément au contrat de performance Etat – SNCF Réseau, va permettre de pérenniser la partie la plus circulée du réseau structurant tout en renforçant les partenariats industriels pour permettre le développement d'innovations, de nouvelles méthodes et la création d'un écosystème porteur des intérêts du transport ferroviaire.

Enfin, la conférence nationale des territoires puis des assises de la mobilité doivent préparer la loi d'orientation des mobilités du premier semestre 2018. Présidé par l'ex-président de l'AFITF Philippe Duron, le nouveau conseil d'orientation des infrastructures, perdurera après les assises nationales de la mobilité il associe parlementaires, experts et personnalités qualifiées et permet un tri plus efficace dans la programmation des projets de grandes infrastructures en fonction des moyens réels de l'AFITF. En parallèle, le rapport Spinetta prépare une stratégie d'ensemble pour refondre le modèle du transport ferroviaire dans le cadre d'un marché ouvert à la concurrence en préservant les missions d'un service public performant.

L'année 2018 marquera une transformation majeure de SNCF Réseau avec la présentation de la stratégie 2030 et la nouvelle organisation qui en découlera, afin de relever ces défis.



Handwritten signature in blue ink.

06 =
**RAPPORT DES
COMMISSAIRES
AUX COMPTES
SUR LES COMPTES
CONSOLIDÉS**

**CERTIFIÉ CONFIDENCE
L'ORIGINAL**

Isabelle HAZARD
Directrice juridique et conformité
SNCF Réseau



158 - RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017



PricewaterhouseCoopers Audit

ERNST & YOUNG Audit

SNCF Réseau

Exercice clos le 31 décembre 2017

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

RAPPORT FINANCIER SNCF RESEAU 2017 - 159



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

ERNST & YOUNG Audit
Tour First
TSA 14444
92037 Paris-La Défense Cedex

SNCF Réseau

Exercice clos le 31 décembre 2017

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Opinion avec réserve

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique en date du 27 avril 2015, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de l'entreprise SNCF Réseau relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2017, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Sous la réserve décrite dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine, à la fin de cet exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité d'audit, des comptes et des risques.

Fondement de l'opinion avec réserve

■ Motivation de la réserve

Comme mentionné en note 4.5 de l'annexe aux comptes consolidés relative au test de valeur des actifs de l'UGT infrastructure, l'entreprise avait mené au 31 décembre 2015 un test de perte de valeur qui avait conduit à la comptabilisation d'une dépréciation de 9,6 milliards d'euros. En lien avec l'approbation du contrat de performance par le Conseil d'Administration du 20 décembre 2016 SNCF Réseau avait identifié des indices de variation de valeur de ces actifs et avait en conséquence mis en œuvre à la clôture de l'exercice 2016 i) un test de dépréciation sur ses actifs corporels et incorporels, ii) une évaluation distincte de ses actifs d'impôts différés – conformément aux exigences normatives, qui reposaient tous deux sur des hypothèses tenant compte du caractère spécifique de SNCF Réseau et qui avaient permis de confirmer la valeur économique du réseau.

Au 31 décembre 2017, la suppression du CICE ainsi que les évolutions de cotisations patronales et salariales inscrites dans les lois de finance et loi de financement de la sécurité sociale pour 2018 ont constitué des indices de variation de valeur. Un



nouveau test de dépréciation et une nouvelle évaluation des impôts différés ont donc été réalisés, selon la même méthodologie qu'au 31 décembre 2016.

Ainsi, pour le réseau en service, l'entreprise a retenu l'année 2030 comme année normative 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 et, d'autre part, une valeur de 3,5 milliards d'euros d'actifs d'impôts différés, reflétant 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 95% 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 afférentes pourrait augmenter de manière importante.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant de ces projections et donc de nous prononcer sur la valeur nette des actifs concernés qui s'élève au bilan à 33,7 milliards d'euros après dépréciation au 31 décembre 2017 pour les immobilisations corporelles et incorporelles et à 3,5 milliards d'euros pour les actifs d'impôts différés.

■ Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés » du présent rapport.

■ Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance qui nous sont applicables, sur la période du 1^{er} janvier 2017 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014 ou par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L. 823-9 et R. 823-7 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, outre le point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes consolidés pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes consolidés pris isolément.

■ **Evaluation des engagements envers le personnel**

Le personnel du groupe SNCF Réseau bénéficie de différents régimes d'avantages postérieurs à l'emploi qui sont qualifiés, le cas échéant sur la base d'analyses juridiques, soit de régimes à prestations définies soit de régimes à cotisations définies.

Les régimes à prestations définies donnent lieu à la comptabilisation des engagements en provisions pour une valeur nette de 923 millions d'euros au 31 décembre 2017. Les engagements de ces régimes à prestations définies ainsi comptabilisés concernent notamment :

- les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi, l'action sociale et les rentes accidents du travail ;
- les autres régimes d'avantages à long terme, tels que, notamment, les médailles du travail et autres avantages assimilés, et la cessation progressive d'activité.

Point clé de l'audit

Comme indiqué en note 6.3 de l'annexe, ces engagements sont principalement évalués par des évaluateurs externes selon des calculs actuariels intégrant des hypothèses financières et démographiques, telles que le taux d'actualisation, le taux de mortalité, la rotation du personnel et la projection des salaires futurs.

Pour le personnel de l'Epic SNCF Réseau au statut, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF, l'entreprise a conclu que le régime spécial de retraite est un régime à cotisations définies, comme mentionné en note 6.3 de l'annexe. Dans un tel régime, les engagements ne donnent pas lieu à l'enregistrement d'un passif, l'entreprise n'étant pas engagée envers le personnel au-delà des cotisations versées chaque année.

Compte tenu de la complexité des régimes et de leur analyse au regard de leur qualification, du nombre de régimes d'avantages au personnel au sein du groupe et du caractère significatif des provisions liées, de la complexité des calculs actuariels réalisés, du degré d'incertitudes entourant les hypothèses financières et démographiques sous-jacentes, ainsi que de la sensibilité élevée de la valeur actuarielle des engagements à ces hypothèses, l'estimation par la direction de la valeur des engagements constitue un point clé de l'audit.

Nous avons pris connaissance du processus de qualification et d'évaluation par la direction de ses principaux engagements.

Nos travaux ont également consisté à :

- obtenir et examiner la documentation interne et externe relative à ces engagements, y compris les relevés d'actifs de couverture des engagements ;
- apprécier, sur la base des analyses réalisées par la direction :
 - o la qualification des nouveaux régimes, entre régimes à prestations définies et régimes à cotisations définies,
 - o l'incidence potentielle des faits et événements de l'exercice sur la qualification des régimes existants, notamment les évolutions de taux de cotisations et recours devant le Conseil d'Etat ;
- vérifier par sondage les données de base prises en compte dans les calculs actuariels avec les données sous-tendant la comptabilité ;
- apprécier avec nos experts en actuariat le bien-fondé des principales hypothèses actuarielles retenues dans l'évaluation des engagements, en fonction de la nature des engagements, de leur

Notre réponse



[Signature]

- durée et des données de marché disponibles (taux d'actualisation, d'inflation, de mortalité, de rotation du personnel et la projection des salaires futurs) ;
- vérifier la conformité des principes et modalités d'évaluation et de comptabilisation retenus avec les dispositions contractuelles, conventionnelles, légales et réglementaires en vigueur.

Enfin nous nous sommes assuré que les notes 4.7.1 et 6 donnent une information appropriée, notamment sur la qualification de certains engagements, la description du recours en cours et la sensibilité de la valeur des engagements aux hypothèses retenues.

Vérification des informations relatives au groupe données dans le rapport de gestion

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, à la vérification spécifique prévue par la loi des informations relatives au groupe données dans le rapport de gestion du conseil d'administration.

A l'exception de l'incidence éventuelle du point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Informations résultant d'autres obligations légales et réglementaires

■ Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de l'entreprise SNCF Réseau par le Ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie en date du 22 avril 1998 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit, et par le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique en date du 27 avril 2015 pour le cabinet ERNST & YOUNG Audit.

Au 31 décembre 2017, le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit était dans la vingt et unième année de sa mission sans interruption et le cabinet ERNST & YOUNG Audit dans la troisième année.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes consolidés

Il appartient à la direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes consolidés, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de l'entreprise à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider l'entreprise ou de cesser son activité.

Il incombe au comité d'audit, des comptes et des risques de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés

■ Objectif et démarche d'audit

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes consolidés. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L. 823-10-1 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre entreprise.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- ▶ Il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- ▶ Il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- ▶ il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés ;
- ▶ Il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de l'entreprise à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- ▶ Il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle ;

► concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

■ **Rapport au comité d'audit, des comptes et des risques**

Nous remettons un rapport au comité d'audit, des comptes et des risques qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité d'audit, des comptes et des risques figurent les risques d'anomalies significatives, que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

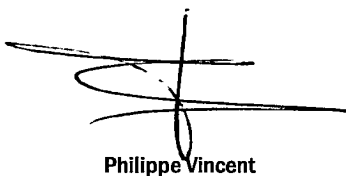
Nous fournissons également au comité d'audit, des comptes et des risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L. 822-10 à L. 822-14 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité d'audit, des comptes et des risques des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 22 février 2018

Les Commissaires aux Comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

ERNST & YOUNG Audit



Philippe Vincent



Christine Vitrac



Denis Thibon