

SNCF RÉSEAU

RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL 2019

Normes IFRS – en millions d’euros

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

 sncf-reseau.com



01 – ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER

PAGE 004

02 – RAPPORT DE GESTION COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS SNCF RÉSEAU RÉSUMÉS

PAGE 006

03 – COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS

PAGE 025

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

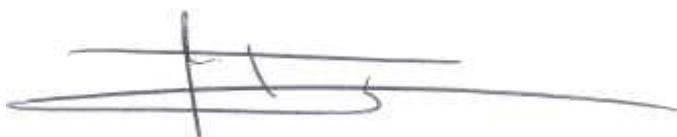
PAGE 058

01 – ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER

ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER

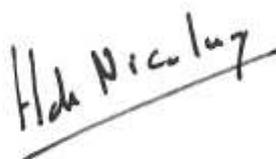
Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes pour la période close au 30 juin 2019 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport de gestion ci-joint présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes auxquels elles sont confrontées.

La Plaine Saint-Denis, le 24 juillet 2019



Patrick JEANTET

Le Président



Hugues DE NICOLAY

Le Directeur Général Adjoint,
Finance et Achats

02 –

RAPPORT DE GESTION INTÉGRÉ COMPTES CONSOLIDÉS SNCF RÉSEAU

IFRS – en millions d'euros



SOMMAIRE

1. SNCF RÉSEAU AU PREMIER SEMESTRE 2019	8	2.3. ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ENTREPRISE.....	14
1.1. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ.....	8	2.4. INVESTISSEMENTS.....	16
1.2. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE.....	8	2.5. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT.....	18
1.3. FAITS MARQUANTS.....	10	2.6. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ETAT.....	19
1.4. AUTRE ÉLÉMENT NOTABLE.....	11	3. GOUVERNANCE ET TYPOLOGIE DES RISQUES	20
1.5. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS.....	11	3.1. GOUVERNANCE.....	20
1.6. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE.....	12	3.2. FACTEURS DE RISQUES.....	22
2. RESULTAT ET SITUATION FINANCIERE DU GROUPE	13	3.3. POLICES D'ASSURANCE.....	23
2.1. TABLEAU DE FLUX DE TRÉSORERIE.....	13	4. ENJEUX ET PERSPECTIVES	24
2.2. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2019.....	13		

1. SNCF RÉSEAU AU PREMIER SEMESTRE 2019

1.1. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ

SNCF Réseau gère, maintient, développe et commercialise les services offerts par le réseau ferré national (RFN). Il est le garant de la sécurité et de la performance des circulations sur 30 000 km de lignes, dont 2 600 km de Lignes à Grande Vitesse. Il est également le garant de l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients dans des conditions transparentes et non discriminatoires : 29 entreprises ferroviaires circulent sur le réseau et 15 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.

Depuis le mois de juillet 2018, une nouvelle organisation de SNCF Réseau a été mise en place, plus transverse et davantage tournée vers le client. L'organisation a été structurée par grandes missions stratégiques avec **trois Directions de prescription** (Stratégie, Programmation & MOA, Industrielle & Ingénierie et Exploitation Système), **trois Directions de production** (Clients & Services, Opérations & Production et Ile-de-France) et **quatre Directions support** (Sécurité, Sûreté & Risques, Ressources Humaines, Finances & Achats et Communication & Dialogue Territorial).

SNCF RÉSEAU

Trois Directions de prescription

Construction de la stratégie du réseau ferré national et définition des politiques techniques et des outils.

Trois Directions de production

Planification et réalisation des projets industriels et opérationnels.

Quatre Directions support

Facilitation de la coordination et du pilotage de l'activité.

SNCF Réseau est l'interlocuteur des Autorités Organisatrices de Transports et de l'Etat pour tous les projets, régionaux et nationaux, de développement du réseau ferroviaire 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 d'analyses embarquées des voies ferrées, détenue à 50% par SNCF Réseau ;
- ALTAMETRIS, société spécialisée dans la collecte, l'exploitation, et la valorisation de données par vecteurs mobiles automatisés, détenue à 100% par SNCF Réseau ;
- SNCF INFRA LBA DEVELOPPEMENT, société holding détenue à 40% par SNCF Réseau et à 60% par Le Bronze Alloys. Elle détient 5% de la coentreprise « XI'AN RAILWAYS TECHNOLOGY PARTNERS » qui produit des pièces de caténaires pour le marché chinois ;
- LINEA FIGUERAS PERPIGNAN, société détenue à 50% par SNCF Réseau et à 50% par ADIF et qui a pour objet la réalisation des opérations liées à la circulation et à la maintenance de la ligne ferroviaire entre Figueras en Espagne et Perpignan en France ;
- IMMO RESEAU, société holding immobilière fondée en avril 2018, détenue à 100% par SNCF Réseau et dont l'objet principal est la prise de participation dans des sociétés dédiées à l'aménagement et à la promotion du patrimoine immobilier, en vue d'en accompagner le processus de valorisation. Elle détient à 50% avec SNCF Mobilités les sociétés EFAC (Espaces Ferroviaires Aménagement Commun) et EFPC (Espaces Ferroviaires Promotion Commun) ;

- CDG Express Travaux, société fondée le 5 octobre 2018 et détenue à parts égales entre SNCF Réseau, le Groupe ADP et la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC). Elle fait suite à la filiale CDG Express Etudes et est destinée à bénéficier d'un contrat de concession de travaux par l'Etat pour la maîtrise d'ouvrage, le financement, la conception, la construction et la mise à disposition du projet de liaison ferroviaire entre la gare de l'Est à Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.

1.2. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE

1.2.1. Nouveau pacte ferroviaire

La loi pour un nouveau pacte ferroviaire a été publiée dans le Journal Officiel le 28 juin 2018. En autorisant le gouvernement à légiférer par ordonnances, cette loi définit un nouveau modèle du transport ferroviaire dans le cadre d'un marché ouvert à la concurrence, en préservant les missions d'un service public performant.

Le nouveau pacte ferroviaire est construit autour de plusieurs axes :

- **changement du statut juridique** : à compter du 1^{er} janvier 2020, SNCF Réseau deviendra une société anonyme à capital incessible, intégralement détenue par SNCF, société holding prenant la forme d'une société nationale à capitaux publics, également à capital incessible ;
- **amélioration de la performance de la nouvelle SNCF** en améliorant son efficacité industrielle tout en réduisant ses coûts ;
- **nouvelle trajectoire en termes d'investissements**, incluant 200 M€ supplémentaires chaque année sur le réseau à partir de 2022, et intégrée dans un avenant au contrat de performance ;
- **évolution du statut des cheminots** visant à mettre fin aux recrutements au statut cheminot à compter du 1^{er}

janvier 2020 et à créer un nouvel accord d'entreprise attrayant ;

- **réussite de l'ouverture à la concurrence** pour le gestionnaire d'infrastructure qui amènera le développement du nombre d'entreprises ferroviaires sur le réseau ferré national et modifiera la relation avec les Autorités Organisatrices de Transports tributaires des données relatives au réseau ;
- **renforcement du gestionnaire d'infrastructures** avec le rattachement de Gares & Connexions à SNCF Réseau sous forme de filiale.

Par ailleurs, le Premier ministre a annoncé le 25 mai 2018 la reprise par l'État de 35 Mds€ de la dette de SNCF Réseau, dont 25 Mds€ dès janvier 2020, puis 10 Mds€ en 2022.

1.2.2. Réforme du système ferroviaire : la future gouvernance

L'ordonnance « gouvernance », publiée au Journal Officiel du 04 juin 2019, s'inscrit dans le cadre de la réforme du système ferroviaire français, portée par le Gouvernement.

Elle précise les missions de la société « mère » SNCF, le fonctionnement de la nouvelle gouvernance du groupe public unifié (GPU), et les dispositions sociales relatives à la poursuite des contrats de travail au sein du nouveau groupe public unifié.

Ces principales dispositions prévoient :

- **Une société mère renforcée dans son rôle de pilotage du groupe**

L'ordonnance précise que le groupe public unifié est constitué de la société nationale SNCF et de ses filiales (directes et indirectes), concrétisant la transformation à partir du 1^{er} janvier 2020 des 3 Epic en 5 sociétés à capitaux publics : société nationale SNCF, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, Fret SNCF.

SNCF Réseau, qui détient SNCF Gares & Connexions est renforcé dans son rôle de pivot du système ferroviaire.

- **Une gouvernance plus intégrée et qui préserve l'indépendance de SNCF Réseau**

Le Conseil d'Administration de SNCF Réseau désigne son président parmi les membres nommés sur proposition de l'État. Il sera composé d'un tiers de représentants des salariés et de deux tiers de membres nommés par l'assemblée générale des actionnaires, dont la moitié sur proposition de l'État.

Toute décision de nomination, révocation ou de renouvellement du directeur général ou du président-directeur général est préalablement soumise à l'avis conforme de l'Arafer.

Les statuts des futures sociétés, approuvés par décret en Conseil d'État, détermineront de manière plus précise les modalités de gouvernance.

- **Un cadre social maintenu et précisé**

Le changement de statut juridique du groupe n'entraîne pas, en lui-même, de conséquences sur le cadre social qui s'applique actuellement aux salariés. Ainsi, l'ordonnance gouvernance confirme les dispositions suivantes, en vigueur au 1^{er} janvier 2020 :

- o La continuité des contrats de travail des Epic vers les nouvelles sociétés ;
- o L'application de la convention collective nationale ferroviaire ;

- o Le maintien des Comités Sociaux et Economiques (CSE) mis en place au 1^{er} Janvier 2019.

1.2.3. Règle d'or

La « règle d'or » précise les règles de financement encadrant les investissements de SNCF Réseau, et définit un ratio plafond au-delà duquel SNCF Réseau ne peut plus participer aux financements de certaines catégories d'investissements. Ce ratio est le rapport entre la dette financière nette en valeur de remboursement fin de période et la marge opérationnelle de la période en normes IFRS.

Les règles relatives aux modalités de financement applicables aux investissements de SNCF Réseau sont ainsi précisées par la Loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, et l'ordonnance n°2018-1135 du 12 décembre 2018 qui ont, notamment, modifié l'article L. 2111-10-1 du Code des transports.

Il ressort de ces nouvelles dispositions deux catégories d'investissements : développement et renouvellement (la modernisation constituant désormais une opération de développement – bien que des spécificités soient prévues par les textes).

L'analyse des dispositions permet d'identifier trois étapes dans l'entrée en vigueur des nouvelles règles encadrant les modalités de financement des investissements de SNCF Réseau.

Jusqu'au 1^{er} janvier 2020 :

Les dispositions antérieures restent applicables. Pour les investissements de développement, le niveau plafond du ratio dette sur MOP à ne pas dépasser est fixé à 18. Dès lors que ce ratio est dépassé, SNCF Réseau ne peut participer financièrement à ces investissements. Les investissements de maintenance sont, quant à eux, encadrés par le contrat pluriannuel et en particulier son annexe 7.

Du 1^{er} janvier 2020 au 31 décembre 2026 :

Les statuts de la nouvelle société anonyme nationale, qui seront approuvés avant le 31 décembre 2019, fixeront les modalités de convergence afin que le ratio (dette sur MOP, défini sur le périmètre social de SNCF Réseau) atteigne le plafond fixé dans les statuts au 31 décembre 2026 au plus tard. En outre, tant que le ratio n'aura pas atteint le plafond, les règles de financement des investissements de SNCF Réseau devront respecter les principes suivants :

- pas de participation financière possible pour les projets de développement à l'exception des investissements de modernisation ;
- pour les projets de renouvellement et les projets de modernisation, le niveau de participation sera déterminé par SNCF Réseau de manière à ce que le taux de retour sur cet investissement soit au moins égal au coût moyen pondéré du capital de SNCF Réseau pour ce même investissement après prise en compte des risques spécifiques à l'investissement.

Ce niveau plafond est susceptible d'être abaissé dès lors qu'une partie de la dette de SNCF Réseau sera reprise par l'Etat.

Dans l'hypothèse où le ratio atteindrait le niveau plafond avant l'échéance fixée, le régime prévu au-delà du 1^{er} janvier 2027 pourrait être applicable de manière anticipée.

A compter du 1^{er} janvier 2027 :

02 – Rapport de Gestion

Les règles encadrant le financement des investissements de SNCF Réseau seront établies pour permettre de maîtriser la dette, dans le respect du plafond, selon les principes suivants :

- les investissements portés par SNCF Réseau ne devront pas conduire à un dépassement du niveau plafond ;
- pour tout projet d'investissement de renouvellement, ou de développement du réseau ferré national réalisé sur demande de l'Etat, des collectivités territoriales ou de tout autre tiers, SNCF Réseau déterminera sa part contributive dans le financement de ce projet de manière à ce que le taux de retour sur cet investissement soit au moins égal au coût moyen pondéré du capital de SNCF Réseau pour ce même investissement après prise en compte des risques spécifiques à l'investissement.

1.2.4. La nouvelle SNCF : SNCF 2020

1.2.4.1. Volet social

La nouvelle structuration de l'entreprise en sociétés anonymes vise à mettre en place une procédure d'information-consultation importante tant au niveau du Comité Central du Groupe Public Ferroviaire (CCGPF) que dans les Comités Sociaux et Economiques (CSE) concernés.

La construction du nouveau pacte social par concertations et négociations a abordé les thèmes suivants :

- Accord de méthode relatif à la mise en place de SNCF 2020 et du nouveau pacte social
- Concertation préalable à la transformation des Epic en sociétés anonymes
- Eléments du nouveau contrat de travail
- Négociation annuelle obligatoire sur les salaires
- État des lieux, partagé et objectif de la couverture santé et prévoyance de tous les salariés du GPF
- Négociation de groupe (GPF + filiales en France) sur la Responsabilité Sociale d'Entreprise.

1.2.4.2. Filialisation de Gares et Connexions

En janvier 2020 les principales mesures du Nouveau Pacte Ferroviaire entreront en vigueur parmi lesquelles la réunification avec G&C qui deviendra une filiale de SNCF Réseau.

Une SNCF Réseau réunifiée avec G&C qui sera une filiale de SNCF Réseau détenue à 100% par la SA RÉSEAU.

1.2.4.3. Nouvelle politique de financement :

Le pilotage stratégique et financier sera assuré par la société SNCF SA, société-mère du nouveau groupe unifié.

À compter du 1er Janvier 2020, les financements obligataires du Groupe seront assurés par la société SNCF SA, émetteur unique du Groupe, qui aura vocation à financer l'ensemble du Groupe.

A titre dérogatoire, jusqu'au 30 Juin 2020, SNCF Réseau SA pourra continuer à se financer sur les marchés de capitaux pour son propre compte.

L'encours de dette de SNCF Réseau au 30 Juin 2020 restera inscrit, après cette date, au bilan de SNCF Réseau SA. Aucun transfert de ce stock de dette historique n'est envisagé vers SNCF SA ou toute autre entité du Groupe.

1.2.4.4. Projet d'entreprise – démarche participative :

La démarche participative "notre nouvelle SNCF" engagée fin 2018 en réunissant 500 salariés puis en poursuivant par des contributions en ligne sur la plateforme dédiée ouverte à tous les salariés, a mis en avant 205 propositions d'actions pour contribuer au projet d'entreprise. À la suite de l'analyse par le COMEX de ces propositions d'actions, 172 sont entrées dans une phase de mise en action ou d'approfondissement en 2019. 16 actions sont retenues pour être inscrites dès maintenant dans le projet d'entreprise.

1.3. FAITS MARQUANTS

1.3.1. Future Gouvernance

L'ordonnance publiée au JO le 4 juin 2019 précise les missions de la société « mère » SNCF et le fonctionnement de la nouvelle gouvernance du groupe public. Celle-ci sera constituée par la société nationale SNCF et ses filiales, et les dispositions sociales relatives à la poursuite des contrats de travail au sein du nouveau groupe public unifié à savoir :

- Une société mère renforcée dans son rôle de pilotage du groupe
- Une transformation à partir du 1er Janvier 2020 des 3 Epic en 5 sociétés à capitaux publics : société nationale SNCF, SNCF Voyageurs (succédant à l'Epic SNCF Mobilités), SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions devenant le pivot du système ferroviaire et Fret SNCF.

Ce Groupe sera intégré autour d'une société SNCF aux pouvoirs renforcés, en premier lieu sur les aspects stratégiques et financiers, et également une gouvernance plus intégrée qui préservera l'indépendance de SNCF Réseau.

1.3.2. Nouvelle Règle D'Or

Un renforcement de la règle d'or (ratio d'endettement maximal) est prévu à partir du 1er Janvier 2020 pour assurer la soutenabilité financière de SNCF Réseau.

Cette règle d'or est basée désormais sur l'ensemble des investissements en tenant compte du développement, du renouvellement et de la modernisation du réseau. Le niveau du plafond du ratio dette financière nette / marge opérationnelle est fixé dans le « décret Statut » de la société SNCF Réseau.

1.3.3. Ordonnance Régulation

L'ordonnance tarification du 11 mars 2019 prévoit l'établissement d'une tarification pluriannuelle des redevances d'infrastructure pour une durée de 3 ans à compter de l'horaire de service 2021.

Les données des candidats nécessaires à l'élaboration de la tarification par SNCF Réseau seront transmis directement à l'ARAFER et non plus au gestionnaire d'infrastructure ce qui renforce l'association de l'ARAFER dans cette élaboration et dans la révision du contrat de performance.

1.3.4. Classement en ODAC

A la suite de son classement en APU en octobre 2018, l'EPIC SNCF Réseau a été classée parmi la liste des Organismes Divers d'Administration Centrale (ODAC) publiée par l'INSEE le 29 mai 2019.

1.4. AUTRE ÉLÉMENT NOTABLE

- Test de valeur

Suivi des hypothèses à confirmer post clôture au 31/12/2018 :

L'ordonnance n°2019-183 du 11 mars 2019, dite ordonnance régulation, précise les conditions d'appréciation du critère de soutenabilité des redevances dans le cas des services de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public, notamment par référence au coût complet.

Elle conforte la position de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), à savoir que la soutenabilité des péages des activités conventionnées est réputée acquise dès lors que l'existence d'un contrat de service public garantit l'équilibre économique des entreprises ferroviaires sur les segments de marché considérés.

Un amendement au projet de loi d'orientations des mobilités (LOM) a toutefois été déposé au Sénat le 26 mars, et adopté, dans le but d'annuler les effets de cette ordonnance et de conforter l'avis de l'ARAFER sur la tarification des activités conventionnées. Cependant, un amendement venant annuler celui cité ci-avant a été déposé par la Commission du développement durable de l'Assemblée Nationale. A date, nous comprenons qu'il est peu probable que cette disposition soit réintroduite.

Arrêté des comptes au 30/06/2019 :

Des échanges sont en cours avec le groupe et les tutelles concernant la mise à jour de la trajectoire du nouveau contrat de performance de la période 2020-2029.

De même qu'au 31/12/2018, aucun élément nouveau n'est venu modifier les flux retenus lors du dernier test de valeur réalisé au 30/06/2018. Il est notamment considéré que la mise en place d'IFRS 16 ne constitue pas en soi un indice de variation de valeur.

En conséquence, aucun indice de variation de valeur n'est identifié dans le cadre de la clôture au 30/06/2019 et le test de valeur n'a pas été réalisé.

« 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	30 juin 2019	30 juin 2018
Résultat net - Part du groupe	(220)	(3 694)
Inclus dans la ligne "Perte de valeur"	-	3 400
Inclus dans la ligne "Quote-part de résultat net des entreprises MEE"	-	-
Inclus dans la ligne "Autres produits et charges financiers" (retraitement produits financiers exceptionnels)	-	-
Inclus dans la ligne "Impôts sur les résultats"	-	(199)
Résultat net récurrent - Part du groupe	(220)	(493)

1.5. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS

En millions d'euros	30 juin 2019	30 juin 2018	Evolution En M€
Chiffre d'affaires	3 303	2 977	326
Marge opérationnelle	947	544	403
Résultat opérationnel courant	397	116	281
Résultat financier	(617)	(609)	(8)
Résultat avant impôts	(220)	(3 893)	3 673
Résultat net - Part du groupe	(220)	(3 694)	3 474
Investissements	2 423	2 175	248
Dette financière nette en normes IFRS	(51 664)	(48 595)	(3 069)
Effectifs moyens en équivalent temps plein (ETP)	54 178	54 338	(160)
Cash Flow Libre	(1 481)	(1 815)	334

Le Groupe communique 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

1.6. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

- **Arrêt CJUE du 10/07/2019 sur tarification de l'usage des quais de voyageurs dans des stations de chemin de fer en Autriche**

La Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) a rendu un arrêt le 10/07/2019 en réponse à un litige relatif à la tarification de l'usage des quais de voyageurs dans des stations de chemin de fer en Autriche. Cet arrêt précise que les « quais à voyageurs » sont un élément de l'infrastructure ferroviaire dont l'utilisation relève de l'ensemble des prestations minimales. A noter aussi, que la CJUE n'a pas en l'espèce considéré qu'il fallait limiter dans le temps les effets de sa décision, sa décision produisant donc des effets rétroactifs en Autriche.

Cet arrêt devient de fait applicable en France, modifiant la tarification telle que prévue actuellement par la réglementation

française qui s'applique aujourd'hui à l'ensemble des installations de services en gares, dont les quais. Cette réglementation prévoit une redevance basée sur le coût complet, contrairement à la tarification des infrastructures ferroviaires qui est calculée à partir du coût directement imputable (coût marginal), avec une majoration possible si le marché le permet.

Au regard des informations disponibles à la date d'arrêté des comptes au 30/06/2019 et des premiers échanges qui ont pu avoir lieu avec l'Etat et l'ARAFER, concernant notamment la notion de « quai » qui serait à retenir, le groupe a estimé, d'une part, qu'une application rétroactive de la nouvelle tarification était difficilement réalisable en France et, d'autre part, que les impacts sur les redevances futures devraient être très peu significatives, avec pour conséquence une absence d'impact sur la valeur des actifs en gares.

2. RESULTAT ET SITUATION FINANCIERE DU GROUPE

2.1. TABLEAU DE FLUX DE TRÉSORERIE

En millions d'euros	30 juin 2019	30 juin 2018	Variation
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt	970	546	423
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	(82)	(118)	36
Impôts décaissés (encaissés)	1	(1)	1
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	889	428	461
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise	(1)	1	(2)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(2 307)	(2 342)	36
Intérêts d'emprunts capitalisés	(104)	-	(104)
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	17	23	(7)
Variation des prêts et avances consentis	(204)	(230)	26
Subventions d'investissement reçues	693	687	6
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(1 906)	(1 861)	(45)
Emission d'emprunts	3 615	1 539	2 076
Remboursements d'emprunts	(366)	(0)	(366)
Remboursement des obligations locatives	(63)	(0)	(62)
Décaissements sur dettes PPP	(141)	(157)	15
Encaissements sur créances PPP	137	204	(66)
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives IFRS16	(0)	-	(0)
Intérêts financiers nets versés	(562)	(521)	(41)
Variation des dettes de trésorerie	(849)	164	(1 013)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	1 771	1 229	542
Incidence des variations de juste valeur	(2)	(2)	0
Variation de trésorerie	752	(208)	959

Le Cash Flow Libre est obtenu par la somme (en millions d'euros) :

des lignes de l'état des flux de trésorerie :

	30 juin 2019	30 juin 2018
- CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	364	(65)
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(2 411)	(2 342)
- Subventions d'investissement reçues	693	687
- Remboursement des obligations locatives IFRS16	(63)	-
- Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	14	3
- Incidence de la variation du BFR	(78)	(98)
de la variation du BFR IS inclus dans la ligne « Impôts (décaissés) encaissés » de l'état des flux de trésorerie	-	(1)
- Intérêts courus sur obligations locatives IFRS16	-	-
- des dividendes reçus des entités mises en équivalence	-	-
- des investissements en location financement	-	-
Total Cash Flow Libre	(1 481)	(1 815)

2.2. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2019

En millions d'euros	30 juin 2019	30 juin 2018	Evolution	
			En M€	En %
Redevances d'infrastructures	2 997	2 699	298	11%
Compensation Fret	40	34	6	18%
Autres produits	266	245	21	9%
Chiffre d'affaires	3 303	2 977	326	11%
Achats et charges externes	(932)	(1 045)	113	(11)%
Charges de personnel	(1 273)	(1 209)	(64)	5%
Impôts et taxes	(129)	(138)	9	(7)%
Autres produits et charges opérationnelles	(23)	(43)	20	(47)%
MARGE OPERATIONNELLE	947	544	403	74%
<i>MARGE OPERATIONNELLE / CHIFFRE D'AFFAIRES</i>	<i>29 %</i>	<i>18 %</i>	<i>11 pts</i>	
Dotations aux amortissements	(1 056)	(989)	(67)	7%
Reprises de subventions d'investissement	491	468	23	5%
Variation nette des provisions	8	91	(83)	(91)%
Résultat de cession d'actifs	7	1	5	357%
RESULTAT OPERATIONNEL COURANT	397	116	281	243%
Quote-part nette des entreprises MEE	0	0	0	4%
Perte de valeur	-	(3 400)	3 400	n.a.
RESULTAT OPERATIONNEL	397	(3 284)	3 681	(112)%
Résultat financier	(617)	(609)	(8)	1%
RESULTAT AVANT IMPOTS	(220)	(3 893)	3 673	(94)%
Impôts	0	199	(199)	(100)%
RESULTAT NET	(220)	(3 694)	3 474	(94)%

Y compris IFRS 16.

2.2.1. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de 3,3 Mds€ est en progression de +11% soit +326 M€ par rapport à fin juin 2018 dont +211 M€ liés à l'impact de la grève du 1er semestre 2018 sur les circulations de 30,5 millions de trains-km (Mtkm), avec pour corollaire une hausse de la refacturation de l'électricité associée de +22 M€.

La croissance du chiffre d'affaires est également portée par la hausse des barèmes de redevances de +47 M€ (indexation de +1,7% sur Voyageurs et +5,8% sur Marchandises), et l'accélération des autres produits de +15 M€.

2.2.2. Marge opérationnelle et résultat opérationnel courant

La marge opérationnelle de 947 M€ est en augmentation par rapport à fin juin 2018 de +403 M€ soit +74%.

La marge opérationnelle s'améliore de +217 M€ en lien avec la grève du premier semestre 2018.

L'évolution des charges d'exploitation par rapport à juin 2018 s'explique pour +97 M€ par des éléments exceptionnels dont la résolution au premier semestre 2018 de litiges antérieurs provisionnés pour +76 M€ (les anciens salariés marocains). L'application de la norme IFRS 16 en 2019 concernant le traitement des contrats de location a un impact de +45 M€ sur la marge opérationnelle du 1er semestre 2019 (sans impact sur le résultat net).

Au 30 juin 2019, le résultat opérationnel courant de 397 M€ s'améliore de +281 M€ par rapport au 30 juin 2018. Il est impacté par la variation des dotations aux amortissements et des reprises de subventions d'investissement de (44) M€ et par une variation nette des provisions de (83) M€ essentiellement liée aux reprises de provisions au 1er semestre 2018 suite à la résolution des litiges antérieurs.

2.2.3. Résultat financier

En millions d'euros	30 juin 2019	30 juin 2018	Evolution	
Coût de l'endettement financier net	(746)	(738)	(8)	1 %
Variation de juste valeur - dettes et dérivés	11	9		
Coût financier des avantages accordés au personnel	12	9	3	33 %
Autres produits et charges financiers	(2)	(2)	-	-
Frais financiers activés	109	112	(3)	(3) %
RESULTAT FINANCIER	(616)	(609)	(7)	1 %

Le coût de l'endettement financier net est en hausse de (746) M€ à fin juin 2019 vs (738) M€ à fin juin 2018. La politique dynamique et rigoureuse de gestion de la dette a permis de limiter l'effet volume.

2.2.4. Résultat net récurrent

A fin juin 2019 le résultat net récurrent ressort à (220) M€, en forte évolution par rapport à fin juin 2018 impactée par la dépréciation des actifs à hauteur de 3 400 M€ du 1er semestre 2018.

2.3. ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ENTREPRISE

2.3.1. Activité commerciale : améliorer l'accès au réseau

Les trafics des six premiers mois de l'année (236 Mtkm contre 205 Mtkm en juin 2018) affichent une forte hausse de +15,0%, principalement liée au mouvement social de l'année dernière. Corrigés de l'effet du mouvement social, ils progressent légèrement, de +0,2%.

Le trafic Voyageurs est en baisse de (0,7)% par rapport à 2018, hors grève. Sur TGV, le trafic est en retrait sur l'axe Sud-Est du fait de la rationalisation de dessertes. Sur les activités conventionnées et notamment Transilien, l'intensification des travaux entraîne une baisse de trafic. A noter par ailleurs le transfert de lignes Intercités vers TER sur la région Hauts de France.

Le trafic Marchandises en revanche est en hausse de +4,5% par rapport à 2018, du fait notamment du combiné qui confirme son développement.

Activités 2019/2018	Entreprises ferroviaires	Evolution trafics	
		MTKM bruts	MTKM retraités*
	Transport A Grande Vitesse	5,0 %	(4,8) %
	Grandes Lignes	9,3 %	(19,1) %
	Transport Express Régional	24,8 %	5,1 %
	Transilien	15,8 %	(0,1) %
VOYAGEURS		15,8 %	(0,7) %
MARCHANDISES		11,2 %	4,5 %
	Autres	4,9 %	1,5 %
TOTAL		15,0 %	0,2 %

*MTKM retraités : retraités du mouvement social

2.3.2. Performance du service

D'une manière générale, on constate une amélioration régulière de la performance du service tout au long du premier semestre 2019.

A fin juin 2019 les minutes perdues baissent de 16% par rapport à fin juin 2017, la comparaison par rapport à 2018 étant non représentative du fait du mouvement social.

Ces bons résultats de la performance globale montrent qu'il faut poursuivre les actions engagées avec les programmes H00 et FIRST.

Le projet Cœur se poursuit, il s'inscrit dans le programme d'information FIRST et a pour but de permettre la délivrance d'informations fiables et réactives.

Les objectifs 2019 qui caractérisent cette ambition, prennent en considération l'historique des résultats, les contextes globaux et locaux de 2019 et s'inscrivent dans la continuité des efforts engagés dans tous les métiers avant Nouvel'R.

Dans cette perspective, il appartient à SNCF Réseau de s'emparer du pilotage durable de la robustesse en pleine cohérence avec les standards H00, bien au-delà de la rénovation du management de la régularité intervenue il y a maintenant un an et des actions conséquentes déjà engagées sur des grands sites tels que Montparnasse ou Bordeaux en 2018.

2.3.3. Maintenance du réseau : sécurité

Le volume de maintenance du premier semestre 2019 a été globalement réalisé conformément au programme avec un petit bémol sur le traitement chimique de la végétation. Ces interventions ont dû faire face au premier trimestre d'une part à des pannes engins et d'autre part à une météo capricieuse. Au deuxième trimestre, le retard a été globalement comblé.

L'effort de renouvellement des infrastructures vieillissantes reste encore élevé, à un niveau similaire à celui de 2018 ; en particulier, la dynamique des remplacements d'appareils de voie, initiée par le programme Vigirail, est maintenue. Il en est de même pour l'effort concernant le niveau d'entretien.

Les mesures dites de sévèrisation de la maintenance mises en place depuis 2016, ajoutées aux plans d'actions Vigirail et Denguin, ont été étendues à un périmètre d'opérations plus large. Il s'agit d'opérations de veille, de suivi et de contrôles spécifiques à certaines installations. Ces opérations d'entretien renforcées mettent en œuvre les retours d'expérience et les préconisations liées entre autres aux accidents de Brétigny-sur-Orge, de Denguin et de Carbone. Elles ont pour objectif d'accélérer le rythme de remplacement de certains composants obsolètes et de s'assurer du respect du « juste à temps » dans la correction de défauts. La politique « rails » a été revisitée à partir de 2018 avec l'intégration progressive d'opérations de reprofilage curatif profond du rail, destinées à éliminer une couche superficielle de plusieurs millimètres contenant un ensemble de défauts générateurs de fragilité dans le rail et de dégradation de la géométrie. Outre une meilleure tenue de celle-ci, ce procédé devra permettre une baisse du nombre de coupons à remplacer, ainsi qu'un allongement de la durée de vie des rails. Avec la poursuite du déploiement du procédé de réparation de rails en ligne (HWR), le nombre d'opérations de remplacement de coupons de rails devrait être réduit.

A la suite des incidents de la gare Montparnasse et de son retour d'expérience, un vaste programme de classement des postes d'aiguillage a été engagé en tenant compte de leurs criticités vis-à-vis de l'exploitation ferroviaire, mais également du degré d'obsolescence de ses différents composants et système de protection (protection incendie, inondation...).

Les efforts de performance de SNCF Réseau se poursuivent également avec des démarches de type lean management ainsi que l'adaptation des référentiels techniques en accompagnement de la mise en œuvre des innovations, en

particulier des procédés techniques. Les illustrations sont nombreuses :

- des engins de mesure visant à automatiser et moderniser la surveillance du réseau afin de minimiser des tournées effectuées jusqu'alors à pied, sont en phase de test de fonctionnement pour une utilisation opérationnelle début 2020 ;
- la mise en œuvre de capteurs sur les installations, qui vont permettre, en agissant sur l'analyse et la traçabilité, d'évoluer progressivement vers une maintenance prévisionnelle de certains composants ou ensembles de composants ;
- une nouvelle technique de correction et de soudure de rails, homologuée en 2015, continue à se déployer ; elle permet de raccourcir la durée des chantiers et des temps d'interruption des circulations et de prévenir l'apparition de défauts ;
- la mise en œuvre de techniques innovantes pour la maîtrise de la végétation dans la perspective du « post glyphosate » telle que la modernisation des trains de désherbages, l'éco pâturage, l'ensemencement choisi pour n'en citer que quelques-unes.

Le rythme de la digitalisation des métiers de SNCF Réseau est également maintenu :

- Le système de Gestion de la Maintenance Assistée par Ordinateur (GMAO) poursuit son évolution selon le calendrier établi. Ce début d'année 2019 est consacré à la mise en service de nouvelles fonctionnalités liées à la maintenance de la voie et des engins de travaux ;
- de nouvelles applications digitales viennent s'ajouter à celles déjà mises en œuvre depuis 2016, au sein des métiers de la maintenance mais aussi de la circulation.

Dans ce contexte, l'amélioration de la fiabilité du réseau se poursuit en zone dense avec la suite du plan spécifique au Nœud Ferroviaire Lyonnais, inspiré du plan de fiabilité propre à l'Île-de-France, et dans l'attente des grands projets d'investissements qui interviendront dans ce secteur.

Le plan de fiabilisation sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais porte sur le secteur compris entre Sathonay et Grenay ainsi que sur les lignes adjacentes à l'étoile lyonnaise, qui concentre un trafic hyperdense sur une infrastructure vieillissante. A la mobilisation historique dans cette zone dense et la réalisation de plusieurs opérations ponctuelles ces dernières années, un plan de fiabilité spécifique a été adjoint et inscrit dans le plan de maintenance des années 2016 à 2020. Il vise à atténuer les conséquences de l'obsolescence de l'infrastructure jusqu'à la mise en service du projet de la Commande Centralisée du Réseau (CCR) avec renouvellement des voies, actuellement en cours.

Les voies de services font également l'objet d'une attention particulière afin de maîtriser leur utilisation et permettre une rationalisation.

2.3.4. Innovation & Digitalisation

Dans la continuité du déploiement de l'innovation, les actions suivantes ont notamment été lancées :

- DIGITAL OPEN LAB

Célébration du 1er anniversaire à l'occasion du Salon de l'Industrie Ferroviaire qui s'est tenu en Mars à Lille

Il s'agit d'une démarche partenariale associant SNCF Réseau et la Fédération des Industries Ferroviaires (qui regroupe des fournisseurs historiques comme Siemens, Alstom, Vossloh, Vapérail...) avec pour objectif de codévelopper des solutions digitales de surveillance de nos infrastructures (objets connectés, algorithmes de maintenance prédictive...).

Le projet le plus abouti actuellement est la surveillance via des capteurs de la consolidation des rails en cas d'intervention de type éclissage (assemblage de deux rails) qui permet d'éviter la limitation de la vitesse du train lors des premiers passages.

- Participation active de SNCF Réseau au salon Vivatech

SNCF est partenaire de différentes start-ups comme :

- o Bubble VR

Bubble VR est une agence de réalité virtuelle spécialisée dans les expériences immersives. Elle a créé pour SNCF un jeu vidéo permettant d'expérimenter des situations de voyage tout en étant accompagné par le chatbot OUIBot. Elle a également conçu une formation professionnelle en réalité virtuelle pour le recrutement des aiguilleurs de rail et leur formation via une mise en situation pour simuler leurs principales missions.

- o La formation en réalité virtuelle avec Blumenlab

Blumenlab est un studio spécialisé dans la réalité virtuelle augmentée. Il a développé pour SNCF une plateforme de formation aux métiers techniques. Les agents peuvent ainsi suivre des modules de formation aux règles de sécurité en conditions réelles, y compris dangereuses. Les avantages sont nombreux : il n'y a pas de risque, ni de nécessité d'immobiliser les sites industriels, les infrastructures et les équipes.

- o Le robot tondeur avec Vitirover

SNCF Réseau teste actuellement ces robots tondeurs le long des lignes à grande vitesse. Ces robots autonomes et solaires, fonctionnent en flotte et tondent des parcelles pour maintenir l'herbe à la hauteur désirée, sans utiliser de glyphosate. Il s'agit d'une première mondiale.

- o L'intelligence climatique avec Metigate

La météo a des conséquences très importantes sur l'activité des entreprises. Pour SNCF, par exemple la neige et le givre peuvent immobiliser voire endommager le réseau et les trains. La startup Metigate est spécialisée dans l'analyse d'impact, et propose des alertes immédiates pour que les entreprises s'adaptent. Dans ce cadre, elle récolte les données de 26 sources météo, dont Météo France. La jeune entreprise a également créé des stations météo virtuelles grâce à la simulation numérique pour compléter le maillage des stations réelles.

- Lancement du programme agent de maintenance 4.0

Mise à disposition de solutions de réalité augmentée pour former et assister les agents de maintenance à l'exécution de leurs opérations sur le terrain.

- Mise en place de filières de données

Des actions de sensibilisation à l'importance de la DATA ont été mises en place au sein de SNCF Réseau (ex : description du réseau, usage du réseau) pour structurer les données, sensibiliser au RGPD (règlement européen sur la protection des données) et définir des règles de partage des informations sensibles.

Aujourd'hui, SNCF Réseau a ouvert 121 jeux de données, publiés sur la plateforme data.sncf.com. L'objectif est de stimuler l'innovation dans le domaine ferroviaire. Ces données

02 – Rapport de Gestion

sont mises à jour et enrichies régulièrement. Elles pourront être utilisées par des professionnels pour la réalisation de datavisualisations, par des développeurs ou des créateurs d'applications ou simplement consultées par le grand public.

- **Le coupon connecté : un pas de plus vers la maintenance prédictive**

Ce nouvel outil a été développé pour maintenir un haut niveau de performance, d'innovation et de sécurité du réseau.

Il permet de mesurer et de faciliter le suivi de température en temps réel des rails et ainsi prévenir des risques liés aux trop fortes chaleurs pouvant jouer sur l'intégrité des infrastructures.

Le coupon connecté est toujours en phase expérimentale, avec un peu moins de 500 dispositifs sur toute la France dont 90 en Ile-de-France, la fiabilisation du dispositif se poursuit en 2019 et a fait partie des mesures en vigueur lors du plan "fortes chaleurs" du mois de juin.

2.3.5. Activité foncière-immobilière

SNCF Réseau continue de contribuer au dynamisme des territoires, avec la conclusion de cessions immobilières en négociation pour une mise en œuvre sur le second semestre de l'année 2019.

S'agissant de l'activité locative immobilière, les conventions d'occupation temporaire ont procuré à fin juin 2019 des produits de 43 M€ comparables aux 42 M€ sur la même période en 2018.

2.4. INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	30 juin 2019	30 juin 2018	Evolution	
			En M€	En %
Grands projets de développement	416	355	61	17 %
Projets régionaux de développement	521	336	185	55 %
Mise en conformité du réseau	157	109	48	44 %
Renouvellement et performance	1 206	1 219	(13)	(1) %
Foncier et autres	45	55	(10)	(19) %
Divers	0	1	(1)	(58) %
TOTAL INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES	2 346	2 074	271	13 %
Industriels	78	100	(22)	(22) %
DEPENSES TOTALES	2 423	2 175	248	11 %

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

Le total des dépenses d'investissements brutes représente 2 423 M€, en hausse de 248 M€ par rapport à fin juin 2018 arrêté à 2 175 M€. Les dépenses d'investissements ont notamment augmenté sur les projets de développements régionaux de +185 M€ et nationaux de +61 M€, atténuées par une légère baisse des investissements de renouvellement et performance de (13) M€.

L'effort de rénovation, confirmé dans le cadre du Contrat de performance entre l'Etat et SNCF Réseau, se poursuit à un rythme soutenu pour moderniser les infrastructures ferroviaires.

2.4.1. Investissements de renouvellement et performance

Le programme de renouvellement de l'année 2019 est prévu à hauteur de 2,8 Mds€ et témoigne de la volonté de l'entreprise de poursuivre les efforts d'investissement pour la régénération du réseau structurant le plus circulé.

La production du 1er semestre 2019 s'établit à 1 206 M€, en retrait de (13) M€ par rapport au premier semestre 2018 à 1 219 M€.

La rénovation des voies et appareils de voie du réseau principal se poursuit à un rythme élevé conformément à la planification des travaux en nombre de GOPEQ (équivalent de km de voies renouvelées) et en nombre d'appareils de voie par rapport au premier semestre 2018 :

En unités physiques	30 juin 2019	30 juin 2018	Evolution	
GOPEQ	387	424	(37)	(9) %
Nombre d'appareil de voie (*)	267	217	50	23 %

**Hors LGV*

Les investissements de renouvellement des voies s'élèvent à 767 M€, en retrait de (22) M€ par rapport au premier semestre 2018 (789 M€) ; 50% des investissements sont réalisés en Ile-de-France.

Les **principaux chantiers** à fin juin 2019 ont été réalisés sur les sections Nantes-La Roche/Yon (80 km), Marseille-Toulon (40 km), Montargis-La Charité (54 km), sur les lignes de Gonesse à Lille-Frontière (23 km), Pierrelaye-Creil (33 km) et Saint Gaudens-Capvern (25 km). A l'occasion des week-end prolongés de l'Ascension et la Pentecôte 22 opérations coup de poing ont été réalisées dont notamment la pose de la structure métallique en arc du futur viaduc qui reliera les nouvelles voies dédiées au RER E au réseau actuel au-dessus des lignes existantes, entre Nanterre et Bezons et l'installation d'une passerelle équipée d'ascenseurs et comprenant 2 travées enjambant 5 voies ferrées en gare de Bourgoin-Jallieu.

Les **investissements en signalisation** sont en hausse par rapport à 2018 de +14 M€ soit +9%. Sur le premier semestre 2019, ces opérations concernent principalement les Commandes Centralisées du Réseau (CCR) dont plusieurs mises en services sont prévues en 2019 et notamment la CCR de Creil et Compiègne, la CCR de Thionville.

L'**activité traction électrique** liée à la modernisation des caténaires, destinée à l'alimentation électrique des trains, est stable par rapport à 2018 de +1 M€ soit +2%. Les travaux de renouvellement de la caténaire du RER C ont débuté.

En matière d'**ouvrages d'art** (ponts, tunnels) **et en terre** (talus, remblais), le montant des dépenses au premier semestre 2019 est de 63 M€, quasi stable par rapport à fin juin 2018 de (2) M€ soit -3%. SNCF Réseau a notamment poursuivi les travaux liés au renouvellement du viaduc de Marly-le-Roi sur la ligne L du Transilien, et a initié les travaux du tunnel de Caluire.

L'**activité télécom**, en baisse par rapport à 2018 de (6) M€ soit -11% en lien avec le déploiement de la fibre optique sur le domaine ferroviaire, se poursuit avec 1100 km supplémentaires planifiés en 2019, soit un réseau de 6 800 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 Commande). Les capacités excédentaires sont commercialisées.

Les dépenses d'aménagement **des halles et quais en gare** sont en légère baisse au premier semestre 2019 par rapport à 2018 de (4)M€. Ces dépenses concernent par exemple la poursuite des travaux de modernisation de la gare d'Austerlitz qui fait l'objet d'un vaste plan d'investissements jusqu'en 2020 ainsi que les travaux des gares de Troyes et Béziers.

Les autres dépenses de renouvellement de 81 M€ sont en hausse de +6 M€ par rapport au premier semestre 2018 à 75 M€. Elles correspondent principalement aux opérations de gros entretien, à l'amélioration de la régularité ainsi qu'à des investissements commerciaux notamment sur l'activité fret.

Les investissements industriels sont en baisse de (22) M€ soit -22% par rapport au premier semestre 2018. Ils concernent principalement les systèmes d'information, le matériel et outillage pour la modernisation de l'outil industriel et les installations du programme de valorisation du patrimoine immobilier.

2.4.2. 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 auprès des personnes à mobilité réduite. La production au premier semestre 2019 de 157 M€ est en augmentation par rapport à juin 2018 de +48M€ soit +44%.

Les investissements de sécurité s'élèvent à 73 M€ à fin juin 2019 et sont en nette hausse par rapport à 2018 de +19 M€ soit +35%. Ces investissements concernent principalement des suppressions de passages à niveau ou des aménagements pour l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, la suppression ou l'aménagement de traversées de voie pour le public en gare, la mise en place de clôtures pour éviter les intrusions dans les emprises ferroviaires, la sûreté des infrastructures, la sécurisation de tunnels ferroviaires, l'installation d'équipements de contrôle de vitesse des trains par balise. Pour 2019, SNCF Réseau a comme objectif la suppression de 7 passages à niveau (substitués par des ouvrages d'art) : 6 inscrits au plan de sécurisation national dont 4 en Auvergne Rhône-Alpes (PN 93 Etrembières, PN 91 Reignier, PN 220b Montluçon), 1 en Centre-Val de Loire (PN 97 Autheuil) et 1 en Nouvelle Aquitaine (PN 62 Saint Macaire), ainsi qu'un passage à niveau non inscrit au plan de sécurisation national (PN 90 Reignier-AURA).

Au 30 juin 2019 4 passages à niveau ont été supprimés (2 inscrits : PN 93 Etrembières, PN 91 Reignier, 2 non-inscrits : PN 90 Reignier, PN 121 de Verton-HtdF). A cette date, la planification des projets prévoit des retards dans les autres suppressions repoussées au-delà du 31 décembre, mais restent en cours de réalisation.

Les investissements d'accessibilité, sur le périmètre de mise en conformité du réseau, s'élèvent à 69 M€ au premier semestre 2019 et sont également en nette hausse de +29 M€ soit +73% par rapport au premier semestre 2018. Sur le périmètre des projets régionaux de développement, ces investissements sont en hausse de +24 M€ soit +74% entre les premiers semestres 2018 (33 M€) et 2019 (57 M€). Les principales opérations d'accessibilité concernent principalement l'aménagement d'ascenseurs et de rampes d'accès pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR). SNCF Réseau a notamment entrepris des travaux de mise en accessibilité dans de multiples gares telles que Saint-Denis, Persan Beaumont, Trappes, Marmande, Agen, Bourgoin-Jallieu, Dole.

2.4.3. Développement du réseau

Les dépenses d'investissements de développement du réseau augmentent de +61 M€ par rapport au premier semestre 2018 essentiellement avec une montée en puissance des grands projets franciliens EOLE et Charles de Gaulle Express ainsi que des travaux de développement en régions.

- *Grands projets en PPP (18) M€ / -37%*

Au premier semestre 2019, la production réalisée sur les projets en PPP s'établit à 30 M€ et concerne principalement

des travaux connexes de finition du contournement de Nîmes et Montpellier.

- *Grands projets en travaux +86 M€ / +30%*

Les dépenses des grands projets en travaux s'établissent à 376 M€ au premier semestre 2019. Cette section d'investissements concerne notamment le projet EOLE, correspondant au prolongement vers l'ouest du RER E pour 268 M€. La mise en service est prévue en 2022 pour la partie des nouvelles infrastructures (Hausmann Saint-Lazare/Nanterre la Folie) et en 2024 pour la ligne jusqu'à Mantes-la-Jolie. Le projet Charles de Gaulle Express correspond à l'autre projet d'envergure de ce segment d'investissements.

- *Grands projets nationaux amont et modernisation (7) M€ / -38%*

Les études pour la réalisation des futurs grands projets seront hiérarchisées sur la base de la nouvelle Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) suite au rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures. Le déclenchement et l'avancement de ces études/acquisitions foncières sont étroitement liés aux décisions de l'Etat. A fin juin 2019, ces études s'élèvent à 11 M€ contre 18 M€ à fin juin 2018 et concernent essentiellement le programme GPSO (Grand Projet du Sud-Ouest), les lignes nouvelles Provence Côte d'Azur ainsi que Montpellier-Perpignan.

2.4.4. Projets régionaux développement

Les projets entrant dans cette catégorie regroupent essentiellement les projets financés par les Contrats de Plan Etat-Région (CPER) de 2015 à 2020, y compris les projets de modernisation des lignes UIC 7 à 9 et les investissements capillaires fret. Les dépenses sur ce segment s'établissent à 521 M€ sur le premier semestre 2019, confirmant la montée en puissance de l'année 2018.

Les investissements des lignes 7 à 9 s'élèvent à 155 M€ à fin juin 2019 et sont en nette hausse par rapport à 2018 de +89 M€ soit +43%.

Les investissements des autres PRD s'élèvent à 187 M€ à fin juin 2019 et sont en nette hausse par rapport à 2018 de +51 M€ soit +27%.

Les investissements de tram-train s'élèvent à 45M€ à fin juin 2019 et sont en nette hausse par rapport à 2018 de +28 M€ soit +63%.

En Ile-de-France, les principaux projets en cours restent les projets tram-train avec la réalisation de la Tangentielle Ouest entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-L'école (Tram 13) et le tram-train Massy-Evry (TTME). Les autres principaux projets concernent notamment les travaux d'électrification entre Paris et Troyes, les travaux d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite avec une trentaine de gares en travaux, l'augmentation du terminus de Cergy, et les travaux relatifs aux interconnexions avec le réseau du Grand Paris Express avec la poursuite des projets en gare de Vitry-les-Ardoines, Clamart et Vert-de-Maisons.

Au premier semestre 2019, plusieurs opérations ont été réalisées en régions telles que la modernisation de la ligne Clisson-Cholet, l'installation d'une passerelle en gare de Lisieux, la mise en service d'Installations Permanentes de Contre-Sens (IPCS) sur la ligne POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) et entre Morcenx et Dax.

D'autres grosses opérations se poursuivent en 2019 en phase de réalisation, comme la seconde phase de renouvellement de la ligne Marseille-Aix, la modernisation de la ligne Serqueux-

Gisors, et le projet transfrontalier Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) entre la Suisse et la France.

2.5. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT

2.5.1. 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 55 Mds€ ;
- programme *Euro Commercial Paper* (ECP) d'un montant maximum de 5 Mds€ ;
- programme de Titres négociables à court terme (NEU CP) d'un montant maximum de 3 Mds€.

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

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

Les notes à court et long terme attribuées par les agences de notation financière sont les suivantes au 30 juin 2019 :

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

Suite aux annonces du Gouvernement Français qui ont clarifié la gouvernance de SNCF Réseau et du futur groupe public unifié, le 27 Juin 2019 S&P Global Ratings a revu à la hausse la perspective de SNCF Réseau de « négative » à « stable ». Les ratings long terme et court terme ont été confirmés par l'agence à AA et A-1+ respectivement.

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

	Note 2018	Position
Vigéo	66/100	2ème sur un panel de 49 entreprises européennes du secteur "logistique-transport"
Oekom research	B-	2ème sur un panier de 51 entreprises mondiales du secteur transport et infrastructure

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

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 ;
- proposer aux investisseurs de nouveaux produits et de nouveaux formats (programme Green Bond) ;
- 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 2019.

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 : l'encours de dette long terme à fin juin 2019 a été souscrit par des investisseurs français (29%), européens (31%) et extra-européens (40%). Néanmoins, pour l'année à venir, dans l'objectif d'élargir sa base d'investisseurs, SNCF Réseau prévoit de mettre encore plus l'accent sur la diversification géographique de ses sources de financement et sur la diversification des instruments pouvant être proposés aux investisseurs.

- Les émissions réalisées depuis janvier 2019 :

Treize emprunts obligataires ont été émis pour un total de 3 119 M€, dont une opération de taille benchmark en US Dollar (1 500 MUSD à 3 ans) et 700 M€ en format Green à 10 ans.

De plus, SNCF Réseau a émis, en avril 2019, un crédit syndiqué de 133 M€ à 7 ans composé de deux tranches indépendantes :

- 116,9 M€ en faveur du projet Haute Performance Grande Vitesse Sud Est (HPGVSE)
- 16 M€ en faveur du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL)

Post clôture, le 4 juillet 2019, SNCF Réseau a émis un emprunt obligataire sous format Green de 1500 M€ à 17 ans, placée auprès d'une base diversifiée et très granulaire de 81 investisseurs institutionnels. SNCF Réseau ambitionne de diversifier jusque mi 2020 la pluralité des formats proposés aux investisseurs et d'élargir son offre à des émissions de référence en devises. L'entreprise entend faire preuve d'adaptabilité et de réactivité face à l'évolution des besoins des investisseurs.

- Dette financière nette selon les normes IFRS

En tenant compte de l'ensemble des instruments financiers et des effets périmètre PPP (Partenariats Public Privé), la dette financière nette s'élève à 51,7 Mds€ à fin juin 2019 contre 49,6 Mds€ au 31 décembre 2018.

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

La liquidité de SNCF Réseau au 30 juin 2019 est à 3,5 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 1,5 Md€ (extensible à 2 Mds€) auprès de 15 banques partenaires de SNCF Réseau n'a pas fait l'objet de tirage à fin juin 2019.

2.5.2. Gestion des risques de marché

- Couverture du risque de taux d'intérêt

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

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

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

A fin juin 2019, la dette nette de SNCF Réseau après couverture se répartit en 93% à taux fixe, 3% à taux variable et 4% indexée sur l'inflation.

- Couverture du risque de change

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

- Gestion du risque de contrepartie

SNCF 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 placement et les dérivés ne sont mis en place qu'avec des établissements financiers correspondants aux critères de notation de crédit et de niveau de fonds propres validés par le Conseil d'Administration de SNCF Réseau.

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

Le respect du seuil autorisé par contrepartie est suivi quotidiennement.

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

Les sommes ainsi reçues par SNCF Réseau s'élevaient à 106 M€ à fin juin 2019, contre 91 M€ à fin 2018.

2.6. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ETAT

2.6.1. Concours publics relatifs aux investissements sur le réseau

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

Au 30 juin 2019, les subventions appelées par SNCF Réseau s'élèvent à 1 031 M€, dont 137 M€ appelés auprès de l'AFITF.

Le montant des créances de subvention échues s'établit à 424 M€ (dont 275 M€ en attente de l'Etat et de l'AFITF) contre 381 M€ (dont 268 M€ de la part de l'Etat et de l'AFITF) au 31 décembre 2018. Sur le projet SEA notamment, le montant des créances échues est de 250 M€ (dont 217 M€ de l'Etat) au 30 juin 2019.

2.6.2. Responsabilité Fiscale

Au 30 juin 2019, 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.

3. GOUVERNANCE ET TYPOLOGIE DES RISQUES

3.1. GOUVERNANCE

Les instances de gouvernance de SNCF Réseau créées en 2014 et amendées suite à la réforme ferroviaire de 2015 ont été reconduites au 1^{er} janvier 2019.

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

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

3.1.1. Le Conseil d'Administration

- Composition et attributions

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

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

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

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

- le Président Délégué du Directoire de SNCF, également Président de ce Conseil ;
- sept personnalités choisies par SNCF, dont au moins la moitié sont salariés de SNCF ;
- quatre représentants de l'Etat ;
- quatre personnalités choisies par l'Etat en raison de leur compétence ;
- huit représentants élus par les salariés de l'entreprise.

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

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

Il est institué auprès de SNCF Réseau un Commissaire du Gouvernement et un Commissaire du Gouvernement Adjoint, nommés par arrêté du Ministre chargé des transports. Le Commissaire du Gouvernement ou le Commissaire du Gouvernement Adjoint, siège au Conseil d'Administration avec voix consultative.

Le chef de la Mission de Contrôle Economique et Financier des Transports (MCEFT), ou son représentant, siège également, avec voix consultative, au Conseil d'Administration de SNCF Réseau.

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

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

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

- Règlement intérieur et composition

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

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

- **en qualité de représentants de l'Etat** sur proposition du Ministre chargé des transports, du Ministre chargé du développement durable, du Ministre chargé de l'économie et du Ministre chargé du budget ;
- **en qualité de personnalités choisies par l'Etat en raison de leur compétence** : de représentant des autorités organisatrices régionales des transports ferroviaires, de représentant de Ile-de-France Mobilités, de représentante des usagers du transport ferroviaire de personnes ou de marchandises, de représentante des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement ;
- **en qualité de personnalités choisies par SNCF pour la représenter** : sept salariés de SNCF ;
- **en qualité de salariés élus** : huit salariés de SNCF Réseau.

3.1.2. La Commission des marchés et des achats, et les comités spécialisés

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

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

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

- Commission des marchés (COMA)

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

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

- le Président du Conseil d'Administration ou son représentant ;
- trois fonctionnaires désignés par le Conseil d'Administration sur proposition des Ministres chargés du budget, de la concurrence et des transports ;
- quatre administrateurs dont un parmi les personnalités choisies en raison de leur compétence et trois parmi les représentants des salariés.

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

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

- deux fonctionnaires désignés par le Directoire de l'EPIC SNCF sur proposition des Ministres chargés du budget, de la concurrence et des transports ;
- deux membres du Conseil de surveillance représentant les salariés de l'EPIC SNCF ;
- un administrateur salarié de SNCF Réseau ;
- un administrateur salarié de SNCF Mobilités.

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

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

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

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

- *Comité d'Audit, des Comptes et des Risques*

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

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

Siègent également, avec voix consultative, le commissaire du Gouvernement et le chef de la Mission de Contrôle

Economique et Financier des Transports, ou leurs représentants.

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

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

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

- *Comité des engagements*

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

Siègent également, avec voix consultative, le commissaire du Gouvernement et le chef de la Mission de Contrôle Economique et Financier des Transports, ou leurs représentants.

- *Comité industriel et économique*

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

Siègent également, avec voix consultative, le commissaire du Gouvernement et le chef de la Mission de Contrôle Economique et Financier des Transports, ainsi que leurs représentants.

3.1.3. Le Président du Conseil d'Administration

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

- *Nomination et attributions*

Le décret du 25 mai 2016 paru au JO et nommant M. Patrick JEANTET, Président Délégué du Directoire de SNCF, emporte nomination au sein du Conseil d'Administration de SNCF Réseau en qualité de Président du Conseil.

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

La délégation de pouvoirs consentie par le Conseil d'Administration à son Président est publiée au Bulletin Officiel (BO) de SNCF Réseau ainsi qu'au Bulletin Officiel du Ministère chargé des transports.

- *Système de délégations*

Conformément aux dispositions du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié, le Président du Conseil d'Administration peut

déléguer une partie de ses compétences dans des conditions fixées par le Conseil d'Administration. Ces délégations font l'objet de parutions au Bulletin Officiel de SNCF Réseau.

3.1.4. La Direction Générale et l'organisation générale de l'entreprise

La Direction Générale est chargée du pilotage général de l'entreprise dont elle assure collectivement la responsabilité devant le Conseil d'Administration.

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

La Direction Générale a légèrement évolué en mai 2019 et est désormais constituée par :

- le Président ;
- deux directeurs généraux délégués qui ont pour mission de seconder le Président dans le pilotage opérationnel de l'entreprise et assurent la suppléance du Président dans sa fonction exécutive.
 - o Le directeur général délégué stratégie, économie et sûreté assure les missions concernant la cartographie des risques et la sûreté. La direction juridique et de la conformité lui est directement rattachée.
 - o Le directeur général délégué projets et performance industrielle assure les missions concernant le digital et l'innovation, la direction de l'innovation est sous sa responsabilité.
- le directeur général sécurité qui seconde le Président dans le pilotage du management général de la sécurité. La direction sécurité, sûreté, risques lui est rattachée.
- les directeurs généraux adjoints qui assument la responsabilité de leurs directions, à savoir :
 - o des directions générales techniques et commerciales :
 - la Direction Générale Exploitation Système (DGEX) ;
 - la Direction Générale de la Stratégie, de la Programmation et de la Maîtrise d'Ouvrage (DGST) ;
 - la Direction Générale Industrielle et Ingénierie (DGII) ;
 - La Direction Générale des Opérations et de la Production (DGOP) ;
 - la Direction Générale Clients et Services (DGCS) ;
 - la Direction Générale Ile de France (DGIDF).
 - o des directions générales et directions transverses :
 - la Direction Générale Ressources Humaines (DGRH) ;
 - la Direction Générale Finances et Achats (DGFA) ;

- la Direction Générale de la Communication et du Dialogue Territorial.

Au plan géographique, SNCF Réseau dispose d'établissements métiers, rattachés aux zones de production de la Direction Générale Opérations et Production, et à la Direction Générale Ile de France pour le territoire concerné, et qui exécutent les missions opérationnelles de gestion d'infrastructure.

Il dispose également de Directions Territoriales, rattachées à la Direction Générale Clients et Services, qui couvrent le territoire national hors Ile de France. Elles assurent la représentation de SNCF Réseau au plan territorial et garantissent la qualité de service due aux différents types de clients à l'échelon territorial, en temps normal comme en temps de crise.

3.2. FACTEURS DE RISQUES

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

- Les risques financiers/de marché

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

Risque de liquidité : le risque de liquidité est assuré en permanence par une gestion proactive de ses besoins de liquidité, un accès diversifié à des sources de financement, qu'elles soient long terme (programme EMTN de 55 Mds€) ou court terme (Titres négociables à court terme – NEU CP de 3 Mds€ et Euro Commercial Paper de 5 Mds€). De plus, SNCF Réseau bénéficie d'une ligne de crédit de 1,5 Mds€ qui n'a jamais fait l'objet de tirage.

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

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

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

** La couverture de ce risque de contrepartie est abordée dans le paragraphe 2.5.*

- Les risques opérationnels

Les principaux risques pouvant avoir des impacts opérationnels sont majoritairement liés à l'utilisation du réseau ferré (sécurité technique liée à la conception et à la maintenance des équipements constitutifs de l'infrastructure ferroviaire et sécurité de la gestion des circulations) et aux opérations d'investissements (y compris les risques de construction).

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

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

Les risques sociaux : des grèves et arrêts de travail des salariés (syndiqués ou non) ne sont pas à exclure à l'avenir, en particulier dans le contexte du débat sur la réforme des retraites. Ces grèves et arrêts de travail, s'ils étaient significatifs, pourraient avoir un impact négatif sur la performance financière de SNCF Réseau.

- Les risques juridiques et de conformité

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 GPF 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.

- Les risques stratégiques

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

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

- Les risques aléatoires

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

Le risque terroriste : Les attaques terroristes ou événements similaires, peuvent avoir un impact négatif sur les activités et les résultats de SNCF Réseau.

3.3. POLICES D'ASSURANCE

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

La volonté de mieux maîtriser ses coûts d'assurance, tout en améliorant les garanties, a ainsi conduit le Groupe SNCF à mutualiser ses achats d'assurance au bénéfice de ses différentes composantes. Les programmes d'assurance existants à la SNCF en 2014 ont été élargis dès 2015 à toutes les entités structurées dans le cadre de la Réforme Ferroviaire, c'est-à-dire SNCF, SNCF Mobilités, SNCF Réseau et les filiales.

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

Le programme « Dommages aux Biens » de SNCF et de ses filiales inclut SNCF Réseau depuis le 1er janvier 2015. Le programme qui a été renouvelé au 1er janvier 2017 et est placé jusqu'au 31 décembre 2021, couvre le GPF et ses filiales.

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

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

Le programme d'assurances « Responsabilité Civile Constructions et Responsabilité Civile Décennale » du GPF et de ses filiales, a été renouvelé par appel d'offre avec effet au 1er janvier 2018.

Le programme d'assurances du risque Cyber a pris effet au 1er janvier 2019, pour une période de 2 ans, renouvelable une année supplémentaire.

Au niveau régional, huit Pôles interrégionaux Assurances Dommages (PADs) intégrés aux Délégations Juridiques Territoriales de la Direction Juridique Groupe et pilotés par la Direction Déléguée Risques et Assurances, sont chargés de la gestion amiable des sinistres. A ce titre, ils recensent les sinistres et effectuent les recours contre les tiers responsables, y compris les entreprises ferroviaires, pour le compte de SNCF Réseau. Ils traitent également les réclamations de sinistres reçues des tiers et EF.

Ils sont le relais en région de la Direction Déléguée Risques et Assurances et donc le point d'entrée pour toutes les questions d'assurance.

4. ENJEUX ET PERSPECTIVES

La mise en œuvre de Nouvel'R depuis un an insufflé une dynamique réelle dans le pilotage de la production, avec le rapprochement, sur chaque zone géographique, des activités de maintenance et de circulation. L'enjeu est désormais d'ancrer ces nouvelles manières de travailler ensemble, pour améliorer la performance globale du système, au bénéfice des clients.

Dans cette perspective, il appartient à SNCF Réseau de s'emparer du pilotage durable de la robustesse en pleine cohérence avec les standards H00, de renforcer la démarche client au centre et sa gestion des actifs industriels.

Plus globalement, le second semestre 2019 et le début de l'année 2020 seront l'occasion de :

- Maintenir un niveau de sécurité optimum et poursuivre le saut de performance attendu dans le domaine de la Sécurité (programme PRISME de la démarche Excellence Sécurité).
- Fin 2019, la première commande de production 2020-2022 sera établie. En déclinaison de la première commande stratégique, elle devra fixer une ambition de performance par axe (sécurité, robustesse, industriel et développement durable) permettant de cibler et d'affermir nos programmes d'investissements et les opérations de grand entretien (OGE).
- Poursuivre l'objectif ambitieux mais accessible de ponctualité origine de 90% sur l'année. Partout où les standards H00 ont été travaillés et appliqués, la ponctualité progresse sur le 1er semestre. Le second semestre devra permettre d'ancrer durablement ces pratiques, en généralisant les bonnes pratiques, et par le déploiement du management de la ponctualité H00 des sites et de l'information voyageurs, en cohérence avec le management de la régularité.
- Poursuivre la transformation des métiers de la maintenance et les parcours associés, grâce aux nouveaux processus intégrés fondés sur l'apport technologique, notre politique industrielle et la transformation digitale (poursuite programme Surveillance & Supervision, GMAO télécom Digitop déployé à fin 2019, programme Surveillance 2020).

- Accompagner la mise en place des nouveaux centres de formation avec la formation des formateurs à intégrer dans les établissements.
- Poursuivre le redressement de la production Suites Rapides constaté sur le 1er semestre 2019 (en nette amélioration par rapport à celle du second semestre 2018 sur les volets sécurité, production, régularité) et accroître l'industrialisation des travaux.
- Poursuivre l'industrialisation des remplacements des appareils de voie en lien avec l'acquisition des 21 wagons pupitres dans le cadre du programme VIGIRAIL)
- Réaliser la performance industrielle attendue grâce à des leviers objectivés contribuant aux engagements du pacte ferroviaire (118 M€ en 2019), et en particulier grâce aux leviers : GMAO, SD Engins, refonte des schémas de maintenance engins, optimisation de la circulation à l'occasion des investissements de développement et de renouvellement du réseau (dont CCR), programme Surveillance 2020)

SNCF Réseau se mobilise également sur les enjeux du programme Information FIRST pour que chaque client soit bien informé en cas de situation perturbée prévue (informer chaque client à J-1 17h) ou inopinée (1ère estimation en moins de 10 minutes).

Ces engagements passent par une consolidation des scénarios couvrant la majorité des situations perturbées, une transformation des SI de production ferroviaire pour assurer la cohérence et la réactivité de l'information client, ainsi que par une information mesurée et managée au même niveau que la sécurité et la ponctualité.

Les équipes sont mobilisées afin de préparer au mieux la construction de la nouvelle SNCF 2020.

03 – COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS DU GROUPE SNCF RÉSEAU

Normes IFRS – en millions d’euros



SOMMAIRE

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE	27	4.4	RÉSULTAT DE CESSIONS D'ACTIFS	40
COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	29	4.5	TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS	41
ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ	30	4.6	VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL	42
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	31	4.7	AVANTAGES AU PERSONNEL	43
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	32	4.8	PROVISIONS	44
1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE	33	5	CAPITAUX ET FINANCEMENT	45
1.1 BASE DE PRÉPARATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	33	5.1	DOTATION EN CAPITAL	45
1.2 APPLICATION DES NORMES IFRS	33	5.2	DETTE NETTE ET ENDETTEMENT FINANCIER NET	45
1.3 MÉTHODES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES AUX ARRÊTÉS INTERMÉDIAIRES	34	5.3	SITUATION COMPTABLE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS	52
1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION	34	6	MARGE OPÉRATIONNELLE	53
1.5 INFORMATION SECTORIELLE	34	6.1	PRODUITS DES ACTIVITES ORDINAIRES	53
2 FAITS MARQUANTS	35	6.2	TABLEAU DE VARIATION DES ACTIFS ET PASSIFS SUR CONTRAT	53
2.1 FUTURE GOUVERNANCE	35	6.3	ACHATS ET CHARGES EXTERNES	54
2.2 NOUVELLE RÈGLE D'OR	35	6.4	CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS	54
2.3 RÉGULATION ARAFER	35	6.5	IMPÔTS ET TAXES	54
2.4 CLASSEMENT EN ODAC	35	7	RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES	55
3 ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	35	7.1	RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE	55
4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS	36	7.2	RELATIONS AVEC L'ÉTAT	55
4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION	36	8	ENGAGEMENTS HORS BILAN	56
4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT	39	8.1	ENGAGEMENT HORS BILAN DONNES ET RECUS	56
4.3 DROIT D'UTILISATION ACCORDÉ AU CONCESSIONNAIRE	40	8.2	RAPPROCHEMENT ENGAGEMENTS HORS BILAN/LOYERS IFRS 16	57

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE

ACTIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	30/06/2019	31/12/2018
Ecarts d'acquisition		-	-
Immobilisations incorporelles	4.1.1	299	282
Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location	4.1.2	351	-
Immobilisations corporelles	4.1.3	65 752	64 380
Actifs financiers	5.2.2	3 940	3 693
Titres mis en équivalence		12	11
Impôts différés actifs		2 827	2 827
Actifs non courants		73 180	71 193
Stocks et en-cours	4.6.1	547	536
Créances d'exploitation	4.6.2	2 036	2 432
Subventions à recevoir	4.6.3	2 523	1 332
Actifs financiers	5.2.2	1 843	1 645
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5.2.2	3 542	2 797
Actifs courants		10 491	8 741
Total de l'actif		83 672	79 934

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

PASSIF CONSOLIDE

en millions d'euros	Notes	30/06/2019	31/12/2018
Capital	5.1	9 765	9 765
Réserves et résultats accumulés		-27 558	-26 748
Capitaux Propres totaux		-17 793	-16 984
Engagements envers le personnel		913	851
Provisions	4.8	256	256
Subventions d'investissement	4.2.1	29 868	29 025
Passifs financiers	5.2.2	56 187	52 002
Obligations locatives		242	-
Droit d'utilisation accordé au concessionnaire	4.3	2 573	2 598
Passifs non courants		90 039	84 732
Engagements envers le personnel		56	61
Provisions	4.8	2	2
Dettes d'exploitation	4.6.4	4 246	4 603
Subventions	4.2.2	2 212	1 798
Passifs financiers	5.2.2	4 801	5 723
Obligations locatives		109	-
Passifs courants		11 426	12 186
Total du passif et des capitaux propres		83 671	79 934

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	1er semestre 2019	1er semestre 2018
Chiffre d'affaires	6.1	3 303	2 977
Achats et charges externes	6.3	-932	-1 045
Charges de personnel	6.4	-1 273	-1 209
Impôts et taxes	6.5	-129	-138
Autres produits et charges opérationnels		-23	-43
Marge opérationnelle		947	544
Dotations aux amortissements	4.1.5	-1 056	-989
Variation nette des provisions	4.8	8	91
Reprise de subventions d'investissement	4.2.4	491	468
Résultat de cession d'actifs	4.4	7	1
Résultat opérationnel courant		397	116
Pertes de valeur	4.5	-	-3 400
Résultat opérationnel		397	-3 284
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		0	0
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		397	-3 284
Coût de l'endettement financier net et autres	5.2.1	-628	-618
Coût financier net des avantages du personnel	4.7	12	9
Résultat financier		-617	-609
Résultat des activités ordinaires avant impôt		-220	-3 893
Impôts		0	199
Résultat net des activités ordinaires		-220	-3 694

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

en millions d'euros	1er semestre 2019	1er semestre 2018
Résultat net de la période	-220	-3 694
Autres éléments du résultat global :		
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	-560	-128
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	-0	47
Variation de juste valeur des coûts de couverture	21	-
Impôts sur variation de juste valeur des coûts de couvertures	0	-
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence	-	-
Total des autres éléments du résultat global recyclables	-539	-81
Ecart actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	-64	21
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies	-	-7
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	-64	14
Résultat global total de la période	-822	-3 761

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Réserve recyclables						
	Capital	Réserves non recyclables	Couverture de flux de trésorerie	Coûts de la couverture (R/D et FCBS)	Réserves accumulées	Résultat de la période	Capitaux propres totaux
Capitaux propres au 01/01/2018	9 765	-28	-736	-	-20 753	-201	-11 953
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-4 784	-4 784
Autres éléments de résultat global	-	6	-165	34	-	-	-124
Résultat global total	-	6	-165	34	-	-4 784	-4 908
Affectation du résultat	-	-	-	-	-201	201	-
Autres variations	-	-	32	-156	1	-	-123
Capitaux propres au 31/12/2018	9 765	-21	-868	-122	-20 953	-4 784	-16 984
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-220	-220
Autres éléments de résultat global	-	-64	-560	21	-	-	-602
Résultat global total	-	-64	-560	21	-	-220	-822
Affectation du résultat	-	-	-	-	-4 784	4 784	-
Autres variations	-	-	7	1	5	-	13
Capitaux propres au 30/06/2019	9 765	-85	-1 421	-100	-25 732	-220	-17 794

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Notes	1er semestre 2019	1er semestre 2018
Résultat net, part du groupe		-220	-3 694
Résultat net de l'exercice		-220	-3 694
Eliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées		-0	-0
de la charge (produit) d'impôt différé		0	-199
des amortissements et provisions(*)		569	3 823
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		22	6
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	4.4	-8	-1
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		364	-65
Eliminations :			
du coût de l'endettement financier net	5.2.2	606	612
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		970	546
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	4.6	-82	-118
Impôts décaissés (encaissés)		1	-1
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		889	428
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		-1	1
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1.4	-2 307	-2 342
Intérêts d'emprunts capitalisés	4.1.4	-104	-
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		17	23
Variation des prêts et avances consentis	5.2.2	-204	-230
Subventions d'investissement reçues	4.2.3	693	687
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-1 906	-1 861
Emission d'emprunts	5.2.2	3 615	1 539
Remboursements d'emprunts	5.2.2	-366	-0
Remboursement des obligations locatives	5.2.2	-63	-0
Décaissements sur dettes PPP	5.2.2	-141	-157
Encaissements sur créances PPP	5.2.2	137	204
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives	5.2.2	-0	-
Intérêts financiers nets versés	5.2.2	-562	-521
Variation des dettes de trésorerie	5.2.2	-849	164
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		1 771	1 229
Incidence des variations de juste valeur		-2	-2
Variation de trésorerie		752	-208
Trésorerie d'ouverture		2 777	3 303
Trésorerie de clôture	5.2.2	3 529	3 095

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

1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

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 BASE DE PRÉPARATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Les états financiers consolidés arrêtés au 30 juin 2019 ont été établis conformément à la norme IAS 34 relative à l'information financière intermédiaire. Ces états financiers n'incluent pas toute l'information requise pour des états financiers annuels complets et doivent être lus conjointement avec les états financiers du groupe pour l'exercice clos le 31 décembre 2018.

1.2 APPLICATION DES NORMES IFRS

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du Groupe SNCF Réseau, arrêtés au 30 juin 2019, 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

La base de préparation des comptes consolidés semestriels résumés 2019 décrite dans les notes ci-après résulte en conséquence :

- des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant le ou à compter du 1er janvier 2019 ;
- des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de l'exercice 2019. 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.

Mise en œuvre des nouvelles normes IFRS ou interprétations applicables en 2019

IFRS16 – Contrats de location

La norme IFRS 16 traite tous les contrats de location éligibles suivant un modèle unique consistant à enregistrer au passif, une dette de loyers (somme des paiements futurs actualisés), et à l'actif, un droit d'utilisation. Ces deux éléments sont totalement amortis à la fin des contrats de location.

Les contrats conclus par SNCF Réseau entrant dans le champ d'application de cette norme concernent principalement les locations immobilières, les locations de matériels de transport (ferroviaire et routier) et plus accessoirement des véhicules ainsi que des équipements industriels pour les contrats supérieurs à 5K€.

SNCF Réseau a retenu la « méthode rétrospective simplifiée » prévue par la norme.

Les impacts financiers de la première application de cette norme sont présentés ci dessous; étant rappelé que la méthode rétrospective simplifiée permet de ne pas retraiter l'exercice comparatif. En application des dispositions transitoires de la norme, SNCF Réseau a appliqué les

principales modalités et mesures de simplification suivantes, applicables par contrats :

- évaluer les droits d'utilisation relatifs aux contrats de location simples existants immédiatement avant la date de première application, pour le montant de l'obligation locative résiduelle, ajustée, le cas échéant, des loyers payés d'avance, des charges à payer,
- exclure les coûts directs initiaux de l'évaluation des droits d'utilisation ;
- ne pas retraiter certains contrats de location dont le terme se situe dans les 12 mois suivant la date de première application.

Impacts au 30/06/2019

en millions d'euros	BILAN		
	Droit d'utilisation	Dette	Impact bilan
Locations immobilières	310	311	-1
Locations véhicules routiers	9	9	-
Location de matériel ferroviaire	25	24	1
Compte de régularisation	-	-	2
Filiales	7	7	-
Total	351	350	3

en millions d'euros	COMPTE DE RESULTAT			
	Loyers	Dot amt	Charge fin.	Impact résultat
Locations immobilières	51	49	0	2
Locations véhicules routiers	12	11	-	1
Location de matériel ferroviaire	4	5	-	-1
Compte de régularisation	-	-	-	-
Filiales	1	1	-	-
Reclassement atténuation charges	-	-22	-	-
Total	67	43	1	2

Une réconciliation de la dette IFRS 16 à l'ouverture de l'exercice (394 M€) avec les engagements hors bilan au titre des loyers à la clôture de l'exercice 2018 est présentée dans la note relative aux engagements hors bilan en 8.2.

SNCF Réseau considère que cette norme n'a pas d'impact significatif sur ses comptes au 30 juin 2019

Interprétation IFRIC 23 « Incertitude relative aux traitements fiscaux »

L'interprétation IFRIC 23 apporte des éclaircissements sur la manière de comptabiliser et d'évaluer les risques fiscaux portant sur l'impôt sur le résultat selon la norme IAS 12 Impôt sur le résultat.

SNCF Réseau a choisi d'appliquer IFRIC 23 de façon rétrospective simplifiée en comptabilisant l'effet cumulatif de l'application initiale de l'interprétation en ajustement dans les capitaux propres d'ouverture sans retraiter l'information comparative.

Aucun impact significatif n'est constaté dans les comptes au 30 juin 2019.

03 – Comptes Consolidés

1.3 MÉTHODES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES AUX ARRÊTÉS INTERMÉDIAIRES

Les autres principes et méthodes comptables adoptés dans les états financiers intermédiaires arrêtés au 30 juin 2019 sont identiques à ceux utilisés dans les états financiers annuels arrêtés au 31 décembre 2018.

Par ailleurs, il est précisé :

Avantages au personnel

La provision nette relative aux avantages du personnel est mise à jour sur la base des dernières évaluations actuarielles disponibles à la date de clôture de l'exercice précédent. Une revue complète des hypothèses actuarielles a été réalisée pour l'EPIC SNCF Réseau, principal contributeur du groupe.

Impôts différés

Conformément à la norme IAS 34, Le groupe applique la méthode du taux moyen effectif d'impôt attendu. Toutefois, en attente du nouveau contrat de performance prévu en lien avec les conséquences ferroviaires, le Groupe a maintenu le montant d'impôts différés d'actif (IDA) net de 2,8 Mds€ reconnu au 31/12/2018 après écrêtement. Pour rappel, le montant de créance d'IDA reconnu correspond au montant

jugé recouvrable sur un horizon de temps raisonnable, soit 20 ans.

1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION

Entités contrôlées, co-entreprises et entreprises associées consolidées

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

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

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

La liste des entités du Groupe, co-entreprises, opérations conjointes et entités associées au 30 juin 2019 est présentée ci-dessous.

<i>Nom de l'entité</i>	<i>% d'intérêts</i>	<i>% de contrôle</i>	<i>Chiffre d'Affaires</i>	<i>Résultat</i>	<i>Total Bilan</i>	<i>Méthode de consolidation</i>
SNCF Réseau	100	100	3 245	-220	83 594	Société mère
SFERIS	100	100	52	1	65	Intégration globale
Altamétris	100	100	1	-1	5	Intégration globale
Reseau Immo	100	100	-	-0	2	Intégration globale
EFAC	50	50	-	-0	0	Mise en équivalence
EFPC	50	50	-	-0	1	Mise en équivalence
CDG Express	33	33	-	-	-	Mise en équivalence
Eurailscout BV	50	50	4	0	5	Mise en équivalence

La participation dans la société LFP (Linea Figueras-Perpignan) 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.

La société CDG Express Etudes en cours de liquidation n'est pas consolidée.

1.5 INFORMATION SECTORIELLE

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

Dès lors, SNCF Réseau n'a défini qu'un seul secteur opérationnel au sens de la norme IFRS 8.

2 FAITS MARQUANTS

2.1 FUTURE GOUVERNANCE

L'ordonnance publiée au JO le 4 juin 2019 précise les missions de la société « mère » SNCF et le fonctionnement de la nouvelle gouvernance du groupe public, dont SNCF Réseau. Celle-ci sera constituée par la société nationale SNCF et ses filiales, dont Réseau, et les dispositions sociales relatives à la poursuite des contrats de travail au sein du nouveau groupe public unifié à savoir :

- Une société mère renforcée dans son rôle de pilotage du groupe
- Une transformation à partir du 1er Janvier 2020 des 3 Epic en 5 sociétés à capitaux publics : société nationale SNCF, SNCF Voyageurs (succédant à l'Epic SNCF Mobilités), SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions devenant le pivot du système ferroviaire et Fret SNCF.

Ce Groupe sera intégré autour d'une société SNCF aux pouvoirs renforcés, en premier lieu sur les aspects stratégiques et financiers, et également une gouvernance plus intégrée qui préservera l'indépendance de SNCF Réseau.

2.2 NOUVELLE RÈGLE D'OR

Un renforcement de la règle d'or (ratio d'endettement maximal) est prévu à partir du 1er Janvier 2020 pour assurer la soutenabilité financière de SNCF Réseau.

Cette règle d'or est basée désormais sur l'ensemble des investissements en tenant compte du développement, du renouvellement et de la modernisation du réseau. Le niveau du plafond du ratio dette financière nette / marge opérationnelle est fixé dans le « décret Statut » de la société SNCF Réseau.

2.3 ORDONNANCE RÉGULATION

L'ordonnance tarification du 11 mars 2019 prévoit l'établissement d'une tarification pluriannuelle des redevances d'infrastructure pour une durée de 3 ans à compter de l'horaire de service 2021.

Les données des candidats nécessaires à l'élaboration de la tarification par SNCF Réseau seront transmis directement à l'ARAFER et non plus au gestionnaire d'infrastructure ce qui renforce l'association de l'ARAFER dans cette élaboration et dans la révision du contrat de performance.

2.4 CLASSEMENT EN ODAC

A la suite du classement en APU en octobre 2018, l'EPIC SNCF Réseau a été classée parmi la liste des Organismes Divers d'Administration Centrale (ODAC) publiée par l'INSEE le 29 mai 2019.

3 ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Arrêt de la cour de justice européenne relatif aux redevances rémunérant l'usage des quais voyageurs

La Cour de justice européenne a rendu un arrêt le 10/07/2019 en réponse à un litige relatif à la tarification de l'usage des quais de voyageurs dans des stations de chemin de fer en Autriche. Cet arrêt précise que les « quais à voyageurs » sont un élément de l'infrastructure ferroviaire dont l'utilisation relève de l'ensemble des prestations minimales. A noter aussi, que la CJUE n'a pas en l'espèce considéré qu'il fallait limiter dans le temps les effets de sa décision, sa décision produisant donc des effets rétroactifs en Autriche.

Cet arrêt devient de fait applicable en France, modifiant la tarification telle que prévue actuellement par la réglementation française qui s'applique aujourd'hui à l'ensemble des installations de services en gares, dont les quais. Cette réglementation prévoit une redevance basée sur le coût complet, contrairement à la tarification des infrastructures ferroviaires qui est calculée à partir du coût directement imputable (coût marginal), avec une majoration possible si le marché le permet.

Au regard des informations disponibles à la date d'arrêt des comptes au 30/06/2019 et des premiers échanges qui ont pu avoir lieu avec l'Etat et l'ARAFER, concernant notamment la notion de « quai » qui serait à retenir, le groupe a estimé, d'une part, qu'une application rétroactive de la nouvelle tarification était difficilement réalisable en France et, d'autre part, que les impacts sur les redevances futures devraient être très peu significatives, avec pour conséquence une absence d'impact sur la valeur des actifs en gares.

4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION

4.1.1 Immobilisations incorporelles

La valeur nette des immobilisations incorporelles au 30 juin 2019 s'analyse comme suit :

en millions d'euros	30/06/2019			31/12/2018		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels	532	-457	75	515	-445	70
Autres immobilisations incorporelles	137	-131	6	137	-125	13
Immobilisations incorporelles en cours	218	0	218	199	0	199
TOTAL	887	-589	299	851	-569	282

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 01/01/2018	92	86	142
Acquisitions	0	1	101	103
Cessions	-0	-	-	-0
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-61	-15	-	-76
Pertes de valeur	-13	-9	-	-22
Mise en service et autres variations	53	-51	-44	-42
Valeur nette comptable au 31/12/2018	71	13	199	282
Acquisitions	0	-	35	35
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-13	-7	-	-19
Pertes de valeur	-0	-	-	-0
Mise en service et autres variations	17	-	-16	2
Valeur nette comptable au 30/06/2019	75	6	218	299

Les acquisitions du 1^{er} semestre 2019 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 17 M€ pour la période 30 juin 2019 contre 44 M€ pour l'exercice 2018.

4.1.2 Droits d'utilisation sur contrats de locations et contrats non éligibles

en millions d'euros	30/06/2019		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Constructions	361	-46	315
Matériel de transport	49	-13	36
Autres	-	-	-
Total	410	-59	351

Les droits d'utilisation concernent essentiellement des contrats de locations immobilières et dans une moindre mesure le parc automobile et le matériel ferroviaire.

L'évolution du poste se décompose ainsi :

en millions d'euros	Constructions	Matériel de transport	Autres	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2019	-	-	-	-
Acquisitions	11	7	-	18
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-46	-16	-	-62
Mise en service et autres variations	350	44	-	394
Valeur nette comptable au 30/06/2019	315	36	-	351

Contrats de location non retraités :

Les contrats non retraités conformément aux exemptions prévues par la norme IFRS 16 concernent essentiellement du matériel de chantier loué sur une période inférieure à 12 mois.

en millions d'euros	1er semestre 2019
Loyers court terme	-19
Loyers sur biens de faible valeur	-1
Loyers variables	-
Locations non éligibles IFRS 16 - autres	-
Loyers non éligibles	-20

4.1.3 Immobilisations corporelles

La valeur nette des immobilisations corporelles au 30 juin 2019 se décompose comme suit :

en millions d'euros	30/06/2019			31/12/2018		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	316	-23	292	322	-24	298
Terrains et constructions	11 936	-4 409	7 527	11 677	-4 303	7 374
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	55 346	-22 557	32 789	53 216	-22 031	31 185
Installations Techniques Matériel et Outillage (ITMO) et autres	7 834	-1 199	6 635	7 808	-1 111	6 697
Electrification, télécommunication, signalisation	16 358	-9 452	6 906	16 248	-9 182	7 066
Matériel de transport	987	-862	125	981	-859	121
Immobilisations corporelles en cours	11 500	-23	11 477	11 671	-33	11 637
TOTAL	104 277	-38 525	65 752	101 924	-37 544	64 380

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 & autres	Matériel de transport	Immobilisations corporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2018	309	7 904	29 548	6 845	7 480	164	12 390	64 640
Acquisitions	-	-	-	2	-	-	5 080	5 082
Cessions	-10	-3	-	-0	-0	-	-	-13
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-1	-169	-1 094	-185	-566	-14	4	-2 026
Pertes de valeur	-	-751	-2 096	-28	-472	-30	-	-3 378
Mise en service et autres variations	-	395	4 828	64	624	1	-5 836	75
Valeur nette comptable au 31/12/2018	298	7 374	31 185	6 697	7 066	121	11 637	64 380
Acquisitions	-	-	-	0	-	-	2 359	2 360
Cessions	-5	-1	-	-	-0	-	-	-6
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-0	-103	-526	-88	-269	-6	11	-983
Variation de périmètre	-	6	-	0	0	-	-5	0
Mise en service et autres variations	-	251	2 130	26	110	10	-2 525	1
Valeur nette comptable au 30/06/2019	292	7 527	32 789	6 635	6 906	125	11 477	65 752

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 2 523 M€ :

- 2 312 M€ de projets ferroviaires ;

4.1.4 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

en millions d'euros	1er semestre 2019	1er semestre 2018
Immobilisations corporelles	-2 250	-2 119
Immobilisations incorporelles	-35	-50
Intérêts d'emprunts capitalisés	-104	-112
Total acquisitions	-2 389	-2 281
Variation des dettes sur immobilisations	-22	-61
Flux d'investissement corporels et incorporels	-2 411	-2 342

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations incorporelles de la période comprend 34 M€ de production immobilisée sur projets informatiques.

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles de la période s'élève à 2 250 M€ et comprend 2 242 M€ de production immobilisée.

- 156 M€ au titre de l'activation des intérêts financiers ;
- 3M€ au titre de la concession Sud Europe Atlantique (SEA) ;
- 52 M€ de projets divers dont du matériel ferroviaire, de l'outillage et d'autres projets de fonctionnement.

Ces dépenses d'investissement en immobilisations corporelles comprennent principalement :

- 2 200 M€ de dépenses d'investissement infrastructure qui se décomposent principalement en :
 - o 2 171 M€ de production directe ;
 - o 38 M€ d'opérations de gros entretien ;
 - o 49 M€ d'acquisitions directes ;
 - o -6 M€ d'avances et acomptes ;
 - o -52 M€ d'abandons de projets.
- 49 M€ d'autres investissements (matériels roulants, matériels et outillage).

Des réclamations ont été reçues par l'entreprise au titre des exercices 2015 à 2018 pour les PPP BPL et SEA. Au 30 juin 2019, les contentieux BPL et SEA sont toujours en cours.

Ces réclamations sont, en grandes parties, contestées par SNCF Réseau et seule la partie acceptée a fait l'objet d'une comptabilisation.

4.1.5 Dotations aux amortissements

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

en millions d'euros	1er semestre 2019	1er semestre 2018	Variation
Dotations aux amortissements incorporels	-20	-21	2
Dotations aux amortissements corporels	-994	-968	-26
Dotations aux amortissements droits d'utilisation	-43	-	-43
Dotations aux amortissements	-1 056	-989	-67

La variation des dotations nettes aux amortissements est en partie due à la mise en application au 1^{er} Janvier 2019 de la norme IFRS 16 (43 M€).

Les actifs issus du projet en concession SEA sont amortis, à l'exception des terrains, sur la base d'une durée unique qui est la durée d'exploitation de la concession augmentée de la durée de vie résiduelle de ces actifs chez SNCF Réseau, estimée à 10 ans, représentant une durée d'amortissement de 54 ans au total.

La dotation aux amortissements des actifs SEA s'élève à 61 M€ au 30/06/2019.

4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT

4.2.1 Synthèse des subventions non courantes

en millions d'euros	30/06/2019	31/12/2018
Subventions de développement sur immobilisations en cours	3 964	4 193
Subventions de développement sur immobilisations en service*	21 818	21 220
Subventions de régénération sur immobilisations en service*	3 549	3 338
Subvention de régénération 2019	537	-
Subvention de régénération 2018	-	274
Total	29 868	29 025

(*) Nettes de reprises

Subventions de développement sur immobilisations en cours

Les subventions au 30 juin 2019 s'élèvent à 3 964 M€.

Les mouvements de la période se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Montant Brut au 31/12/2018	Augmentation	Mise en service	Reclassement	Montant Brut au 30/06/2019
Subventions sur immobilisations en cours	4193	808	-1 000	-37	3 964

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 & autres	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2018	51	2 264	14 995	3 909	21 220
Mises en service de subventions sur l'exercice	-8	158	708	142	1 000
Variation de périmètre	-	-	-	-	-
Cession/Mise au Rebus	-	-	-	-	-
Quote part de subvention virée au résultat	-	-90	-161	-151	-402
Autres	-	-	-	-	-
Valeur nette comptable au 30/06/2019	43	2 332	15 542	3 900	21 818

03 – Comptes Consolidés

Subventions de régénération

L'ensemble des subventions de régénération reçues par l'Etat, concerne des investissements mis en service et 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	Cumul reprise	Montant net au 30/06/2019
2004	01/07/2004	38	675	-265	410
2005	25/03/2005	42	574	-194	380
2006	09/05/2006	42	878	-274	604
2007	21/03/2007	35	734	-257	477
2008	17/04/2008	33	69	-32	37
2009	17/01/2009	42	844	-247	597
2010	22/01/2010	38	436	-152	284
2011	01/01/2011	51	20	-15	5
2012	01/01/2012	28	255	-105	150
2013	01/01/2013	41	75	-21	54
2016	01/01/2017	38	126	-8	118
2017	01/01/2018	38	170	-7	163
2018	01/01/2019	38	274	-4	270
Total			5 130	-1 581	3 549

4.2.2 Synthèse des subventions courantes

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

en millions d'euros	30/06/2019	31/12/2018
Subventions d'exploitation appelées d'avance	103	121
Subventions d'investissement appelées d'avance	2 108	1 677
Total	2 212	1 798

4.2.3 Subventions d'investissements reçues

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

en millions d'euros	1er semestre 2019	1er semestre 2018
Appels de subventions	1 345	1 114
Variation des créances sur subventions	-652	-427
Subventions d'investissement reçues	693	687

4.2.4 Reprises de subventions d'investissement

en millions d'euros	1er semestre 2019	1er semestre 2018	Variation
Reprises de subventions d'investissement de développement	427	408	20
Reprises de subv. de renouvellement et mises aux normes	64	60	3
Reprises de subventions d'investissement	491	468	23

Les reprises de subvention d'investissement correspondent à hauteur de 402 M€ aux subventions de développement en service et de 63 M€ au titre des subventions de régénération en service, 25 M€ au titre du droit d'utilisation SEA.

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 2 573 M€ au 30 juin 2019 contre 2 598 M€ au 31 décembre 2018. Il représente la quote-part de l'investissement financé par le concessionnaire. Il est amorti sur la même durée que les actifs en concession, soit 54 ans, pour un montant de 25 M€ au 1^{er} semestre 2019.

4.4 RÉSULTAT DE CESSIONS D'ACTIFS

Au 30 juin 2019, les résultats de cession d'actifs s'élèvent à 7 M€ (contre 1 M€ au 30 juin 2018).

4.5 TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Test de valeur des actifs de l'UGT Infrastructure

Le test de valeur sur les actifs de l'UGT Infrastructure, réalisé dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2015, 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 et avait alors permis de confirmer la valeur économique du réseau.

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, ont constitué un indice de variation de valeur des actifs de l'UGT Infrastructure. Le nouveau test réalisé n'avait pas donné lieu à une comptabilisation d'une variation de dépréciation.

Au 30 juin 2018, l'adoption le 14 juin 2018 de la loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire de même que diverses déclarations du gouvernement, concernant notamment une évolution des modalités d'indexation des péages de SNCF Réseau, avaient constitué de nouveaux indices de variation de valeur. En conséquence un nouveau test a été réalisé sur la base des informations disponibles issues :

- Du cadre de référence de la trajectoire économique et financière du GPF et de sa déclinaison pour SNCF Réseau qui a été présentée pour information au conseil d'administration du 25 juillet 2018,
- des échanges avec l'Etat qui ont permis de définir les éléments structurants de la trajectoire tels que repris ci-après.

Ce test avait conduit à la comptabilisation d'une dépréciation complémentaire de 3,4 Mds €, la valeur recouvrable du réseau ressortant à 30,1 Mds €, dont 93% représentée par la valeur terminale, pour une valeur nette comptable de référence de 33,5 Mds € au 30/06/2018.

Dans le cadre de sa clôture des comptes au 31/12/2018, SNCF Réseau n'avait pas identifié d'indice de variation de valeur de

ses actifs d'infrastructure et n'avait donc pas réalisé de test de valeur. Il en est de même au 30/06/2019, l'ordonnance attendue lors de l'arrêté des comptes au 31/12/2018, relative à la soutenabilité des péages des activités conventionnées, ayant bien été publié le 11/03/2019.

Il est précisé que la valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure s'élève au 30/06/2019 à 31,2 Mds€ contre 31,0 Mds € au 31/12/2018, après dépréciation comptabilisées aux clôtures précédentes.

Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours. Les autres immobilisations en cours (2,1 Mds€ au 30/06/2019 contre 1,8 Md€ au 31 décembre 2018) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

Les éléments méthodologiques pour déterminer la valeur recouvrable au 30/06/2018 ainsi que les différentes hypothèses clés sont détaillées dans l'annexe des comptes annuels arrêtés au 31/12/2018. Il est précisé que la valeur recouvrable dépend notamment de la mise en œuvre par l'Etat de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour la soutenir ainsi que de la capacité de l'entreprise à atteindre ses plans de productivité. La réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront diverger de manière sensible des estimations retenues.

Les analyses de sensibilité réalisées dans le cadre du test au 30/06/2018 ressortaient de la façon suivante :

- Sensibilité aux paramètres de valorisation :

Une variation de +/- 10 points de base du taux d'actualisation représente une variation de -/+1,2 Md€ de valeur recouvrable.

Une variation de +/- 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de +0,8 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 -/+ 2,0 Mds € 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.

03 – Comptes Consolidés

4.6 VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL

en millions d'euros	1er semestre 2019	1er semestre 2018
Stocks et en-cours	-29	-14
Créances d'exploitation	200	89
Dettes d'exploitation	-252	-193
Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés	-82	-118

4.6.1 Stocks et en-cours

Au 30 juin 2019, les stocks se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Brut	30/06/2019		31/12/2018	
		Dépréciation	Net	Net	Variation
Matières premières	542	-112	429	429	-0
Produits finis	99	-	99	85	14
En-cours de production	19	-	19	21	-2
Stocks et en-cours	660	-112	547	536	12

4.6.2 Créances d'exploitation et autres comptes débiteurs

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Brut	30/06/2019		31/12/2018	
		Dépréciation	Net	Net	Variation
Clients et comptes rattachés	1 111	-36	1 075	1 273	-198
Créances sur l'Etat et les collectivités	481	-	481	586	-105
Autres créances d'exploitation	482	-2	480	573	-93
<i>Dont Fournisseurs avoirs à recevoir et avances</i>	<i>88</i>	<i>-</i>	<i>88</i>	<i>95</i>	<i>-7</i>
Montant net des créances d'exploitation	2 074	-38	2 036	2 432	-396

Les créances clients et comptes rattachés se composent essentiellement des créances sur péages pour 794 M€ au 30 juin 2019.

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 2018 et 2019 :

en millions d'euros	31/12/2018	Dotation	Reprise	30/06/2019
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-43	-8	14	-36
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-1	-	-	-1
Total	-44	-8	14	-37

en millions d'euros	31/12/2017	Dotation	Reprise	31/12/2018
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-57	-91	105	-43
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-1	-	-	-1
Total	-58	-91	105	-44

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

en millions d'euros	Echus non dépréciés						Total
	Non échus	Dépréciés	< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
30/06/2019	983	39	36	27	9	16	1 111
31/12/2018	982	46	252	20	27	-11	1 316

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

4.6.3 Subventions à recevoir

Les subventions à recevoir se décomposent ainsi :

en millions d'euros	30/06/2019	31/12/2018
Subventions à encaisser	920	609
Subventions à appeler	1 648	769
Provisions pour dépréciations	-46	-46
Total	2 523	1 332

Les subventions échues non dépréciées à plus de 12 mois au 30 juin 2019 concernent principalement les Collectivités territoriales pour 127 M€ et l'Agence de Financement des Infrastructures Transport de France (AFITF) pour 212 M€.

4.6.4 Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit :

en millions d'euros	30/06/2019	31/12/2018	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	2 297	2 416	-119
<i>dont dettes sur acquisitions d'immobilisations</i>	251	317	-66
Avances et acomptes reçus sur commande	116	278	-162
<i>dont avances reçues sur cession d'immobilisations</i>	1	2	-1
Dettes sociales	624	608	17
Dettes sur l'Etat et les collectivités	349	444	-95
Autres dettes d'exploitation	37	22	15
Produits constatés d'avance	823	836	-12
Total des dettes d'exploitation	4 246	4 603	-356

4.7 AVANTAGES AU PERSONNEL

Les engagements envers le personnel ont augmenté de 57 M€ sur le premier semestre 2019. Cette variation s'explique principalement par la baisse du taux d'actualisation passant de 1,58 % au 31 décembre 2018 à 0,81% au 30 juin 2019 et par une simplification de la méthode de détermination du taux d'adhésion pour l'engagement CPA.

Les pertes actuariels de 45 M€ ont été répartis comme suit :

- Un gain actuariel net de 19 M€ sur la ligne « Coût financier des avantages du personnel » au titre des avantages à long terme,
- un impact négatif de 64 M€ sur les réserves non recyclables en capitaux propres au titre des avantages postérieurs à l'emploi.

Le coût financier de 12 M€ s'explique par la charge de 7 M€ liée à l'effet désactualisation et 19 M€ de gains actuariel net.

03 – Comptes Consolidés

4.8 PROVISIONS

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

en millions d'euros	01/01/2019	Dotations	Reprise utilisée	Reprise non utilisée	30/06/2019	dont courant	dont non courant
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	29	6	-0	-0	35	-	35
Risques environnementaux	163	8	-4	-10	159	-	159
Litiges et risques contractuels	64	11	-2	-11	62	1	62
Autres	1	0	-	-0	1	1	-0
Total provisions	257	27	-6	-21	257	2	256

4.8.1 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

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

- Jugement du Conseil de prud'hommes de Paris

Le 21 septembre 2015, le Conseil de Prud'hommes de Paris a rendu des décisions relatives aux recours déposés par d'anciens salariés marocains. L'Entreprise en a tiré les conséquences dans ses comptes sur la base des condamnations prononcées. Un appel a été formé, suspendant l'exigibilité des condamnations prononcées : en mai 2017 les premières séries d'affaires ont été plaidées devant la Cour d'appel et le délibéré a été rendu le 31 janvier 2018.

La provision a été reprise suite au remboursement effectué à SNCF Mobilités.

Une provision complémentaire est constituée au fur et à mesure des nouveaux recours déposés devant le Conseil des Prud'hommes.

- Recours devant le Conseil d'Etat pour le calcul du taux T2 de cotisation vieillesse du régime spécial

Par décret du 02 mai 2017, le taux T2 autre cotisation libératoire destinée à contribuer forfaitairement au financement de régime spécial de retraite des cheminots, a été augmenté de 2 points à compter du 02 mai 2017. Depuis cette date, l'entreprise s'acquitte des cotisations T2 au nouveau taux fixé par le décret. Néanmoins, l'entreprise a déposé le 23 mai 2017, un recours devant le Conseil d'Etat sur la base du décret du 28 juin 2007 qui prévoit notamment un mécanisme de revalorisation fondé sur l'évolution de certaines cotisations de droit commun. Plusieurs mémoires complémentaires et en réplique ont été produits depuis, tant par l'entreprise que par l'Etat. Un rapporteur ayant été désigné, l'audience au Conseil d'Etat a eu lieu le 9 juillet 2018 et une décision défavorable a été rendue le 18 juillet 2018.

Suite à cet arrêt, SNCF Réseau a constaté, dans ses comptes au 31 décembre 2018, une provision de 2 M€ affectant la valorisation des engagements du personnel pour les agents au statut.

4.8.2 Provisions à caractère environnemental

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

4.8.3 Provisions pour litiges et risques contractuels

- 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 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 doit être établi 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.

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

A la date du 30 juin 2019 le montant cumulé des dotations en capital s'établit à 9,8 Mds€.

5.2 DETTE NETTE ET ENDETTEMENT FINANCIER NET

5.2.1 Coût de l'endettement financier net

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

en millions d'euros	1er semestre 2019	1er semestre 2018	Variation
Résultat sur passifs au coût amorti	-674	-	-
Résultat sur actifs au coût amorti	5	-	-
Résultat sur opérations de couverture	49	-	-
Résultat sur autres instruments à la JV par résultat	-9	-	-
Résultat de change	0	-	-
Coût de l'endettement financier net	-629	-616	-13
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives	-1	-	-1
Autres charges financières	-0	-80	80
Autres produits financiers	1	78	-77
Coût de l'endettement financier net et autres	-629	-618	-11

5.2.2 Calcul de l'endettement financier net

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

03 – Comptes Consolidés

30/06/2019

					Qualification comptable				Juste valeur de la classe			
	Courant	Non courant	Total	Dettes nettes IFRS	A la juste valeur par capitaux propres	Au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
en millions d'euros												
Titres de participation	-	0	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0
Prêts, créances et placements	1 484	703	2 187	2 187	-	2 187	-	-	2 187	1 484	703	-
Dérivés actifs	93	919	1 012	1 012	-	-	9	1 002	1 012	-	1 012	-
Créances PPP	267	2 317	2 584	2 584	-	2 584	-	-	2 584	-	2 584	-
Actifs financiers	1 843	3 940	5 783	5 782	-	4 771	9	1 002	5 783	1 484	4 299	0
Valeurs mobilières de placement	2 945	-	2 945	2 945	-	-	2 945	-	2 945	2 945	-	-
Disponibilités	597	-	597	597	-	-	597	-	597	597	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 542	-	3 542	3 542	-	-	3 542	-	3 542	3 542	-	-
Emprunts obligataires	1 975	49 743	51 718	51 718	-	51 718	-	-	60 972	-	60 972	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	20	533	553	553	-	553	-	-	596	-	596	-
Emprunts SNCF	52	662	713	713	-	713	-	-	946	-	946	-
Autres emprunts	2	32	34	34	-	34	-	-	34	-	34	-
Emprunts, dont	2 049	50 970	53 019	53 019	-	53 019	-	-	62 549	-	62 549	-
Emprunts non couverts	1 002	38 554	39 556	39 556	-	39 556	-	-	49 086	-	49 086	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	920	10 087	11 007	11 007	-	11 007	-	-	11 007	-	11 007	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	127	2 329	2 456	2 456	-	2 456	-	-	2 456	-	2 456	-
Dérivés passifs	58	2 824	2 882	2 882	-	-	16	2 866	2 882	-	2 882	-
Trésorerie passive	13	-	13	13	-	13	-	-	13	13	-	-
Dettes de trésorerie dont	2 402	-	2 402	2 402	-	2 402	-	-	2 402	2 402	-	-
Dettes de trésorerie non couvertes	406	-	406	406	-	406	-	-	406	406	-	-
Dettes de trésorerie couvertes	1 996	-	1 996	1 996	-	1 996	-	-	1 996	1 996	-	-
Dettes PPP	279	2 394	2 672	2 672	-	2 672	-	-	2 672	-	2 672	-
Passifs financiers	4 801	56 187	60 988	60 988		58 106	16	2 866	70 518	2 415	68 103	-
Dettes nettes IFRS				51 664								

31/12/2018

	Qualification comptable							Juste valeur de la classe				
	Courant	Non courant	Total	Dette nette IFRS	A la juste valeur par capitaux propres	Au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
en millions d'euros												
Titres de participation	-	0	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Prêts, créances et placements	1 120	489	1 609	1 609	-	1 609	-	-	1 609	1 120	489	-
Dérivés actifs	259	820	1 079	1 079	-	-	12	1 067	1 079	-	1 079	-
Créances PPP	266	2 384	2 650	2 650	-	2 650	-	-	2 650	-	2 650	-
Actifs financiers	1 645	3 693	5 338	5 337	-	4 258	12	1 067	5 338	1 120	4 218	-
Valeurs mobilières de placement	1 908	-	1 908	1 908	-	-	1 908	-	1 908	1 908	-	-
Disponibilités	889	-	889	889	-	-	889	-	889	889	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 797	-	2 797	2 797	-	-	2 797	-	2 797	2 797	-	-
Emprunts obligataires	2 367	46 222	48 589	48 589	-	48 589	-	-	55 136	-	55 136	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	2	424	426	426	-	426	-	-	424	-	424	-
Emprunts SNCF	25	662	686	686	-	686	-	-	930	-	930	-
Autres emprunts	2	32	34	34	-	34	-	-	34	-	34	-
Emprunts, dont	2 395	47 340	49 735	49 735	-	49 735	-	-	56 524	-	56 524	-
Emprunts non couverts	865	36 346	37 211	37 211	-	37 211	-	-	44 000	-	44 000	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	1 077	8 735	9 812	9 812	-	9 812	-	-	9 812	-	9 812	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	453	2 259	2 712	2 712	-	2 712	-	-	2 712	-	2 712	-
Dérivés passifs	82	2 224	2 306	2 306	-	-	16	2 290	2 306	-	2 306	-
Trésorerie passive	20	-	20	20	-	20	-	-	20	20	-	-
Dettes de trésorerie dont	2 947	-	2 947	2 947	-	2 947	-	-	2 947	2 947	-	-
Dettes de trésorerie non couvertes	1 142	-	1 142	1 142	-	1 142	-	-	1 142	1 142	-	-
Dettes de trésorerie couvertes	1 805	-	1 805	1 805	-	1 805	-	-	1 805	1 805	-	-
Dettes PPP	279	2 438	2 717	2 717	-	2 717	-	-	2 717	-	2 717	-
Passifs financiers	5 723	52 002	57 724	57 724		55 418	16	2 290	64 514	2 967	61 547	-
Dette nette IFRS				49 590								

03 – Comptes Consolidés

5.2.2.1 Actifs financiers

5.2.2.1.1 Actifs au coût amorti

Prêts, créances et placements

Ce poste est principalement constitué des avances accordées aux financeurs du projet EOLE, d'une catégorie d'actifs de trésorerie correspondant aux versements d'appel de marge sur les contrats de couverture ainsi que des TCN qui sont détenus selon un modèle de collecte sans revente respectant le critère SPPI.

Créances PPP

Les actifs liés aux PPP, correspondant à des décalages de paiements contractuels vis-à-vis des financeurs au titre de subvention à appeler sur les projets PPP, entrent également dans cette catégorie.

Concernant BPL et CNM, SNCF Réseau reçoit des subventions et rembourse les dettes financières associées (mêmes montants que les subventions) depuis 2017, date 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.

Les subventions à appeler sont d'un montant de 1 135 M€ pour BPL, 1 101 M€ pour CNM et 348 M€ pour GSM-R au 30/06/2019.

5.2.2.1.2 Actifs à la juste valeur par le résultat

Dérivés actifs

Les montants des instruments dérivés sont présentés en note 5.3.

5.2.2.1.3 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont constitués :

- Des liquidités immédiatement disponibles
- Des placements en SICAV, Fonds Communs de Placement monétaires et TCN à moins de 3 mois, compte tenu de leur caractère facilement convertible en un montant de trésorerie connu et soumis à un risque négligeable de changement de valeur.

Au 30/06/2019, le montant de Trésorerie et Equivalents de trésorerie s'élève à :

en millions d'euros	30/06/2019	31/12/2018	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à 3 mois (*)	2 945	1 908	1036
Disponibilités	597	889	-292
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière	3 542	2 797	745
Concours bancaires courants	13	20	-7
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie	3 529	2 777	752

(*) y compris dépôts et billets de trésorerie

5.2.2.2 Passifs financiers

5.2.2.2.1 Passif au coût amorti

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'évolutions 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 depuis 2014 à 10.9 Mds €. L'INSEE a décidé en 2018, en accord avec EUROSTAT, de reclasser SNCF Réseau en APU à compter de l'année 2016. Les montants de dette reclassés pour 2016 et 2017 de SNCF Réseau sont respectivement de 35.8 Mds € et 39.4 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.

Emprunt à long terme

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.

Financements levés en 2019

en millions d'euros	Montant nominal	Devise	Echéance	Taux
Emissions obligataires				
EMLT EUR3M+0.75% 31-03-2026	133	EUR	31/03/2026	0,750%
EMTN RFF 3,125% EUR 25-10-2028	50	EUR	25/10/2028	3,125%
EMTN RFF 5% 10-10-2033	150	EUR	10/10/2033	5,000%
EMTN SNCFR 1,50 % 29-05-2037	200	EUR	29/05/2037	1,500%
EMTN RFF 2,25% 20-12-2047	350	EUR	20/12/2047	2,250%
EMTN RFF EUR 0,875% 22-01-2029	700	EUR	22/01/2029	0,875%
EMTN RFF 4,125% 22-03-2062 EUR	335	EUR	22/03/2062	4,125%
EMTN RFF 2,75% 18-03-2022 USD	1 500	USD	18/03/2022	2,750%

Dettes de trésorerie et trésorerie passive

Les dettes de trésorerie sont constituées de :

- Dettes court terme à plus de 3 mois et moins d'un an :
 - o Libellées en Euros : 300 M€ au 30/06/2019 vs 1 051 M€ au 31/12/2018
 - o Libellées en Dollars Américain : 1871 M€ au 30/06/2019 vs 1 387 M€ au 31/12/2018
 - o Libellées en Livres Sterling : 56M€ au 30/06/2019 vs 340 M€ au 31/12/2018
 - o Libellées en Dollars Australien : 70 M€ au 30/06/2019 vs 78 M€ au 31/12/2018
- Cash collatéraux aux passifs couvrant des instruments financiers dérivés actifs (106 M€ au 30/06/2019 vs 91M€ au 31/12/2018)

La trésorerie passive (13 M€ au 30/06/2019 contre 20 M€ au 31/12/2018) est principalement constituée de comptes courants et de concours bancaires.

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 ont pré-financé une partie des projets. SNCF Réseau rembourse les dettes BPL et CNM depuis 2017, date d'achèvement des projets.

Les subventions à recevoir correspondantes sont présentées en actifs financiers (cf.5.2.2.1.1)

Les montants de remboursements réalisés des passifs liées aux PPP sont de 51 M€ pour BPL, 49 M€ pour CNM et 42 M€ pour GSMR au 30/06/2019.

5.2.2.2.2 Passifs à la juste valeur par le résultat

Dérivés passifs

Les montants des instruments dérivés sont présentés en note 5.3.

03 – Comptes Consolidés

5.2.2.3 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	Flux de trésorerie liés aux activités de financement					Variations "non cash"		
	31/12/2018	Émissions d'emprunts / prêts	Remboursements d'emprunts / prêts	Encaissements / décaissements sur créances et dettes PPP	Variation des dettes et actifs de trésorerie	Variations de juste valeur	Autres	30/06/2019
Passifs	-57 704	-3 615	366	141	485	-771	122	-60 975
Dettes long terme	-49 735	-3 615	366	-	-	-28	-6	-53 019
Dérivés passifs	-2 306	-	-	-	-	-728	151	-2 882
Dettes court terme et collatéraux passifs	-2 946	-	-	-	485	59	-	-2 402
Dettes PPP	-2 717	-	-	141	-	-74	-23	-2 672
Actifs	4 848	-	-	-137	364	150	-145	5 079
Placements court terme et collatéraux actifs	1 120	-	-	-	364	-	-	1 484
Dérivés actifs	1 079	-	-	-	-	78	-145	1 012
Créances PPP	2 650	-	-	-137	-	72	0	2 584
Total des passifs et actifs liés aux activités de financement (1)	-52 856	-3 615	366	4	849	-621	-23	-55 896
Passifs	-20	-	-	-	7	-	-	-13
Trésorerie passive	-20	-	-	-	7	-	-	-13
Actifs	3 286	213	-8	-	747	7	-	4 245
Prêts, créances et placements	489	213	-8	-	-0	9	-	703
Valeurs mobilières de placement	1 908	-	-	-	1 039	-2	-	2 945
Disponibilités	889	-	-	-	-292	-	-	597
Total des autres passifs et actifs financiers (2)	3 266	213	-8	-	754	7	-	4 232
dont autres actifs financiers	489	213	-8	-	-0	9	-	703
dont trésorerie et équivalents de trésorerie	2 777	-	-	-	754	-2	-	3 529
TOTAL DETTE NETTE (1)+(2)	-49 590	-3 403	358	4	1 603	-614	-23	-51 664

Rapprochement entre la variation de la dette nette IFRS et le Cash Flow Libre

en millions d'euros	31/12/2018	Cash flow libre	Variation non cash	30/06/2019
Passifs liés aux activités de financement	-57 704	-2 623	-649	-60 975
Actifs liés aux activités de financement	4 848	227	5	5 079
Autres actifs financiers	489	204	9	703
Trésorerie et Equivalents de trésorerie	2 777	754	-2	3 529
Dettes nettes IFRS	-49 590	-1 438	-637	-51 664
Dont Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		889 (1)		
Dont Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-1 802 (2)		
Exclusion de Variation des prêts et avances consentis *		204 (3)		
Dont Intérêts décaissés		-666 (4)		
Dont remboursements et intérêts nets sur obligations locatives		-63 (5)		
Exclusion de Variation de BFR financier des ICNE		-44 (6)		
Cash Flow Libre		-1 482	(1)+(2)+(3)+(4)+(5)+(6)	

* Les prêts Eole sont considérés comme des éléments financiers au sens de la dette nette alors qu'ils sont considérés comme des flux d'investissements au sein du TFT.

en millions d'euros	Flux de trésorerie liés aux activités de financement					Variations "non cash"		
	31/12/2017	Émissions d'emprunts / prêts	Remboursements d'emprunts / prêts	Encaissements / décaissements sur créances et dettes PPP	Variation des dettes et actifs de trésorerie	Variations de juste valeur	Autres	31/12/2018
Passifs	-55 132	-2 277	1 179	275	-1 179	-139	-430	-57 704
Dettes long terme	-48 405	-2 277	1 179	-	-	-70	-161	-49 735
Dérivés passifs	-2 313	-	-	-	-	174	-166	-2 306
Dettes court terme et collatérales passifs	-1 678	-	-	-	-1 179	-90	-	-2 946
Dettes PPP	-2 736	-	-	275	-	-153	-103	-2 717
Actifs	4 944	-	-	-271	-14	-33	222	4 848
Placements court terme et collatéraux actifs	1 134	-	-	-	-14	-	0	1 120
Dérivés actifs	1 092	-	-	-	-	-182	169	1 079
Créances PPP	2 719	-	-	-271	-	149	53	2 650
Total des passifs et actifs liés aux activités de financement (1)	-50 188	-2 277	1 179	4	-1 193	-172	-207	-52 856
Passifs	-23	-	-	-	3	-	-	-20
Trésorerie passive	-23	-	-	-	3	-	-	-20
Actifs	3 580	230	-0	-	-528	4	-0	3 286
Prêts, créances et placements	255	230	-0	-	0	4	-0	489
Valeurs mobilières de placement	2 231	-	-	-	-322	-0	-0	1 908
Disponibilités	1 095	-	-	-	-206	-	-	889
Total des autres passifs et actifs financiers (2)	3 557	230	-0	-	-525	4	-0	3 266
dont autres actifs financiers	255	230	-0	-	0	4	-0	489
dont trésorerie et équivalents de trésorerie	3 303	-	-	-	-525	-0	-0	2 777
TOTAL DETTE NETTE (1)+(2)	-46 630	-2 047	1 178	4	-1 718	-168	-207	-49 590

Rapprochement entre la variation de la dette nette IFRS et le Cash Flow Libre

en millions d'euros	31/12/2017	Cash flow libre	Variation non cash	31/12/2018
Passifs liés aux activités de financement	-55 132	-2 003	-569	-57 704
Actifs liés aux activités de financement	4 944	-285	189	4 848
Autres actifs financiers	255	230	4	489
Trésorerie et Equivalents de trésorerie	3 303	-525	-0	2 777
Dettes nettes IFRS	-46 630	-2 583	-376	-49 590
Dont Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		1 612 (1)		
Dont Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-3 162 (2)		
Exclusion de Variation des prêts et avances consentis *		230 (3)		
Dont Intérêts décaissés		-1 265 (4)		
Dont remboursements et intérêts nets sur obligations locatives		-		
Exclusion de Variation de BFR financier des ICNE		82 (5)		
Cash Flow Libre		-2 502	(1)+(2)+(3)+(4)+(5)	

* Les prêts Eole sont considérés comme des éléments financiers au sens de la dette nette alors qu'ils sont considérés comme des flux d'investissements au sein du TFT.

03 – Comptes Consolidés

5.3 SITUATION COMPTABLE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

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

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

Instruments dérivés par traitement comptable

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

en millions d'euros	30/06/2019			31/12/2018		
	Courant	Non courant	Total	Courant	Non courant	Total
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	31	499	530	44	460	504
Dérivés de couverture de juste valeur	52	420	472	203	360	563
Dérivés de transaction	9	0	9	12	0	12
Instruments dérivés actifs	93	919	1 012	259	820	1 079
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	38	2 631	2 669	65	2 045	2 110
Dérivés de couverture de juste valeur	4	192	197	1	179	180
Dérivés de transaction	16	0	16	15	0	16
Instruments dérivés passifs	58	2 824	2 882	82	2 224	2 306

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 (couverture de flux de trésorerie)
01/01/2018	-771
Recyclé en résultat	5
Variations de valeur efficace	-394
31/12/2018	-1 159

en millions d'euros	Capitaux propres recyclables (couverture de flux de trésorerie)
01/01/2019	-1 159
Recyclé en résultat	-15
Variation de valeur efficace	-535
30/06/2019	-1 709

La variation des réserves recyclables s'élève à -388 M€ en 2018 et -550 M€ en 2019.

En application des dispositions relatives à la comptabilisation des coûts de couverture selon IFRS 9, SNCF Réseau comptabilise les variations de valeurs des « Foreign Currency Basis Spread » des Cross Currency Swaps (swaps de devises) et « Report Déport » des achats à terme de devises en OCI recyclables. Le montant s'élève à 21,3 M€ au 30/06/2019 vs 45,6 M€ au 31/12/2018.

6 MARGE OPÉRATIONNELLE

6.1 PRODUITS DES ACTIVITES ORDINAIRES

Ventilation des produits opérationnels par catégorie

en millions d'euros	1er semestre 2019	1er semestre 2018	Variation
Redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire dont :			
Redevance d'accès	1 009	992	17
Redevance réservation	1 312	956	356
Redevance circulation	462	582	-120
Redevance quai	64	58	6
Redevances complémentaires d'électricité et de transport d'électricité	125	91	34
Compensations FRET	40	34	6
Autres redevances	25	19	6
Prestations d'entretien et de maintenance	150	135	16
Autre chiffre d'affaires	116	110	6
Total Chiffre d'affaires par principales lignes de services	3 303	2 977	326
Clients du secteur public (Etats et collectivités territoriales)	1 052	1 029	23
Clients particuliers	1	1	-0
Clients entreprises ferroviaires du secteur privé et public	2 250	1 948	303
Total Chiffre d'affaires par type de clients	3 303	2 977	326
Transfert immédiat	3 081	2 772	308
Transfert en continu sur de courtes durées (moins d'un an)	220	22	199
Transfert en continu sur de longues durées (plus d'un an)	2	183	-181
Total Chiffre d'affaires selon la méthode de reconnaissance	3 303	2 977	326

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

Les obligations de prestations remplies à un moment précis (IFRS 15 § 38) sont classées dans la catégorie « Transfert immédiat ». C'est le cas notamment des redevances d'utilisation du réseau et des installations de service (voir ci-dessous).

Les obligations de prestation remplies en continu (IFRS 15 § 35 à 37) sont classées dans les catégories « Transfert en continu » de longue ou courte durée selon la date prévue de fin de la prestation. C'est le cas notamment des locations.

Informations relatives aux obligations de performance retenues pour la reconnaissance des produits des d'activités ordinaires

SNCF Réseau comptabilise les produits relatifs aux redevances d'utilisation du réseau au moment des circulations effectives.

Différents dispositifs commerciaux indemnitaires et incitatifs prévoient des pénalités pour SNCF Réseau ou les entreprises ferroviaires et candidats autorisés en cas de dysfonctionnements ou de fonctionnement non optimal. Ces pénalités ou indemnités viennent minorer ou augmenter le chiffre d'affaires lors de la survenance de leur fait générateur.

L'utilisation du réseau conduit les entreprises ferroviaires à utiliser différentes installations de services telles que les stations-services, les installations de triage, les voies de services, les cours de marchandises ou les chantiers de transport combinés. SNCF Réseau est également sollicité pour réaliser des études et travaux.

Les produits liés à ces prestations annexes sont comptabilisés au moment de la réalisation de ces prestations.

Les revenus locatifs sont perçus en continu sur la durée de la location.

6.2 TABLEAU DE VARIATION DES ACTIFS ET PASSIFS SUR CONTRAT

en millions d'euros	01/01/2019	Ajustement/Activation	Diminution	Dépréciation	Variation de périmètre	Change et autres variations	30/06/2019
Factures à établir - CA sans droit immédiat à facturation (a)	2	20	-	-	-	30	52
Autres actifs sur contrats	-	-	-	-	-	-	-
Actifs sur contrats	2	20	-	-	-	30	52
Avances et acomptes reçus sur contrats clients	16	4	-1	-	-	-	18
Produits constatés d'avance au titre des contrats clients (b)	418	-	-5	-	-	-	414
Autres passifs sur contrats (c)	-	-	-	-	-	-	-
Passifs sur contrats	434	4	-6	-	-	-	432

a : Concerne les produits à recevoir au titre des FAE liées aux contrats clients : différence entre le CA facturé et le CA à reconnaître selon l'avancement des coûts ou la prestation réalisée.

b : Sont concernés les PCA liés aux contrats clients à l'avancement, les PCA relatifs aux redevances de gestion du réseau ferroviaire et PCA sur autres contrats clients.

c : Sont notamment concernés les avoirs à émettre sur les contrats clients au titre d'une contrepartie variable mise en jeu (ex. contrats avec les AO) et les lettres bons voyages émis au titre d'une situation perturbée (Voyages, EL, THL...).

03 – Comptes Consolidés

6.3 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

Les achats et autres charges externes se décomposent comme suit :

en millions d'euros	1er semestre 2019	1er semestre 2018	Variation
Transport électricité et Moyen de traction	-155	-144	-10
Entretien et maintenance	-253	-247	-6
Honoraires et prestations informatiques	-156	-161	5
Patrimoine	-180	-228	47
Autres achats et charges externes	-188	-266	77
Achats et charges externes	-932	-1 045	113

6.4 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Au 30 juin 2019, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

en millions d'euros	1er semestre 2019	1er semestre 2018	Variation
Salaires	-1 257	-1 199	-58
Autres avantages du personnel	-5	-3	-2
Personnel refacturé détaché et intérimaire	-12	-7	-5
Charges de personnel nettes	-1 273	-1 209	-64
Effectifs moyens ETP	54 146	54 338	-192

L'effectif moyen équivalent temps plein au 30 juin 2019 s'élève à 54 146 personnes.

6.5 IMPÔTS ET TAXES

en millions d'euros	1er semestre 2019	1er semestre 2018	Variation
Contribution Economique Territoriale (CET)	-45	-45	0
Taxes foncières	-26	-27	1
Taxes assises sur salaires	-46	-51	5
dont Taxe Apprentissage	0	-5	6
dont Formation Professionnelle	-10	-10	-
dont Effort à la Construction	-5	-5	-
dont Versement Transport	-19	-20	1
dont Autres Taxes	-12	-10	-2
Autres Impôts et taxes (dont C3S)	-13	-14	1
Total Impôts et Taxes	-128	-138	9

7 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

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

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

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

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

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

7.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE

7.1.1 Relations avec SNCF Mobilités

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

Soldes au bilan

en millions d'euros	30/06/2019	31/12/2018
Créances d'exploitation	640	768
Dettes d'exploitation	720	882

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

Produits et charges

en millions d'euros	1er semestre 2019	1er semestre 2018
Péages	1 818	1 588
Charges d'exploitation	-249	-283

7.1.2 Relations avec SNCF

SNCF assure le pilotage stratégique du groupe public ferroviaire ainsi que des fonctions mutualisées exercées au bénéfice de tous les EPIC du groupe ferroviaire, au titre des directions d'animation, des directions d'appui et des directions des centres de services partagés du groupe. Ces fonctions mutualisées comprennent notamment :

- La gestion administrative des ressources humaines, de la paie et de la protection sociale ;
- La gestion de systèmes d'information du groupe ;

- La gestion immobilière et foncière du groupe ;
- L'organisation des achats généraux du groupe.

Soldes au bilan

en millions d'euros	30/06/2019	31/12/2018
Créances d'exploitation	71	57
Dettes d'exploitation	55	90

Produits et charges

en millions d'euros	1er semestre 2019	1er semestre 2018
Produits d'exploitation	39	35
Charges d'exploitation	-247	-253

7.2 RELATIONS AVEC L'ÉTAT

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

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

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

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

Soldes au bilan

en millions d'euros	30/06/2019	31/12/2018
Subventions appelées à encaisser	342	350

Produits et charges

en millions d'euros	1er semestre 2019	1er semestre 2018
Redevances d'accès*	931	915
Compensations FRET	40	34

*dont redevances TER : 707 M€ et redevances TET : 224 M€

8 ENGAGEMENTS HORS BILAN

8.1 ENGAGEMENT HORS BILAN DONNES ET RECUS

Engagements donnés	30/06/2019					
	Variations	Ouverture	Clôture	Montant des engagements par période		
				< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
en millions d'euros						
Engagements liés au financement	-	-	-	-	-	-
Engagements liés aux activités opérationnelles	-297	1 500	1 203	164	153	885
Engagements d'achat d'immobilisations : autres immobilisations	-19	56	37	16	0	21
Engagements d'achat d'immobilisations : projet EOLE	-28	154	126	49	74	4
Promesses de ventes - biens immobiliers	20	44	63	63	-	-
Contrats de location simple : mobilier*	-18	51	32	24	8	0
Location simple immobilier*	-278	281	3	-	2	0
Garanties financières données à des tiers	46	760	807	0	2	805
Location simple - matériel ferroviaire*	-19	154	135	12	67	56
Total engagements donnés	-297	1 500	1 203	164	153	885

*Contrats non éligibles à IFRS 16

Engagements reçus	30/06/2019					
	Variations	Ouverture	Clôture	Montant des engagements par période		
				< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
en millions d'euros						
Engagements liés au financement	1 500	1 500	3 000	-	1 500	1 500
Ligne de crédits bancaires non utilisées	1 500	1 500	3 000	-	1 500	1 500
Engagements liés aux activités opérationnelles	-21	1 150	1 129	517	330	282
Promesses de ventes - biens immobiliers	20	44	64	64	-	-
Location simple immobilier	-49	545	496	66	174	256
Garanties financières reçues de tiers	10	551	561	385	150	26
Total engagements reçus	1 479	2 650	4 129	517	1 830	1 782

8.1.1 Ligne de crédit

o Ligne de crédit syndiqué

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

Cette date pourra être prorogée pour une période de 1 an renouvelable 2 fois. Cette ligne n'a pas fait l'objet de tirages au 31 mai 2018.

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

o Autre ligne de crédit

SNCF Réseau a procédé le 27 juin 2019 au lancement d'un emprunt obligataire en EUR à 17 ans au format Green Bond à taux fixe, pour un montant de 1 500 M€, placée auprès d'une base diversifiée de 81 investisseurs institutionnels. Cette émission est en date de valeur du 4 juillet 2019.

8.1.2 Engagements relatifs aux achats d'immobilisations

o Projet Charles de Gaulle Express

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

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

o Projet EOLE

Un arrêté inter-préfectoral du 31 mars 2016 a autorisé la réalisation des travaux et l'exploitation du prolongement à

l'ouest de la ligne E du RER de la gare Haussmann St Lazare jusqu'à Nanterre – La Folie.

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

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

8.1.3 Engagements relatifs aux réservations de sillons

Le Document de Référence du Réseau pour 2019 consultable sur le site internet de SNCF Réseau prévoit un nouveau mécanisme d'indemnité réciproque en cas de suppression ou de modification importante, par l'une ou l'autre des parties, des sillons affectés et/ou réservés.

Les pénalités applicables s'échelonnent désormais entre 0,5€/tr/Km et 8€/tr/Km suivant des durées variables entre la

date de la suppression ou modification et la date de réservation du sillon. Elles sont plus significatives pour SNCF Réseau que pour les entreprises ferroviaires.

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

Dans le cas présent, en l'absence d'historique et de recul suffisant pour mesurer de façon fiable les impacts issus de ce nouveau dispositif, aucun montant n'a été déclaré en engagements hors bilan donnés ni reçus au titre de ces pénalités dans les comptes clos au 30 juin 2019.

8.1.4 Garanties financières

- Les garanties financières données à des tiers se composent au 30 juin 2019 principalement de la garantie émise en 2011 en faveur de la Caisse des Dépôts-direction des Fonds d'Epargne pour un montant de 757 M€ et de la garantie financière accordée à CDG Express pour 47 M€.
- Les garanties financières reçues se décomposent principalement de garanties financières auprès de Eiffage Rail Express pour 140 M€, d'OCVIA pour 122 M€, de VINCI Construction pour 72 M€.

8.2 RAPPROCHEMENT ENGAGEMENTS HORS BILAN/LOYERS IFRS 16

En millions d'euros	31/12/2018
Location simple Autres matériels (donnés)	10
Location simple Matériel de transport (donnés)	41
Location simple Matériel ferroviaire (donnés)	154
Location simple Immobilier (donnés)	281
Total EHB donnés au 31/12/2018 liés aux locations mobilières et immobilières	486
Contrats non comptabilisés en application des exemptions d'IFRS 16	29
Contrats signés antérieurement à 2018 pour un actif disponible après le 01/01/2019	-139
Loyers des périodes optionnelles non inclus dans les EHB mais inclus dans la dette IFRS 16	88
Autres	-6
Total dette IFRS 16 au 01/01/2019 avant actualisation	400
Effet d'actualisation	4
Dette d'ouverture IFRS 16 après actualisation	396
Taux de l'emprunt marginal moyen pondéré	0,48%

04 –

RAPPORT DES

COMMISSAIRES

AUX COMPTES

SUR LES COMPTES

CONSOLIDÉS

SEMESTRIELS

SNCF RESEAU

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

(Période du 1^{er} janvier 2019 au 30 juin 2019)

PricewaterhouseCoopers Audit

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

ERNST & YOUNG Audit

1/2, place des Saisons
92400 Courbevoie - Paris-La Défense 1

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

(Période du 1^{er} janvier 2019 au 30 juin 2019)

SNCF RESEAU

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

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

- l'examen limité des comptes semestriels consolidés résumés de la société SNCF RESEAU, relatifs à la période du 1^{er} janvier 2019 au 30 juin 2019, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

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

I - Conclusion sur les comptes

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

Comme mentionné en note 4.5 de l'annexe aux comptes consolidés semestriels résumés relative au test de valeur des actifs de l'UGT Infrastructure, l'Entreprise a mené au cours de l'exercice 2018 un test de perte de valeur en lien avec l'adoption le 14 juin 2018 de la loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire ainsi que de diverses déclarations du gouvernement, concernant notamment une évolution des modalités d'indexation des péages et a comptabilisé une dépréciation de 3,4 milliards d'euros complémentaire à celle de 9,6 milliards d'euros comptabilisée en 2015 traduisant un nouvel équilibre à date de négociations entre l'entreprise et l'Etat. Ce nouvel équilibre suppose, d'une part, l'atteinte par l'entreprise de ses plans de productivité et, d'autre part, la mise en œuvre effective, notamment par l'Etat, de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour soutenir la valeur recouvrable des actifs ainsi déterminée. Au 30 juin 2019, l'Entreprise n'a pas identifié de nouveaux indices de perte ou de reprise de valeur et a en conséquence maintenu la dépréciation telle que déterminée à l'issue du dernier test réalisé.

Pour ce test, l'Entreprise a retenu des projections de trésorerie qui intègrent (i) des entrées de trésorerie (péages, redevances d'accès, subventions d'investissement) émanant notamment d'engagements de l'Etat, (ii) des dépenses (travaux et entretien des installations), des investissements de renouvellement et des gains de productivité.

- Pour le réseau en service, l'Entreprise a maintenu l'année 2030 comme année normative considérant qu'elle correspondra à l'année où le réseau sera stabilisé au niveau de performance attendu, ce niveau n'ayant jamais été atteint auparavant. La valeur terminale constitue la part essentielle de la valeur d'utilité.
- Les flux de trésorerie utilisés pour supporter la valeur de ces actifs supposent l'atteinte par l'Entreprise de plans de productivité encore plus ambitieux que ceux retenus pour les exercices précédents.
- La trajectoire des péages du domaine conventionné est maintenue inchangée, par rapport au 31 décembre 2017, à un niveau plus soutenu que les activités TGV et Fret et ce malgré l'avis rendu par l'ARAFER en février 2019 sur le DRR 2020, l'Entreprise considérant que l'ordonnance publiée le 11 mars 2019 lui permet de continuer à appliquer une indexation différente de celle de TGV et Fret.
- Les subventions d'investissement affectées aux travaux de régénération et qui sont financées notamment à travers un fonds de concours par la redistribution par l'Etat à SNCF Réseau de ses dividendes perçus de SNCF, reposent sur une nouvelle trajectoire financière du Groupe Public Ferroviaire qui n'intègre pas les conséquences éventuelles des restructurations juridiques et fiscales à venir. En outre, la trajectoire financière du Groupe SNCF dont sont issues ces subventions d'investissement n'a pas reçu l'engagement formel de l'Etat.
- Enfin, les flux de trésorerie utilisés sont issus d'une nouvelle trajectoire financière de SNCF Réseau présentée en Conseil d'Administration du 25 juillet 2018 sur une période allant jusqu'en 2026, et ne tiennent donc pas compte des discussions initiées avec l'Etat dans la perspective de la signature d'ici la fin de l'année d'un nouveau contrat de performance couvrant la période 2020-2030.

Des aléas et incertitudes majeurs pèsent donc sur les hypothèses de flux de trésorerie prévisionnels actualisés retenus pour l'évaluation des actifs corporels et incorporels et des actifs d'impôts différés figurant au bilan au 30 juin 2019 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 respectivement à 33,3 milliards d'euros après dépréciation au 30 juin 2019 pour les immobilisations corporelles et incorporelles et à 2,8 milliards d'euros pour les actifs d'impôts différés.

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

II - Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité commentant les comptes semestriels consolidés résumés sur lesquels a porté notre examen limité. A l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés dans la première partie de ce rapport, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes semestriels consolidés résumés.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 24 juillet 2019

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

ERNST & YOUNG Audit

François Guillon

Philippe Vincent

Christine Vitrac

Denis Thibon