



# **RAPPORT FINANCIER**

## **AU 31 DECEMBRE 2013**



## **SOMMAIRE DU RAPPORT FINANCIER**

---

- I. Comptes annuels au 31 décembre 2013.**
- II. Rapport de gestion comptes annuels au 31 décembre 2013**
- III. Comptes consolidés au 31 décembre 2013**
- IV. Rapport de gestion comptes consolidés au 31 décembre 2013**
- V. Rapports des Commissaires aux Comptes au 31 décembre 2013**



# **COMPTES ANNUELS**

**AU 31 DECEMBRE 2013**

**Réseau ferré de France**

**Comptes annuels**  
**au**  
**31 décembre 2013**

## SOMMAIRE

<b>BILAN .....</b>	<b>3</b>
<b>BILAN .....</b>	<b>4</b>
<b>COMPTE DE RESULTAT .....</b>	<b>5</b>
<b>TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE .....</b>	<b>6</b>
<b>ANNEXE .....</b>	<b>7</b>
<b>1 PRESENTATION DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC "RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE" (RFF).....</b>	<b>7</b>
<b>2 PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES.....</b>	<b>7</b>
2.1 IMMOBILISATIONS CORPORELLES .....	8
2.1.1 IMMOBILISATIONS EN COURS.....	8
2.1.2 IMMOBILISATIONS EN SERVICE .....	8
2.1.3 CESSIONS.....	12
2.2 SUBVENTIONS .....	12
2.3 CREANCES .....	13
2.4 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILES .....	13
2.5 OPERATIONS EN DEVISES ET PROVISIONS POUR PERTES DE CHANGE.....	13
2.6 INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES.....	13
2.7 DETTES FINANCIERES.....	14
2.8 PROVISION POUR DÉPOLLUTION ET RISQUES ENVIRONNEMENTAUX .....	14
2.9 ASSURANCES .....	14
<b>3 CHANGEMENTS DE METHODE .....</b>	<b>15</b>
<b>4 EVENEMENTS SIGNIFICATIFS.....</b>	<b>15</b>
<b>5 COMPARABILITE DES COMPTES .....</b>	<b>16</b>
<b>6 EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE .....</b>	<b>16</b>
<b>7 COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN ET AU COMPTE DE RÉSULTAT ET AU TABLEAU DE FLUX DE TRESORERIE.....</b>	<b>17</b>
7.1 COMPLEMENTS D'INFORMATION RELATIFS AU BILAN.....	17
7.1.1 TABLEAU DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET INCORPORELLES .....	17
7.1.2 TABLEAU DES AMORTISSEMENTS.....	19
7.1.3 VALEUR ACTUELLE DE L'ACTIF A LA DATE DE CLÔTURE .....	19
7.1.4 TABLEAU DES DEPRECIATIONS DES IMMOBILISATIONS EN COURS.....	20
7.1.5 IMMOBILISATIONS FINANCIERES .....	20
7.1.6 AVANCES ET ACOMPTES VERSES SUR COMMANDES EN COURS .....	21
7.1.7 AUTRES CREANCES .....	22
7.1.8 ETAT DES ECHEANCES DES CREANCES .....	22
7.1.9 DEPRECIATION DES CREANCES.....	23
7.1.10 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILEES, DISPONIBILITES .....	23
7.1.11 CHARGES CONSTATEES D'AVANCE .....	23
7.1.12 CHARGES A REPARTIR .....	24
7.1.13 ECART DE CONVERSION ACTIF .....	24
7.1.14 TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES.....	24
7.1.15 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT.....	25
7.1.16 TABLEAU DES PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES.....	27
7.1.17 DETTES FINANCIERES .....	28

---

7.1.18	AVANCES ET ACOMPTES RECUS.....	33
7.1.19	AUTRES DETTES.....	34
7.1.20	ETAT DES ECHEANCES DES DETTES.....	34
7.1.21	PRODUITS CONSTATES D'AVANCE.....	35
7.2	COMPLEMENTS D'INFORMATION RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT .....	35
7.2.1	VENTILATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES.....	35
7.2.2	SUBVENTIONS D'EXPLOITATION.....	35
7.2.3	COUT DE LA GESTION MANDATEE .....	36
7.2.4	AUTRES ACHATS ET CHARGES EXTERNES .....	37
7.2.5	IMPOTS ET TAXES .....	37
7.2.6	CHARGES DE PERSONNEL.....	38
7.2.7	HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES.....	39
	RÉSULTAT EXCEPTIONNEL.....	39
	IMPOT SUR LES SOCIETES .....	39
7.3	COMPLEMENTS D'INFORMATION RELATIFS AU TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE .....	39
7.3.1	TRESORERIE LIEE A L'ACTIVITE .....	39
7.3.2	TRESORERIE LIEE AUX OPERATIONS D'INVESTISSEMENT .....	40
7.3.3	TRESORERIE LIEE AUX OPERATIONS DE FINANCEMENT.....	40
<b>8</b>	<b>INFORMATIONS SUR LES PARTIES LIEES .....</b>	<b>40</b>
<b>9</b>	<b>ENGAGEMENTS HORS BILAN.....</b>	<b>42</b>
9.1	ENGAGEMENTS DONNES ET REÇUS SUR INSTRUMENTS FINANCIERS.....	42
9.2	AUTRES ENGAGEMENTS DONNES ET REÇUS .....	44

**BILAN**

<b>ACTIF</b>	Références annexes <b>7.</b>	31/12/2013			31/12/2012
		Montants bruts	Amortissements et dépréciations	Net	Net
<b>En Millions d'euros</b>					
Immobilisations incorporelles	1.1 / 1.2	847,0	94,6	752,3	455,8
Immobilisations corporelles	1.1 / 1.2	53 498,2	14 671,7	38 826,5	39 302,1
Immobilisations corporelles en cours	1.1 / 1.4	12 961,8	24,1	12 937,7	8 248,8
Immobilisations corporelles en cours mises à disposition du concessionnaire	1.1	189,6		189,6	189,6
Immobilisations financières	1.5	590,3		590,3	151,0
<b>ACTIF IMMOBILISE</b>		<b>68 086,8</b>	<b>14 790,5</b>	<b>53 296,3</b>	<b>48 347,3</b>
Avances et acomptes versés sur commandes en cours	1.6	102,3		102,3	147,9
Créances clients et comptes rattachés	1.8	853,3	29,3	824,0	1 003,8
Autres créances	1.7 / 1.9	2 911,6	38,3	2 873,3	2 284,6
Valeurs mobilières de placement, disponibilités	1.10	3 903,2		3 903,2	3 230,5
Charges constatées d'avance	1.11	615,2		615,2	435,2
<b>ACTIF CIRCULANT</b>		<b>8 385,6</b>	<b>67,7</b>	<b>8 318,0</b>	<b>7 102,0</b>
Charges à répartir	1.12	405,7	241,4	164,3	165,1
Primes de remboursement des obligations	1.12	12,6	11,4	1,2	2,0
Écart de conversion actif	1.13	282,8		282,8	270,5
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>		<b>77 173,6</b>	<b>15 110,9</b>	<b>62 062,6</b>	<b>55 886,9</b>

**BILAN**

<b>PASSIF</b>	<b>Références annexes 7.</b>	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>
<b>En Millions d'euros</b>			
Dotation en capital	1.14	9 764,6	9 764,6
Report à nouveau	1.14	(13 882,9)	(13 900,9)
Résultat de l'exercice	1.14	(139,7)	18,1
Subvention d'investissement	1.15	19 738,2	17 665,5
<b>CAPITAUX PROPRES</b>		<b>15 480,3</b>	<b>13 547,2</b>
<b>PROVISIONS</b>	1.16	<b>704,2</b>	<b>729,9</b>
Dettes financières	1.17	38 881,5	35 577,5
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours	1.18	265,1	223,0
Fournisseurs et comptes rattachés	1.20	2 787,6	2 016,6
Dettes fiscales et sociales	1.20	185,4	234,6
Autres dettes	1.19	2 440,1	2 643,7
Produits constatés d'avance	1.21	1 318,3	914,3
<b>DETTES</b>		<b>45 878,1</b>	<b>41 609,7</b>
Écart de conversion passif			
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>		<b>62 062,6</b>	<b>55 886,9</b>



## COMPTES DE RESULTAT

En Millions d'euros	Références annexes 7.	31/12/2013	31/12/2012
Ventes de fournitures	2.1	36,2	41,0
Production vendues de services	2.1	5 654,0	5 514,7
<b>Montant net du chiffre d'affaires</b>		<b>5 690,2</b>	<b>5 555,7</b>
Production immobilisée		43,2	37,1
Subventions d'exploitation	2.2	164,5	316,5
Reprises de subventions d'investissement	1.14	477,5	496,0
Reprises sur provisions, dépréciations (et amortissements) transfert de charges		93,9	103,1
Autres produits		2,0	11,2
<b>Produits d'exploitation</b>		<b>6 471,4</b>	<b>6 519,6</b>
Coût de la gestion mandatée	2.3	3 193,3	3 183,9
Etudes		66,0	60,6
Travaux		48,4	30,6
Autres achats et charges externes	2.4	443,2	421,7
Impôts, taxes et versements assimilés	2.5	125,9	72,2
Salaires et traitements	2.6	83,6	79,3
Charges sociales	2.6	41,8	39,8
Dotations aux amortissements et dépréciation des immobilisations	1.2/1.4	1 343,6	1 257,7
Dotations aux provisions sur actifs circulants	1.9	23,0	14,1
Dotations aux provisions		21,4	20,9
<b>Charges d'exploitation</b>		<b>5 390,1</b>	<b>5 180,8</b>
<b>RESULTAT D'EXPLOITATION</b>		<b>1 081,2</b>	<b>1 338,8</b>
Autres intérêts et produits assimilés		487,4	549,1
Reprise sur provisions			
Différences positives de change		4,2	3,9
Produits sur valeurs mobilières de placement (cessions et intérêts)		2,2	20,9
<b>Produits financiers</b>		<b>493,9</b>	<b>573,8</b>
Intérêts et charges assimilées sur la dette		1 345,4	1 350,8
Autres charges financières		462,6	517,8
Dotations aux provisions	1.16	11,8	44,4
Différences négatives de change			1,4
Amortissement des charges à répartir	1.12	21,2	21,2
<b>Charges financières</b>		<b>1 841,0</b>	<b>1 935,7</b>
<b>RESULTAT FINANCIER</b>		<b>(1 347,1)</b>	<b>(1 361,9)</b>
<b>RESULTAT COURANT AVANT IMPOT</b>		<b>(265,9)</b>	<b>(23,1)</b>
Sur opérations en capital		157,2	119,7
Sur opérations de gestion		36,3	6,1
Reprises sur provision et dépréciations, transfert de charges		(33,6)	
<b>Produits exceptionnels</b>		<b>159,9</b>	<b>125,8</b>
Sur opérations en capital		64,8	13,4
Sur opérations de gestion		0,4	
Dotations aux amortissements, aux provisions, aux dépréciations		(43,9)	23,1
<b>Charges exceptionnelles</b>		<b>21,3</b>	<b>36,5</b>
<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL</b>		<b>138,6</b>	<b>89,3</b>
Impôts sur les bénéfices	2.9	12,4	48,2
<b>RESULTAT NET DE L'EXERCICE</b>		<b>(139,7)</b>	<b>18,1</b>

## TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

En Millions d'euros	Références annexes 7.	31/12/2013	31/12/2012
<b>Flux de trésorerie liés à l'activité</b>			
Résultat net de l'exercice		(139,7)	18,1
Elimination des charges et produits sans incidence sur la trésorerie		718,3	621,6
Coût de la dette		1 345,7	1 362,4
<b>Capacité d'autofinancement</b>		<b>1 924,3</b>	<b>2 002,1</b>
Variation du besoin en fonds de roulement	3.1	237,3	(108,3)
<b>Flux net de trésorerie lié à l'activité</b>		<b>2 161,6</b>	<b>1 893,8</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement</b>			
Acquisitions d'immobilisations		(5 047,2)	(4 377,7)
Cessions d'immobilisations		108,0	92,1
Variation dépôts de garantie		(0,2)	(2,0)
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement</b>	3.2	<b>(4 939,3)</b>	<b>(4 287,6)</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux opérations de financement</b>			
Emissions d'emprunts		7 453,8	5 968,8
Remboursements d'emprunts		(4 150,1)	(4 096,5)
Subventions d'investissements		1 836,3	1 209,1
Variation collatéraux		(125,1)	(229,4)
Autres dépôts et cautionnements reçus		0,4	0,7
Intérêts financiers décaissés nets		(1 561,7)	(1 635,2)
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations de financement</b>	3.3	<b>3 453,7</b>	<b>1 217,4</b>
<b>Variation nette de la trésorerie</b>		<b>676,0</b>	<b>(1 176,3)</b>
<b>TRESORERIE NETTE A L'OUVERTURE</b>		<b>3 225,4</b>	<b>4 401,7</b>
<b>TRESORERIE NETTE A LA CLOTURE</b>		<b>3 901,4</b>	<b>3 225,4</b>
<b>VARIATION DE LA TRÉSORERIE NETTE</b>		<b>676,0</b>	<b>(1 176,3)</b>

## ANNEXE

Les comptes au 31 décembre 2013 ont été arrêtés lors du conseil d'administration qui s'est tenu le 19 mars 2014.

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

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

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

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

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

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

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

### **2 PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES**

L'article 3 de la loi du 13 février 1997 prévoit qu'en matière de gestion financière et comptable, RFF est soumis aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales. Les comptes de RFF sont établis conformément aux dispositions du Plan Comptable Général et aux principes généralement admis. Conformément aux hypothèses de base :

- séparation des exercices
- continuité de l'exploitation
- permanence des méthodes

## 2.1 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

En application des articles 11 de la loi et 5 du décret n° 97-445 du 5 mai 1997 portant constitution du patrimoine initial de Réseau ferré de France, RFF dispose d'un patrimoine qu'il peut gérer activement. En effet, RFF s'est vu attribuer en pleine propriété ce patrimoine constitué des voies de chemin de fer mais aussi de terrains et de bâtiments divers qu'il peut valoriser ou céder sous réserve des règles relatives à la domanialité publique.

L'article 46 du décret n° 97-444 précise que les biens du domaine public de RFF sont inaliénables et imprescriptibles.

### 2.1.1 IMMOBILISATIONS EN COURS

#### Coût de production des immobilisations :

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

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

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

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

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

#### Dépréciation des projets en cours :

RFF procède à des dépréciations de projets en cours de réalisation, enregistrés en immobilisations en cours. L'objectif est de matérialiser le risque de non aboutissement du projet conduisant à immobiliser les dépenses sans création de bien in fine.

Deux types de critères ont été retenus pour procéder aux dépréciations :

- la procédure d'exception : un fait générateur exceptionnel remet en cause l'aboutissement du projet. Si le risque de non aboutissement est supérieur à 50%, les dépenses sont dépréciées à 100%.

- la procédure forfaitaire : les dépenses enregistrées sont dépréciées à 25%, 55% et 100% si les investissements sont arrêtés depuis respectivement 2 ans, 3 ans et 4 ans ou plus. Les études liées aux projets de renouvellement et mise aux normes font l'objet d'une dépréciation uniquement dans le cas où les travaux ne sont pas programmés sur les exercices futurs.

Les dépréciations sont calculées nettes de subventions méritées afférentes aux projets concernés.

### 2.1.2 IMMOBILISATIONS EN SERVICE

#### Processus de mise en service :

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

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

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

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

Nomenclature des immobilisations :

En application du règlement CRC 2002-10, RFF dispose pour le domaine infrastructure d'une nomenclature de composants.

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

Amortissement des immobilisations :

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

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

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

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

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

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

Pour RFF, il n'est pas possible d'estimer la valeur recouvrable d'un actif isolé. Dans ces conditions, l'entreprise utilise de façon dérogatoire la notion d'unité génératrice de trésorerie préconisée par les normes IFRS (IAS 36).

Il est rappelé que l'unité génératrice de trésorerie (UGT) est le plus petit groupe d'actifs qui inclut l'actif et dont l'utilisation conduit à générer des entrées de trésorerie qui sont largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres groupes d'actifs.

Le premier groupe identifié par RFF est constitué des actifs utilisés dans le cadre de l'activité de gestionnaire d'infrastructures de RFF. Il est constitué de terrains et bâtiments dédiés à cette activité, et de l'ensemble des équipements de l'infrastructure. Les entrées et sorties de trésorerie de ce groupe d'actifs sont identifiables et largement indépendantes des autres flux de l'établissement.

Le second groupe identifié par RFF est constitué des actifs non utilisés par RFF pour l'exercice de sa mission de gestionnaire d'infrastructures. Il s'agit de terrains et bâtiments, considérés comme cessibles à terme, dont certains peuvent faire l'objet de conventions d'occupation avec des tiers. Ils font l'objet d'entrées et de sorties de trésorerie qu'il est possible de distinguer des flux liés aux autres actifs, en utilisant des clés de répartition.

Deux UGT ont ainsi été retenues par RFF pour réaliser les tests de dépréciation : une UGT dite "Infrastructure" et une UGT dite "Patrimoine".

## Étape 2. Valorisation des actifs

### Définition :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les terrains ont été répartis comme suit :

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

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

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

##### En entrée :

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

##### En sortie :

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

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

c) Projection des cash-flows:

La période pluriannuelle de construction budgétaire permet à RFF d'établir des projections de trésorerie basées sur trois années budgétaires. Au-delà, les cash-flows sont basés sur les données de la dernière année puis projetés jusqu'en 2030, date à laquelle le réseau est considéré comme stabilisé en raison du rattrapage du retard de renouvellement.

Les cash-flows tiennent également compte des données figurant dans l'avenant au contrat de performance pour les périodes 2013 et 2014 approuvé par les Ministères de Tutelle ainsi que le projet de loi de finance triennal 2013-2015.

d) Actualisation des cash-flows :

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

Méthodologie de valorisation des actifs de l'UGT Patrimoine :

a) Périmètre des actifs de l'UGT Patrimoine

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

Périmètre des terrains :

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

Périmètre des bâtiments :

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

b) La méthodologie de valorisation des terrains

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

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

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

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

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

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

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

#### Indices de perte de valeur

RFF a retenu les indices de perte de valeur suivants :

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

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

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

#### Réalisation des tests de dépréciation :

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

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

#### Calcul des dépréciations :

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

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

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

### 2.1.3 CESSIONS

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

## 2.2 SUBVENTIONS

Les subventions reçues par RFF sont de deux types :

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

Elles suivent la même règle comptable que les dépenses :

- elles sont enregistrées en produits d'exploitation pour couvrir les dépenses d'exploitation (études générales, études préliminaires),



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

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

-Les « subventions méritées » relatives aux contrats de PPP sont comptabilisées de la même façon en fonction du pourcentage d'avancement des travaux, en miroir de la comptabilisation de la production en cours.

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

### 2.3 CREANCES

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

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

### 2.4 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILES

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

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

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

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

### 2.6 INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES

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

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

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

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

## 2.7 DETTES FINANCIERES

### a) Dette SNCF Transférée

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

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

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

### b) Dette RFF

Depuis le 1er novembre 2003, les emprunts zéro coupon sont enregistrés au passif à leur prix d'émission et non plus à leur prix de remboursement. La prime de remboursement est soldée. Les intérêts courus capitalisés sont enregistrés en charges financières et en complément de la dette au passif à chaque arrêté.

En ce qui concerne les émissions indexées inflation, RFF réévalue la prime de remboursement en fonction de l'évolution de l'inflation. Une provision pour risque et charge est constatée à chaque arrêté. Elle représente le montant de la perte latente sur l'exercice.

## 2.8 PROVISION POUR DÉPOLLUTION ET RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

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

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

## 2.9 ASSURANCES

RFF a souscrit des polices d'assurances depuis le 01/01/2007. Ces polices couvrent les risques de responsabilité civile liés à l'ensemble de ses activités et les risques de dommages à ses actifs et les pertes de péages consécutifs.

Ces polices, qui sont du type "tous risques sauf", couvrent également les catastrophes naturelles. Elles sont souscrites auprès d'assureurs de premier rang.

### 3 CHANGEMENTS DE METHODE

Aucun changement de méthode comptable n'a été réalisé au cours de l'exercice 2013.

### 4 EVENEMENTS SIGNIFICATIFS

#### Accident de Brétigny-sur Orge

Le vendredi 12 juillet 2013, le train Paris-Limoges n°3657 a déraillé en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne).

A ce stade, seule l'origine de l'accident est connue. Les enquêtes diligentées afin d'en déterminer les causes sont toujours en cours. Le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transports terrestres (BEA-TT) a rendu public son rapport d'étape en janvier 2014. Ce rapport, qui éclaire les faits et leurs causes, a été présenté aux administrateurs de SNCF et RFF le 13 janvier 2014. Il permettra de progresser en renforçant les actions en matière de sécurité au bénéfice du système ferroviaire. Ce document intermédiaire constitue une enquête technique. Déterminer les responsabilités relève de la procédure judiciaire en cours.

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

Le nouveau dispositif automatisé de mise en service comptable a rencontré des difficultés de mise en œuvre puis de fonctionnement liées aux systèmes d'information à compter d'avril 2012. Ces difficultés ont empêché la réalisation des mises en service comptables qui auraient dû être faites dans les systèmes d'information en 2011 et 2012.

De manière à présenter dans les comptes une image de la réalité économique des mises en service, des écritures complémentaires ont été comptabilisées en 2011 et 2012 :

- Actifs mis en service : 8 198,6 M€
- Subventions mises en service : 3 099,3 M€

Parallèlement, des dotations aux amortissements et des reprises de subventions correspondantes avaient été comptabilisées en 2011 et 2012 pour des montants respectivement de 326,8 M€ et 131,1 M€.

Au 31/12/2013, un rattrapage de mise en service a été réalisé dans les systèmes d'information pour un montant total de 7 794,6 M€ et 1 980,9 M€. Parallèlement, les dotations aux amortissements et reprises de subventions ont été réintégrées dans le système d'information.

Au 31/12/2013, un complément de mise en service a de nouveau dû être comptabilisé par « OD » afin de tenir compte des travaux de finalisation des dossiers de mise en service réalisés en décembre 2013. Les montants ainsi mis en service sont de 1 047,9 M€ pour les actifs et 587,3 M€ pour les subventions. Des dotations aux amortissements et reprises de subventions ont également été comptabilisées par OD pour des montants estimés respectifs de 24,3 M€ et 14,1 M€.

Ces mises en service seront régularisées dans les systèmes d'information au 1<sup>er</sup> semestre 2014. Au 30/06/2014, les mises en service comptables seront ainsi complètement régularisées dans les systèmes d'information.

### Réforme du ferroviaire

Les grands axes de la réforme du système ferroviaire ont été présentés en Conseil des ministres le 29 mai 2013. La première lecture du projet de loi aura lieu le 16 juin 2014 à l'Assemblée nationale.

## **5 COMPARABILITE DES COMPTES**

Aucun évènement de nature à influencer sur la présentation ou la comparabilité des comptes n'est intervenu au cours de l'exercice 2013.

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

Aucun évènement post clôture n'est à signaler.

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

### 7.1 COMPLEMENTS D'INFORMATION RELATIFS AU BILAN

#### 7.1.1 TABLEAU DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET INCORPORELLES

NATURE En Millions d'euros	Valeur brute au 31/12/2012	Augmentations	Virements de postes à postes	Mises en service	Reclassement en charges	Diminutions	Valeur brute au 31/12/2013
<b>Immobilisations incorporelles</b>							
Logiciels	88,0	3,1		20,2	(0,0)	(0,0)	111,3
Logiciels en cours de développement	23,2	29,8		(20,2)	(2,2)		30,7
Droits propriété intellectuelle	25,0	0,0					25,0
Actif incorporel SEA	399,2	280,7					679,9
<b>TOTAL DES VALEURS BRUTES DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES</b>	<b>535,5</b>	<b>313,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>(2,2)</b>	<b>(0,0)</b>	<b>847,0</b>
Terrains	4 929,1	3,0		63,0	0,0	(18,0)	4 977,0
Aménagement des terrains	1 194,4	0,0		254,9	(0,2)	(1,5)	1 447,6
Agencements locaux	32,0	1,8		(0,2)	(0,0)	(1,2)	32,3
Terrassements de lignes	5 457,1	0,0		201,9	0,0	(1,2)	5 657,8
Bâtiments	950,0	0,0		371,9	(0,1)	(4,0)	1 317,8
Agencement des constructions	87,8	0,0		0,0	0,0	0,0	87,8
Voies	21 113,4	56,5	(7 150,7)	4 595,3	17,7	(7,1)	18 625,1
Passages à niveau	559,2	12,0		85,2	5,3	(1,8)	659,9
Ouvrages d'art	9 807,6	13,1		951,6	2,0	0,0	10 774,2
Électrification	3 280,6	0,0		507,8	(6,4)	(9,6)	3 772,4
Signalisation	4 110,8	0,0		668,4	(2,6)	(18,5)	4 758,2
Télécommunications	1 093,1	0,9		248,5	(2,1)	(2,9)	1 337,6
Matériel informatique	23,5	2,1		3,7	(0,0)	(0,1)	29,2
Panneaux publicitaires	3,8	0,0		0,0	0,0	0,0	3,8
Matériel et outillages	3,3	0,2		0,4	0,0	(0,1)	3,8
Matériel de transport	4,5	0,8		0,0	0,0	0,0	5,3
Matériel de bureau	1,5	0,0		(0,3)	(0,0)	(0,0)	1,2
Mobilier	6,0	0,9		0,3	(0,0)	(0,1)	7,1
<b>TOTAL DES VALEURS BRUTES DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b>	<b>52 657,7</b>	<b>91,4</b>	<b>(7 150,7)</b>	<b>7 952,4</b>	<b>13,5</b>	<b>(66,1)</b>	<b>53 498,2</b>
Immobilisations en cours	8 297,6	5 449,7	7 150,7	(7 950,4)	(5,8)	(0,6)	12 941,1
Immobilisations en cours mises à disposition du concessionnaire	189,6	0,0		0,0	0,0	0,0	189,6
Avances s/ immobilisations en cours	22,4	0,2		(2,0)	0,0	0,0	20,6
<b>TOTAL DES VALEURS BRUTES DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN COURS</b>	<b>8 509,6</b>	<b>5 449,9</b>	<b>7 150,7</b>	<b>(7 952,4)</b>	<b>(5,8)</b>	<b>(0,6)</b>	<b>13 151,4</b>

La colonne « virements de postes à postes » regroupe l'impact de l'ensemble des « OD » de régularisation au titre du « rattrapage » des retards de mise en service comptable.

### **Dépenses d'investissement :**

Le montant total des dépenses d'investissement corporel pour l'exercice 2013 s'élève à 5 541,3 M€.

Ce montant comprend :

- 5 449,9 M€ de dépenses d'investissement sous maîtrise d'ouvrage RFF qui se décomposent en :
  - ❖ 5 448,1 M€ de dépenses sur projets d'investissement infrastructure
    - dont 3 542,1 M€ de production mandatée (dont 0.6 M€ au titre de l'activité DCF)
    - dont 742,9 M€ de production directe.
    - dont 1 163,1 M€ de production via PPP (GSMR 171,2 M€, BPL 813,4 M€ et CNM 178,5 M€)
  - ❖ 0,2 M€ d'augmentation des avances au titre des réserves foncières
  - ❖ 1,6 M€ de dépenses au titre de la gestion du patrimoine foncier et immobilier
- 91,4 M€ d'autres dépenses d'investissement acquises
  - dont 81,8 M€ d'investissement infrastructure

Le montant des dépenses d'investissement incorporel pour l'exercice 2013 s'élève à 313,6 M€ dont 280,7 M€ au titre du contrat de concession SEA et 29,8 M€ de production interne de logiciels.

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

Le montant des immobilisations corporelles mises en service est principalement lié au rattrapage explicité au paragraphe 4 « Evènements significatifs ».

Les mises en service complémentaires concernent :

- 5,1 M€ projets en maîtrise d'ouvrage déléguée hors SNCF
- 60,5 M€ de projets en maîtrise d'ouvrage directe
- 83,7 M€ au titre du PPP GSMR
- 1,3 M€ au titre d'investissements pour l'activité DCF
- 8,6 M€ pour le fonctionnement et autres

Le montant des immobilisations incorporelles mises en service s'élève à 20,2 M€ pour l'exercice 2013, contre 4,5 M€ en 2012.

## 7.1.2 TABLEAU DES AMORTISSEMENTS

NATURE En Millions d'euros	Amortissements cumulés au 31/12/2012	Dotations	Virements de postes à postes	Diminutions	Amortissements cumulés au 31/12/2013
<b>Immobilisations incorporelles</b>					
Logiciels	79,7	15,0		(0,0)	94,6
<b>TOTAL DES AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES</b>	<b>79,7</b>	<b>15,0</b>	<b>0,0</b>	<b>(0,0)</b>	<b>94,6</b>
Terrassements de lignes	1 259,9	120,7	0,0	0,0	1 380,6
Aménagement des terrains	166,2	51,8	0,0	0,0	218,0
Bâtiments	183,7	39,2	0,0	(0,6)	222,3
Agencements locaux	19,8	2,1	0,0	(0,4)	21,5
Agencement des constructions	74,3	4,4	0,0	0,0	78,7
Voies	4 993,3	619,7	(78,4)	0,0	5 534,6
Passages à niveau	486,9	13,8	0,0	0,0	500,8
Ouvrages d'art	1 806,6	165,2	0,0	0,0	1 971,8
Électrification	1 291,6	137,2	0,0	0,0	1 428,8
Signalisation	2 219,6	173,1	0,0	0,0	2 392,7
Télécommunications	824,8	62,4	0,0	(0,1)	887,2
Matériel informatique	19,4	4,4	0,0	(0,1)	23,7
Panneaux publicitaires	3,8	0,0	0,0	0,0	3,8
Matériel et outillage	0,4	0,4	0,0	0,0	0,7
Matériel de transport	0,6	0,6	0,0	0,0	1,2
Matériel de bureau	0,7	0,2	0,0	0,0	0,9
Mobilier	4,0	0,6	0,0	(0,1)	4,5
<b>TOTAL DES AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b>	<b>13 355,6</b>	<b>1 395,8</b>	<b>(78,4)</b>	<b>(1,3)</b>	<b>14 671,7</b>
<b>ENSEMBLE</b>	<b>13 435,3</b>	<b>1 410,7</b>	<b>(78,4)</b>	<b>(1,3)</b>	<b>14 766,4</b>

La colonne « virements de postes à postes » regroupe l'impact de l'ensemble des « OD » de régularisation au titre du « rattrapage » des retards de mise en service comptable.

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

UGT Infrastructure

Un test de dépréciation a été réalisé au 31/12/2013.

Changement d'estimation : l'horizon au-delà duquel sont projetés les cash-flows pour calculer la valeur terminale a été décalé de 2025 à 2030, horizon auquel la consistance du réseau devrait être stabilisée. Ce décalage est en lien avec la trajectoire de rénovation du réseau prévue par Le Grand Projet de Modernisation du Réseau commandé par le ministre délégué aux transports et à la mer et qui a été rendu public le 19 septembre 2013. Ce décalage a pour conséquence une augmentation de la valeur du réseau de 8,8 Md €.

La valeur est aussi dépendante du taux d'inflation long terme retenu pour projeter les flux au-delà de 2030 dans le calcul de la valeur terminale. La sensibilité est de l'ordre de +0,9 Md€ par augmentation de 10 points de base de l'inflation. Il est rappelé que le taux d'inflation projeté jusqu'en 2030 est le taux d'inflation ferroviaire.

Les autres hypothèses structurantes concernent la tarification de l'activité fret qui permet de couvrir à minima son coût marginal parallèlement à la stabilité du volume de cette activité.

Taux d'actualisation retenu : 5,5% après impôt, sans changement par rapport au 31/12/2012. Une variation de taux de +/- 0,1% entraîne une variation de +/- 1 Md € de la valeur actualisée des flux.

La valeur d'utilité du réseau ressort à 38,8 Mds € pour une valeur nette comptable de référence au 31/12/2013 de 31,9 Mds €.

### UGT Patrimoine

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

#### 7.1.4 TABLEAU DES DEPRECIATIONS DES IMMOBILISATIONS EN COURS

En Millions d'euros	Montants des dépenses cumulées au 31/12/2013	Montant des dépréciations au 31/12/2012	Dotations	Reprises	Montant des dépréciations au 31/12/2013
Projets dormants	32,5	26,8	11,2	(14,3)	23,7
Voies de port Immobilisations en cours	0,0	43,9		(43,9)	(0,0)
Autres	0,0	0,5			0,5
<b>TOTAL</b>	<b>32,5</b>	<b>71,2</b>	<b>11,2</b>	<b>(58,2)</b>	<b>24,1</b>

#### 7.1.5 IMMOBILISATIONS FINANCIERES

En Millions d'euros	31/12/2013	31/12/2012
- Subvention investissement à appeler non courant	583,9	144,7
- Dépôts de garantie	5,9	5,8
- Titres de Participation	0,5	0,5
<b>TOTAL DES IMMOBILISATIONS FINANCIERES</b>	<b>590,3</b>	<b>151,0</b>

Au 31/12/2013 les immobilisations financières comprennent pour 583,9 M€ des subventions à appeler au titre des projets PPP en cours, dont 444,6 M€ pour le projet BPL et 139,2 M€ pour CNM.

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



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

Le montant de 583,9 M€ est représentatif de l'avancement des projets au 31/12/2013.

### Filiales et participations

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

Le résultat net de LTF est nul au titre de l'exercice 2013 ; la production immobilisée de la période est de 78,2 M€. Les capitaux propres de l'entreprise s'élèvent à 693,6 M€ au 31/12/2013. Aucune perte de valeur n'a été constatée au 31/12/2013.

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

RFF en tant qu'administrateur fondateur a participé à la création de la Fondation de Coopération Scientifique RAILENIUM. La FCS est née par décret du 26 octobre 2012 et a pour objet la définition et la mise en œuvre d'une politique commune de coopération dans le domaine des infrastructures de transports ferroviaires.

RFF, en tant qu'administrateur fondateur, a, d'une part un engagement de dotation de 2,84 M€ sur 5 ans dans cette Fondation, dont un total de 1,4 M€ versé en 2012 et 2013, et d'autre part un engagement complémentaire de ressources de 0,8 M€ sur 2 ans à compter de 2015.

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

- GEIE ERTMS : part de 16,67%
- GIE S2IF : part de 50%
- GEIE SEA Victoria Dax : part de 50%
- GEIE RFC2: part de 49%
- GEIE RFC6 part de 20%
- GEIE NAF GCT : part de 50%
- GEIE CFM4 : part de 33,33%

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

En Millions d'euros	31/12/2013	31/12/2012
- Avances et acomptes versés	102,3	147,9
	<b>102,3</b>	<b>147,9</b>

La baisse constatée sur ce poste par rapport à 2012 s'explique principalement par la variation des sommes versées d'avance pour les projets PPP BPL et CNM, respectivement -42 M€ et +16 M€ et la reprise d'une avance versée à la SNCF de -20 M€.

## 7.1.7 AUTRES CREANCES

AUTRES CREANCES	31/12/2013	31/12/2012
<b>En Millions d'euros</b>		
- Demande de remboursement du crédit de TVA	96,1	80,9
- TVA à régulariser sur factures non parvenues	221,2	155,8
- TVA déductible	124,9	113,4
- TVA sur avoirs à établir	1,2	1,0
- Créances sur autres impôts et taxes	34,8	0,3
- Créances sur cessions d'immobilisations	70,6	37,0
- État subvention à appeler	9,3	14,2
- Autres subventions à encaisser	1 193,6	841,6
- Subventions à appeler (1)	880,6	713,0
- Produits à recevoir sur instruments de dette	243,8	272,0
- Autres produits à recevoir	1,5	0,9
- Créance sur le personnel	0,0	0,1
- Fournisseurs avoirs à recevoir et avances	24,7	24,7
- Autres débiteurs divers	9,3	55,6
<i>Dont : RSI</i>	0,0	31,4
<i>Dont : LTF</i>	0,0	17,7
<i>Autres</i>	9,3	6,6
<b>TOTAL</b>	<b>2 911,6</b>	<b>2 310,7</b>

(1) dont en exploitation au 31/12/2013 : 120,8 M€ (114,0 M€ au 31/12/2012)

L'augmentation des subventions à encaisser concerne principalement le contrat de concession SEA, 567,2 M€ au 31/12/2013 contre 270,8 M€ au 31/12/2012, dans la mesure où RFF est intermédiaire entre les financeurs et le concessionnaire LISEA.

## 7.1.8 ETAT DES ECHEANCES DES CREANCES

CREANCES	Montant brut au 31/12/2013	Echéances à moins d'un an	Echéances à plus d'un an
<b>En Millions d'euros</b>			
<b>Créances clients et comptes rattachés:</b>	<b>853,3</b>	<b>853,3</b>	
<b>Autres créances :</b>	<b>2 911,6</b>	<b>2 903,8</b>	<b>7,8</b>
- Autres créances d'exploitation :	2 667,8	2 660,0	7,8
<i>Créances fiscales et sociales</i>	478,2	478,2	
<i>Créances sur cessions d'immobilisations</i>	70,6	62,8	7,8
<i>Subventions à encaisser</i>	1 193,6	1 193,6	
<i>Etat subvention à appeler</i>	9,3	9,3	
<i>Subvention à appeler</i>	880,6	880,6	
<i>Produits à recevoir</i>	1,5	1,5	
<i>Autres</i>	34,0	34,0	
- Autres créances financières :	243,8	243,8	
<i>Produits à recevoir sur instruments de dette</i>	243,8	243,8	
<b>TOTAL</b>	<b>3 765,0</b>	<b>3 757,2</b>	<b>7,8</b>

## 7.1.9 DEPRECIATION DES CREANCES

PROVISIONS / CREANCES DOUTEUSES En Millions d'euros	Montants au 31/12/2012	Dotations 2013	Reprises 2013		Montants au 31/12/2013
			Consommées	Non utilisées	
- Provisions pour créances clients	32,9	8,1	6,3	5,4	29,3
- Provisions pour autres créances	26,1	14,9	0,5	2,1	38,3
<b>TOTAL</b>	<b>59,0</b>	<b>23,0</b>	<b>6,8</b>	<b>7,5</b>	<b>67,7</b>

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

## 7.1.10 VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILEES, DISPONIBILITES

En Millions d'euros	31/12/2013	31/12/2012
<b>Valeurs mobilières de placement</b>	<b>3 874,7</b>	<b>3 171,8</b>
- TCN	2 703,6	1 984,0
- O.P.C.V.M.	1 171,0	1 187,5
- ICNE TCN postcomptés EUR	0,1	0,2
<b>Banques</b>	<b>28,4</b>	<b>58,7</b>
- Banques (comptes en euros)	28,4	58,7
- Banques (comptes en devises)	0,0	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>3 903,2</b>	<b>3 230,5</b>

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

## 7.1.11 CHARGES CONSTATEES D'AVANCE

En Millions d'euros	31/12/2013	31/12/2012
- Intérêts sur papier commercial en devises et en euros	1,3	1,6
- Intérêts sur billets de trésorerie	0,1	0,0
- Soultes sur contrat d'échange de taux	608,2	427,3
- Report et déports	0,0	0,0
- Autres dont loyers et charges	5,7	6,3
<b>TOTAL</b>	<b>615,2</b>	<b>435,2</b>

## 7.1.12 CHARGES A REPARTIR

En Millions d'euros	Montant brut au 31/12/2013	Dotations aux amortissements	Amortissement de la surcôte	Cumul amortissements	Montant net au 31/12/2013
Primes et frais d'émission sur opérations faites en propre	405,7	20,4		241,4	164,3
<b>S/S TOTAL</b>	<b>405,7</b>	<b>20,4</b>	<b>0,0</b>	<b>241,4</b>	<b>164,3</b>
Prime de remboursement des obligations sur opérations faites en propre	12,6	0,8		11,4	1,2
<b>TOTAL</b>	<b>418,3</b>	<b>21,2</b>	<b>0,0</b>	<b>252,8</b>	<b>165,5</b>

## 7.1.13 ECART DE CONVERSION ACTIF

Nature En Millions d'euros	Montants au 31/12/2012	Dotations	Reprises		Montants au 31/12/2013
			Consommées	Non utilisées	
Provisions liées aux emprunts indexés sur l'inflation	270,5	12,3	0,0	0,0	282,8
<b>TOTAL Ecart de conversion Actif</b>	<b>270,5</b>	<b>12,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>282,8</b>

## 7.1.14 TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES

En Millions d'euros	Dotation en capital	Report à nouveau	Résultat de l'exercice	Subventions (1)	Subventions virées au résultat	Total
<b>Capitaux propres au 31/12/2012</b>	<b>9 764,6</b>	<b>(13 900,9)</b>	<b>18,1</b>	<b>17 665,5</b>		<b>13 547,3</b>
Report à nouveau débiteur		18,1	(18,1)			0,0
Résultat de l'exercice			(139,7)			(139,7)
Subventions d'investissement nettes sur immobilisations en service				(470,3)	(340,9)	(811,2)
Subventions d'investissement sur immobilisations en cours				3 020,5		3 020,5
Subvention de renouvellement et de mise aux normes nette sur immobilisations en service				0,0	(61,8)	(61,8)
Subvention de renouvellement et de mise aux normes nette sur immobilisations en cours				0,0	(74,8)	(74,8)
<b>31/12/2013</b>	<b>9 764,6</b>	<b>(13 882,9)</b>	<b>(139,7)</b>	<b>20 215,7</b>	<b>(477,5)</b>	<b>15 480,3</b>

(1) voir détail § 7.1.15

## 7.1.15 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

## 1) Subventions sur immobilisations mises en service

En Millions d'euros	Brut au 31/12/12	Virement de poste à poste	Mise en service	Transfert voies de port	Brut au 31/12/13
- Terrains et agencement	821,8		105,7	(1,6)	926,0
- Terrassements de lignes	1 617,9		52,8	(1,0)	1 669,7
- Bâtiments	328,6		202,7	(1,5)	529,9
- Agencement des constructions	23,6		0,3		23,9
- Ouvrages d'art	2 930,9		424,9		3 355,7
- Voies	5 040,6	(2 511,9)	745,1	(5,8)	3 267,9
- Passages à niveau	55,7		30,0	(1,5)	84,1
- Electrification	861,1		140,4	(7,8)	993,8
- Signalisation	922,9		243,3	(15,0)	1 151,2
- Télécommunications	295,4		132,7	(2,2)	425,9
- Immobilisations incorporelles	14,4		0,2		14,6
<b>TOTAL SUBVENTIONS</b>	<b>12 912,8</b>	<b>(2 511,9)</b>	<b>2 078,0</b>	<b>(36,3)</b>	<b>12 442,5</b>

En Millions d'euros	Solde au 31/12/12	Virement de poste à poste	Quote part virée au résultat	Solde au 31/12/13
- Terrains et agencement	(161,0)		(38,1)	(199,1)
- Terrassements de lignes	(157,1)		(33,8)	(190,9)
- Bâtiments	(49,5)		(14,5)	(63,9)
- Agencement des constructions	(18,5)		(1,8)	(20,4)
- Ouvrages d'art	(351,1)		(50,9)	(402,0)
- Voies	(538,0)	38,7	(116,0)	(615,2)
- Passages à niveau	(30,3)		(5,2)	(35,6)
- Electrification	(180,9)		(31,1)	(212,0)
- Signalisation	(312,1)		(55,5)	(367,6)
- Télécommunications	(126,9)		(32,7)	(159,5)
- Immobilisations incorporelles	(14,2)		(0,1)	(14,3)
<b>TOTAL REPRISES</b>	<b>(1 939,7)</b>	<b>38,7</b>	<b>(379,6)</b>	<b>(2 280,5)</b>

	31/12/12	31/12/13
<b>TOTAL NET SUBVENTION (bruts - reprises)</b>	<b>10 973,2</b>	<b>10 162,0</b>

**2) Subventions sur immobilisations en cours**

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

En Millions d'euros	Montant brut au 31/12/2012	Augmentation	Virt poste à poste	Mise en service	reclasse ment	Montant brut au 31/12/2013
Subventions d'investissement sur immobilisations en-cours	2 886,9	2 558,7	2 511,9	(2 078,0)	(8,8)	5 870,7
<b>Total Subventions d'investissement sur immobilisations en-cours :</b>	<b>2 886,9</b>	<b>2 558,7</b>	<b>2 511,9</b>	<b>(2 078,0)</b>	<b>(8,8)</b>	<b>5 870,7</b>

En Millions d'euros	Montant au 31/12/2012	Augmentation	Cumul au 31/12/2013
Reprise subventions d'investissement en cours voies de port	(37,3)	37,3	
Reprise subventions d'investissement en service voies de port	(1,6)	1,6	
<b>Reprise subventions d'investissement en cours voies de port :</b>	<b>(38,9)</b>	<b>38,9</b>	

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

## SUBVENTION DE RENOUVELLEMENT BRUTE

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

## MISE EN SERVICE DE LA SUBVENTION DE RENOUVELLEMENT

Année de mise en service En Millions d'euros	Date de mise en service	Durée de reprise	Montant en service	Cumul reprise	Net en capitaux propres
2004	01/07/2004	38	675,0	(159,9)	515,1
2005	25/03/2005	42	573,9	(113,0)	460,9
2006	09/05/2006	42	878,4	(149,5)	728,9
2007	21/03/2007	35	734,2	(131,8)	602,4
2008	17/04/2008	33	68,8	(11,1)	57,7
2009	17/01/2009	42	844,4	(120,4)	724,0
2010	22/01/2010	38	435,5	(73,0)	362,5
2011	01/01/2011	51	20,5	(1,4)	19,1
2012	01/01/2012	28	254,8	(25,4)	229,4
2013	01/01/2013	41	74,8	(69,2)	5,6
<b>TOTAL</b>			<b>4 560,4</b>	<b>(854,8)</b>	<b>3 705,6</b>

La quote-part virée au résultat au 31 décembre 2013 s'élève à 136,7 M€.

## 4) Synthèse des subventions d'investissement au 31/12/2013

En Millions d'euros	Net en capitaux propres
Subventions d'investissement mises en services	10 162,0
Subventions sur immobilisations en cours	5 870,7
Subventions de renouvellement sur immobilisations mise en service	3 705,6
<b>TOTAL</b>	<b>19 738,2</b>

## 7.1.16 TABLEAU DES PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

Nature En Millions d'euros	Montants au 31/12/2012	Dotations	Reprises		Montants au 31/12/2013
			Consommées	Non utilisées	
<b>Provisions pour risques et charges :</b>	<b>448,4</b>	<b>20,9</b>	<b>48,7</b>	<b>10,0</b>	<b>410,6</b>
Litiges	290,0	19,8	4,3	10,0	295,5
Charges fiscales & sociales	40,4		40,4		0,0
Dépollution et risques environnementaux	118,0	1,1	4,0		115,1
<b>Provisions pour engagements de retraite</b>	<b>10,4</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>		<b>10,6</b>
<b>Provisions liées aux risques financiers :</b>	<b>271,2</b>	<b>11,8</b>			<b>283,0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>729,9</b>	<b>33,2</b>	<b>48,9</b>	<b>10,0</b>	<b>704,2</b>

Les provisions pour risques et charges concernent :

- des risques environnementaux,
- des litiges touchant d'une part les activités liées à l'infrastructure et d'autre part les activités liées à la gestion du patrimoine,

Malgré les mises à jour de provisions réalisées en 2013, il convient de rappeler qu'il subsiste une incertitude quant à l'évaluation du montant de deux provisions en particulier :

- Litiges concernant les inondations en Arles de décembre 2003 : la procédure d'expertise contentieuse se poursuit. RFF a comptabilisé une provision pour charges sur la base du montant des préjudices connus à la date d'arrêté des comptes et pour la quote-part qu'elle estime devoir supporter.
- Dépollution et risques environnementaux : la provision comptabilisée à la date d'arrêté est calculée sur la base de la connaissance à cette date des actifs à traiter ; cette provision reste à actualiser au fur et à mesure de la poursuite par RFF de ses travaux pour identifier les programmes à mettre en œuvre et chiffrer les coûts de dépollution correspondants.

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

La provision pour engagements de retraite présente un solde de 10,6 M€ au 31 décembre 2013 contre 10,4 M€ au 31 décembre 2012.

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

Principales Hypothèses de calcul de la valeur actualisée de l'obligation	31/12/2013	31/12/2012
Taux d'augmentation des salaires	2,00%	2,50%
Taux de charges sociales	47,00%	48,00%
Taux d'actualisation	2,54%	2,21%
Turnover	3,28%	3,18%

#### 7.1.17 DETTES FINANCIERES

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

Les ressources ainsi levées au cours de l'année 2013 ont représenté un montant total de 4,9 Md€, soit 30 opérations sur les marchés obligataires libellées en devise euro et livre Sterling.

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



DETTES FINANCIERES	31/12/2013	31/12/2012	Variation
	N	N - 1	N-(N-1)
<b>En Millions d'euros</b>			
<b>Dettes SNCF :</b>	<b>1 223,9</b>	<b>1 650,0</b>	<b>(426,1)</b>
Capital restant dû :	1 199,2	1 617,1	(417,9)
- Dette transférée (cours historique)	1 019,4	1 436,8	(417,4)
- Impact de change sur dette en CHF	0,0	0,0	0,0
- Prêts RIF	5,6	6,1	(0,5)
- Renouvellement BEI	174,2	174,2	0,0
Intérêts courus	24,8	32,9	(8,2)
<b>Dettes propres :</b>	<b>37 073,8</b>	<b>33 782,8</b>	<b>3 290,9</b>
Capital restant dû :	36 418,1	33 130,7	3 287,4
- Court terme	1 529,8	1 376,3	153,5
- Long terme			
<i>au cours couvert</i>	34 194,2	31 086,0	3 108,2
<i>part de l'inflation</i>	282,8	270,5	12,3
- Prêts RIF	47,7	51,1	(3,4)
- Zéro coupon	363,6	346,8	16,8
Intérêts courus :	649,7	643,5	6,3
Découvert bancaires :	1,7	4,8	(3,1)
Dépôts et cautionnements reçus	4,2	3,9	0,4
<b>Total Dettes (A)</b>	<b>38 297,7</b>	<b>35 432,8</b>	<b>2 864,9</b>
Dettes PPP BPL et CNM	583,9	144,7	439,2

<b>Total Dettes au bilan (C)</b>	<b>38 881,5</b>	<b>35 577,5</b>	<b>3 304,1</b>
----------------------------------	-----------------	-----------------	----------------

<b>Trésorerie - VMP (B)</b>	<b>3 903,2</b>	<b>3 230,5</b>	<b>672,7</b>
<i>Dont ICNE</i>	0,1	0,2	(0,1)
<b>Dettes financières nettes (A) - (B)</b>	<b>34 394,5</b>	<b>32 202,3</b>	<b>2 192,2</b>
<b>Dettes financières nettes hors ICNE, dépôts et cautionnements reçus</b>	<b>33 715,8</b>	<b>31 522,1</b>	<b>2 193,7</b>

La ligne d'emprunt « BPL et CNM » concerne les PPP Bretagne Pays de Loire et Contournement Nîmes Montpellier. Elle représente la dette de RFF vis à vis de ses partenaires qui pré-financent une partie des projets. RFF devra rembourser ces dettes à compter de 2017. L'avancement des projets au 31/12/2013 représente 583,9 M€.

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

## Dettes financières RFF :

Les tableaux ci-après présentés donnent une répartition par devise et type de taux des dettes financières à court terme et à long terme de RFF :

Dette avant swap	Montant Brut	A un an au plus	A plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
En Millions d'euros				
<b>A - DETTE RFF :</b>	<b>36 418,1</b>	<b>3 785,6</b>	<b>3 299,3</b>	<b>29 342,4</b>
<b>1- Émissions Obligataires</b>	<b>34 888,3</b>	<b>2 255,8</b>	<b>3 299,3</b>	<b>29 342,4</b>
<b>Total taux fixe :</b>	<b>29 897,6</b>	<b>1 972,4</b>	<b>2 885,5</b>	<b>25 049,0</b>
<b>Total inflation :</b>	<b>2 793,7</b>			<b>2 793,7</b>
<b>Total taux variable :</b>	<b>2 197,0</b>	<b>283,5</b>	<b>413,8</b>	<b>1 499,7</b>
EUR taux fixe	22 191,4	1 900,0	1 800,0	18 491,4
EUR inflation	2 793,7			2 793,7
EUR taux variable	2 114,3	283,5	413,8	1 417,1
Total EUR	27 099,4	2 183,5	2 213,8	22 702,1
AUD taux fixe				
AUD taux variable				
Total AUD				
CAD taux fixe	192,1			192,1
CAD taux variable				
Total CAD	192,1			192,1
CHF taux fixe	1 411,8	32,4	107,2	1 272,3
CHF taux variable				
Total CHF	1 411,8	32,4	107,2	1 272,3
GBP taux fixe	5 421,7		737,3	4 684,4
GBP taux variable	82,6			82,6
Total GBP	5 504,3		737,3	4 767,1
HKD taux fixe	30,7		30,7	
HKD taux variable				
Total HKD	30,7		30,7	
JPY taux fixe	383,2	40,0		343,2
JPY taux variable				
Total JPY	383,2	40,0		343,2
NOK taux fixe	65,7		0,0	65,7
NOK taux variable				
Total NOK	65,7		0,0	65,7
USD taux fixe	201,1		201,1	
USD taux variable				
Total USD	201,1		201,1	
<b>2- T.C.N. :</b>	<b>1 529,8</b>	<b>1 529,8</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Billets de Trésorerie	75,0	75,0		
Euro Commercial Paper	1 454,8	1 454,8		
EUR				
CHF				
GBP	296,2	296,2		
USD	1 158,6	1 158,6		

Dette avant swap	Montant Brut	A un an au plus	A plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
En Millions d'euros				
<b>B - INTERETS COURUS :</b>	<b>652,8</b>	<b>652,8</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Émissions Obligataires</b>	<b>649,7</b>	<b>649,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Total taux fixe :</b>	577,6	577,6		
<b>Total inflation :</b>	57,9	57,9		
<b>Total taux variable :</b>	14,3	14,3		
EUR taux fixe	456,1	456,1		
EUR inflation	57,9	57,9		
EUR taux variable	13,3	13,3		
Total EUR	527,3	527,3		
AUD taux fixe				
AUD taux variable				
Total AUD				
CAD taux fixe	0,7	0,7		
CAD taux variable				
Total CAD	0,7	0,7		
CHF taux fixe	27,3	27,3		
CHF taux variable				
Total CHF	27,3	27,3		
GBP taux fixe	86,3	86,3		
GBP taux variable	1,0	1,0		
Total GBP	87,3	87,3		
HKD taux fixe	0,0	0,0		
HKD taux variable				
Total HKD	0,0	0,0		
JPY taux fixe	2,3	2,3		
JPY taux variable				
Total JPY	2,3	2,3		
NOK taux fixe	2,3	2,3		
NOK taux variable				
Total NOK	2,3	2,3		
USD taux fixe	2,6	2,6		
USD taux variable				
Total USD	2,6	2,6		
<b>T.C.N. :</b>	<b>3,1</b>	<b>3,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Billets de Trésorerie	0,0	0,0		
Euro Commercial Paper	3,0	3,0		
EUR				
CHF				
GBP	0,3	0,3		
USD	2,7	2,7		

<b>C - INTERETS CONSTATES D'AVANCE :</b>	<b>4,4</b>	<b>4,4</b>		
Billets de Trésorerie	0,1	0,1		
Euro Commercial Paper	4,4	4,4		
<i>EUR</i>				
<i>CHF</i>				
<i>GBP</i>	0,8	0,8		
<i>USD</i>	3,6	3,6		

Dettes SNCF

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

<b>Dettes SNCF</b>		<b>Montant Brut</b>	<b>A un an au plus</b>	<b>A plus d'un an et cinq ans au plus</b>	<b>A plus de cinq ans</b>
<b>En Millions d'euros</b>					
<b>A - Dette SNCF transférée</b>		<b>1 199,2</b>	<b>5,7</b>	<b>528,6</b>	<b>664,9</b>
	<b>Total taux fixe :</b>	788,1		174,9	613,2
	<b>Total taux variable :</b>	411,1	5,7	353,8	51,7
	EUR taux fixe	613,2			613,2
	EUR taux variable	236,9	5,7	179,6	51,7
	<i>Dont Prêts RIF</i>	5,6	0,5	1,9	3,3
	<b>Total EUR</b>	<b>850,2</b>	<b>5,7</b>	<b>179,6</b>	<b>664,9</b>
	CHF taux fixe	174,9		174,9	
	CHF taux variable				
	<b>Total CHF</b>	<b>174,9</b>		<b>174,9</b>	
	GBP taux fixe				
	GBP taux variable	174,2		174,2	
	<i>Dont renouvellement lignes BEI</i>	174,2		174,2	
	<b>Total GBP</b>	<b>174,2</b>		<b>174,2</b>	
<b>B - Intérêts courus</b>		<b>24,8</b>	<b>24,8</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
	<b>Total taux fixe :</b>	24,6	24,6		
	<b>Total taux variable :</b>	0,2	0,2		
	EUR taux fixe	21,3	21,3		
	EUR taux variable	0,1	0,1		
	<b>Total EUR</b>	<b>21,5</b>	<b>21,5</b>		
	CHF taux fixe	3,3	3,3		
	CHF taux variable				
	<b>Total CHF</b>	<b>3,3</b>	<b>3,3</b>		
	GBP taux fixe				
	GBP taux variable	0,0	0,0		
	<b>Total GBP</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>		
<b>TOTAL (A) + (B)</b>		<b>1 223,9</b>	<b>30,4</b>	<b>528,6</b>	<b>664,9</b>

DETTES FINANCIERES A LONG TERME (ELEMENTS DE SYNTHESE)

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

Devises	Encours taux fixe		Encours Indexé Inflation		Encours taux variable		Encours TOTAL	
	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2013
<b>EUR</b>	24 666,1	28 242,8	1 908,5	1 920,8	6 796,9	5 923,8	33 371,5	36 087,5
<i>RFF</i>	23 291,6	27 280,6	1 908,5	1 920,8	6 554,3	5 686,9	31 754,4	34 888,3
<i>SNCF</i>	1 374,5	962,3			242,6	236,9	1 617,1	1 199,2
<b>CHF</b>	0,0	0,0			0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Total :</b>	<b>24 666,1</b>	<b>28 242,8</b>	<b>1 908,5</b>	<b>1 920,8</b>	<b>6 796,9</b>	<b>5 923,8</b>	<b>33 371,5</b>	<b>36 087,5</b>
<b>En % :</b>	<b>73,91%</b>	<b>78,26%</b>	<b>5,72%</b>	<b>5,32%</b>	<b>20,37%</b>	<b>16,42%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
Encours total de la dette au :							<b>33 371,5</b>	<b>36 087,5</b>
Montants des ICNE dette propre :							643,5	649,7
Montants des ICNE dette transférée :							32,9	24,8
<b>MONTANT TOTAL</b>							<b>34 047,9</b>	<b>36 762,0</b>

## 7.1.18 AVANCES ET ACOMPTES RECUS

En Millions d'€uros	31/12/2013	31/12/2012
- Avance sur cessions d'immobilisations	7,1	22,1
- Acomptes clients péages	258,0	200,8
<b>TOTAL</b>	<b>265,1</b>	<b>223,0</b>

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

## 7.1.19 AUTRES DETTES

En Millions d'€uros	31/12/2013	31/12/2012
<b>Autres dettes d'exploitation :</b>	<b>2 173,5</b>	<b>2 239,2</b>
- Subventions appelées d'avance (1)	1 951,1	2 090,2
- Dettes sur participation (LTF)	27,6	0,0
- Autres dettes	194,8	148,9
<b>Autres dettes sur instruments financiers :</b>	<b>266,6</b>	<b>404,5</b>
- Charges à payer sur instruments de dette	189,5	199,0
- Cross Currency SWAP	(3,2)	0,1
- Dépôt de garantie co-latéral	80,4	205,5
<b>TOTAL</b>	<b>2 440,1</b>	<b>2 643,7</b>

(1) dont 167,1 M€ en exploitation en 2013 contre 139,6M€ en 2012

## 7.1.20 ETAT DES ECHEANCES DES DETTES

DETTES	Montant brut	Echéances à moins d'un an	Échéances à plus d'un an et moins de 5 ans	Echéances à plus de 5 ans
En Millions d'euros				
- Dettes fournisseurs et comptes rattachés	2 787,6	2 787,6		
- Dettes fiscales et sociales	185,4	185,4		
<b>Autres dettes :</b>	<b>2 440,1</b>	<b>2 440,1</b>		
<b>Autres dettes d'exploitation :</b>	<b>2 173,5</b>	<b>2 173,5</b>		
- Subventions appelées d'avance	1 951,1	1 951,1		
- Dettes sur participation (LTF)	27,6	27,6		
- Autres dettes	194,8	194,8		
<b>Autres dettes sur instruments financiers :</b>	<b>266,6</b>	<b>266,6</b>		
- Charges à payer sur instruments de dette	189,5	189,5		
- Cross Currency SWAP	-3,2	-3,2		
- Dépôt de garantie colatéral	80,4	80,4		
<b>TOTAL</b>	<b>5 413,1</b>	<b>5 413,1</b>		

## 7.1.21 PRODUITS CONSTATES D'AVANCE

En Millions d'€uros	31/12/2013	31/12/2012
- Produits constatés d'avance sur redevances d'occupation	38,3	40,3
- Produits constatés d'avance sur redevances d'infrastructure	211,5	189,7
- Prime d'émission des obligations	935,8	533,0
- Soutles sur contrats d'échange de taux	118,9	137,5
- Produits constatés d'avance sur obligations et autres instruments	12,8	12,7
- Reports/Dépôts	1,0	1,1
<b>TOTAL</b>	<b>1 318,3</b>	<b>914,3</b>

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

## 7.2.1 VENTILATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES

En Millions d'euros	31/12/2013	31/12/2012
<b>Ventes de vieilles matières</b>	<b>36,2</b>	<b>41,0</b>
<b>Production vendues de services</b>	<b>5 654,0</b>	<b>5 514,7</b>
- Redevances d'utilisation des infrastructures	5 227,9	5 085,0
- Transport Électricité	169,5	181,2
- Prestations complémentaires d'électricité	96,8	95,1
- Prestations complémentaires	34,9	29,6
- Produits relatifs aux installations terminales embranchées	14,7	14,6
- Produits de redevances d'occupation facturation directe	82,4	82,9
- Autres produits des activités annexes	27,9	26,3
<b>TOTAL</b>	<b>5 690,2</b>	<b>5 555,7</b>

## 7.2.2 SUBVENTIONS D'EXPLOITATION

En Millions d'euros	31/12/2013	31/12/2012
- Subvention d'exploitation Etat	110,6	280,3
- Autres subventions d'exploitation	53,9	36,2
<b>TOTAL</b>	<b>164,5</b>	<b>316,5</b>

La diminution de la subvention Etat s'explique par le gel budgétaire réalisé au titre de l'année 2013 par l'Etat.

## 7.2.3 COUT DE LA GESTION MANDATEE

En Millions d'euros	31/12/2013	31/12/2012
- Coût de la gestion du réseau	3 029,5	3 030,3
- Coût de la gestion des quais	63,2	51,8
- Coût de la gestion du patrimoine	100,6	101,9
<b>TOTAL</b>	<b>3 193,3</b>	<b>3 183,9</b>

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

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

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

Le montant comptabilisé en charges au titre de la gestion du réseau au 31 décembre 2013 est de 3 029,5 M€ après activation au 31/12/2013 de 81,6 M€ de dépenses relatives au contrat IMIS et autres dépenses d'investissement. Les charges comptabilisées au 31 décembre 2012 s'élevaient à 3 030,3 M€ après activation de 84,4 M€ de dépenses IMIS.

Ce montant se compose de :

- 2 136,4 M€ pour les missions d'entretien du réseau, montant se décomposant de :
  - 2 204,1 M€ pour le domaine maintenance y compris les OGE (hors protocole IDF)
  - -81,6 M€ d'activation de dépenses d'investissement au titre de 2013
  - 45,0 M€ de dépenses complémentaires d'OGE protocole IDF
  - -22,5 M€ de baisse de charges liée à l'effet CICE
  - 9,9 M€ de charges diverses et d'études
  - -18,5 M€ de régularisation antérieur (dont -25,6 M€ d'activation IMIS 2012)
- 864,5 M€ pour la couverture des charges liées aux missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national contre 875,4 M€ au 31/12/2012.
- 23,2 M€ pour le coût de la maintenance GSMR confié à SYNERAIL
- 5,4 M€ d'autres dépenses d'entretien

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

L'ensemble des missions de gestion du patrimoine a été réparti par RFF entre la SNCF et de nouveaux prestataires. La convention de prestation de services définit les missions dont la SNCF poursuit la réalisation. Le montant comptabilisé en charge pour l'année 2013 au titre de la CPS est de 67,4 M€ (dont 0,8 M€ de régularisation sur exercices antérieures), auxquels s'ajoutent 1,6 M€ de dépenses relatives à une convention portant sur l'instruction des demandes d'autorisations d'occupations temporaires, le montant comptabilisé en charge en 2012 est de 73,2 M€ (dont 4,4 de régularisation antérieures).

La convention financière pour le remboursement des charges immobilières sur surface SNCF ainsi que la rémunération SNCF pour la gestion de ces charges s'élève à 19,6 M€ pour l'exercice 2013 contre 17,5 M€ pour l'exercice 2012.



Pour les missions de gestion du patrimoine confiées par RFF aux sociétés YXIME et NEXITY, chacune pour une zone géographique, ainsi que la mise à jour de son inventaire patrimoine confiée au groupement ADYAL-IBM, RFF a comptabilisé en 2013 une charge de 12,0 M€ contre 11,2 M€ en 2012.

La convention de gestion des quais, représente une charge de 63,2 M€ pour l'année 2013 contre 51,8 M€ pour l'année 2012.

#### 7.2.4 AUTRES ACHATS ET CHARGES EXTERNES

En Millions d'euros	31/12/2013	31/12/2012
- Achats de fournitures non stockables	171,8	180,4
- Services extérieurs	262,0	229,9
- Services bancaires & assimilés	9,4	11,3
<b>TOTAL</b>	<b>443,2</b>	<b>421,7</b>

Les achats de fournitures non stockables comprennent à hauteur de 168,9 M€, la fourniture de l'énergie électrique consommée dans les installations de RFF, c'est à dire essentiellement les pertes par effet joule, ainsi que la prestation de transport de l'énergie consommée par l'ensemble des acteurs du monde ferroviaire sur les réseaux d'électricité haute et moyenne tension, en amont des sous-stations.

L'ensemble de ces prestations, incluant une CSPE (Contribution Service Public de l'Electricité) annuelle plafonnée à 0,6 M€, ainsi que certains coûts relatifs à la gestion des contrats d'accès au réseau, est réparti mensuellement aux utilisateurs au prorata de leurs trafics sous la forme d'une redevance complémentaire de traction électrique (RCTE). Le montant du produit enregistré par RFF pour l'exercice est de 169,5 M€.

Les services extérieurs s'élèvent à 262,0 M€ au 31 décembre 2013 contre 229,9 M€ au 31 décembre 2012. Une hausse de 32,1 M€ due principalement à la forte augmentation des dépenses de sous-traitance en maîtrise d'œuvre et d'informatique  
Ils comprennent :

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

#### 7.2.5 IMPOTS ET TAXES

En Millions d'euros	31/12/2013	31/12/2012
- Impôts directs	72,1	68,9
- Contribution sociale de solidarité (1)	50,1	
- Autres impôts et taxes	3,7	3,3
<b>TOTAL</b>	<b>125,9</b>	<b>72,2</b>

(1) Parallèlement une reprise de provision a été constatée en 2013 pour 40,3 M€)

## 7.2.6 CHARGES DE PERSONNEL

En Millions d'euros	31/12/2013	31/12/2012
- Salaires	83,6	79,3
- Charges sociales	41,8	39,8
<b>TOTAL</b>	<b>125,4</b>	<b>119,1</b>

Le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE), pour un montant de 0,8 M€, figure en diminution du poste « charges sociales ».

Le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) instauré par la loi des finances rectificative pour 2012 (n°2012-1510) du 29 décembre 2012, a pour objet selon les dispositions de l'article 244 quater C du CGI, le financement de l'amélioration de la compétitivité des entreprises, notamment à travers des efforts d'investissements, de recherche, d'innovation, de recrutement, de prospection de nouveaux marchés, de transition écologique et énergétique et de reconstitution de fonds de roulement. Le CICE est imputé sur l'IS dû au titre de l'année au cours de laquelle les rémunérations prises en compte pour le calcul du crédit d'impôt ont été versées.

Dans ce contexte l'entreprise a signé avec l'Etat une convention cadre Emplois d'Avenir dont l'objectif est de proposer aux jeunes peu ou pas qualifiés une première expérience professionnelle et une période d'acquisition de compétences ou de qualification reconnue.

L'engagement de l'entreprise porte sur l'embauche avant le 30 juin 2015 de 15 jeunes en emplois d'avenir. Il se traduira par la conclusion de CUI-CIE à durée déterminée à temps plein ou partiel. Ces contrats seront d'une durée minimale de 12 mois renouvelables sans excéder 36 mois.

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

En Millions d'euros	31/12/2013	31/12/2012
Personnel mis à disposition	8,5	7,9

Effectifs et masse salariale

Au 31 décembre 2013, l'effectif est de 1 600 agents RFF, dont 57 fonctionnaires détachés et 87 agents mis à disposition (dont 84 agents par la SNCF, 1 agent par la SCET, 2 agents de la RATP). Pour mémoire, l'effectif s'élevait à 1 495 agents au 31/12/2012.

L'effectif moyen est de 1 558,6 agents dont 64,5 de mise à disposition en 2013 contre 1 459,1 agents dont 58,5 de mise à disposition en 2012.

Pour l'exercice 2013, la rémunération globale des membres du comité exécutif de RFF s'établit à 1 997 543 € pour un effectif moyen de 10,92 personnes.

Le montant des avantages en nature, qui portent exclusivement sur la mise à disposition de véhicules, s'élève en 2013 à 121 673 €.

## Droit individuel à la formation (DIF)

Le volume d'heures de formation cumulé par les salariés et correspondant aux droits acquis au titre du DIF s'élève à 117 529 au 31 décembre 2013.

Le volume d'heures de formation n'ayant pas donné lieu à demande s'élève à 9 379 au titre de l'année 2013.

## 7.2.7 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Le montant des honoraires des commissaires aux comptes s'est élevé pour les cabinets Mazars et PWC à respectivement 125 840 € et 151 280 € au titre de l'exercice 2013.

## RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

Le résultat exceptionnel de l'exercice 2013 de 138,6 M€ comprend le résultat de cession des actifs à hauteur de 136,7 M€ ainsi que les mouvements comptables soldant les opérations liées aux actifs transférés aux autorités portuaires.

## IMPOT SUR LES SOCIETES

Le déficit fiscal reportable de RFF reste à 10,2 Md€ au 31/12/2013

L'établissement a comptabilisé une charge d'impôt après prise en compte des crédits d'impôts, de 12,4 M€ pour l'exercice 2013 contre 48,2 M€ pour l'exercice 2012.

En dépit du résultat comptable déficitaire, la charge d'impôt de l'exercice s'explique principalement par l'application des dispositions relatives à :

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

Le relèvement de 5% à 10,7% du taux de la contribution exceptionnelle a contribué à alourdir cette charge (de 0,5 M€ au 31/12/2013).

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

La trésorerie dégagée au cours de l'exercice est une augmentation de 676,0 M€ contre une diminution de 1 176,3 M€ constatée en 2012.

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

### 7.3.1 TRÉSORERIE LIÉE À L'ACTIVITÉ

La capacité d'autofinancement, avant coût de la dette et après IS exigible, ressort à 1 924,3 M€ au 31/12/13 contre 2 002,1 M€ au 31/12/2012, représentant une dégradation de 77,8 M€.

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

En Millions d'euros	BFR au 31/12/2012	BFR au 31/12/2013	Variation
Autres créditeurs	-439,59	-522,19	-82,60
Autres débiteurs	82,56	9,29	-73,27
Clients	1 035,28	852,68	-182,60
Créances fiscales et sociales	151,97	160,93	8,96
Dettes fiscales et sociales	-234,64	-152,69	81,96
Fournisseurs	-389,62	-343,40	46,21
Subventions exploitation Actif	178,83	170,31	-8,52
Subventions exploitation Passif	-139,59	-167,08	-27,49
<b>TOTAL</b>	<b>245,2</b>	<b>7,9</b>	<b>(237,3)</b>

La variation du BFR lié à l'activité conduit à une augmentation de la trésorerie de 237,3 M€, dû en principal à l'encaissement en 2013 de la créance client au titre de la facture d'acompte de 20% de la redevance de réservation.

### 7.3.2 TRÉSORERIE LIÉE AUX OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT

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

### 7.3.3 TRÉSORERIE LIÉE AUX OPÉRATIONS DE FINANCEMENT

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

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

L'amélioration de la trésorerie est principalement liée à une augmentation des ressources obtenues par émission d'emprunts.

## 8 INFORMATIONS SUR LES PARTIES LIEES

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

### Relations avec l'Etat (hors impôts et taxes) :

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

L'Etat verse à RFF des subventions d'exploitation. L'Etat a, de plus, versé de 2004 à 2008 des subventions d'investissements relatives aux opérations de renouvellement. Ces dernières continuent à être mises en service et reprises progressivement en résultat.

**Impact sur le résultat :**

En Millions d'euros	31/12/2013	31/12/2012
- Chiffre d'affaires - redevances d'accès (RA)	1 730,4	1 699,5
- Subvention d'exploitation	110,6	280,3
- Reprise subvention de renouvellement	136,7	135,4
- Charge d'IS	12,4	48,2
- Produit CICE	0,8	0,0

**Impact sur le bilan :**

En Millions d'euros	31/12/2013	31/12/2012
- Subvention de renouvellement	3 705,6	3 842,2
- Subvention d'exploitation à recevoir (compensation fret)	9,3	14,2
- Créances de subvention (investissement et exploitation)	665,3	434,9
- Acomptes d'IS	34,8	0,0
- Dette d'IS	0,0	36,1

**Relations avec la SNCF :**

La SNCF est le principal client de RFF et lui facture à ce titre des redevances de péages.

RFF a également signé avec la SNCF un certain nombre de conventions lui déléguant :

- la gestion du trafic et des circulations
- le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité du réseau
- la gestion des quais, des grandes halles de voyageurs et ouvrages annexes
- la gestion du patrimoine immobilier

Enfin, RFF donne des mandats à la SNCF pour la réalisation d'opérations d'investissement portant sur des infrastructures ferroviaires. Dans le cadre de ces mandats, la SNCF organise et réalise des achats de fournitures à gestion centralisée ainsi que des prestations de travaux, de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage déléguée liées à ces opérations.

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

En Millions d'euros	31/12/2013	31/12/2012
- Produits : péages	3 439,7	3 339,6
- Charges : conventions de gestion	3 152,6	3 153,0
- Production d'immobilisation mandatée à la SNCF (*)	1 761,8	1 567,8

(\*) Les achats réalisés par SNCF au nom et pour le compte de RFF sont exclus des montants présentés

## 9 ENGAGEMENTS HORS BILAN

### 9.1 ENGAGEMENTS DONNES ET REÇUS SUR INSTRUMENTS FINANCIERS

RFF est exposé aux risques de marché liés à la gestion de sa dette. Sur la base d'une analyse de son exposition générale aux risques, essentiellement liés aux fluctuations des taux d'intérêt et des cours de change, RFF utilise divers instruments financiers dans les limites fixées par son Conseil d'Administration, avec pour objectif d'optimiser le coût de son financement.

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

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

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

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

- ▶ Principes et limites

La gestion des opérations et des risques financiers au sein de RFF est strictement encadrée par les « principes et limites d'intervention sur les marchés de capitaux » édictés par le Conseil d'administration. Ce document précise notamment les orientations de la politique de financement, de trésorerie et de gestion de la dette globale, les principes de gestion et limites autorisées pour les risques de taux, de change et de contrepartie, les opérations d'optimisation, les instruments autorisés, les montants des plafonds des programmes de financement, les supports de placement, les délégations de pouvoir accordées par le conseil d'administration ainsi que les délégations de signature accordées.

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

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

- ▶ Limites d'exposition par contrepartie

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

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

- ▶ Remise en garantie

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

**Montant notionnel des instruments financiers dérivés :**

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

<b>I - MARCHE A TERME D'INSTRUMENTS FINANCIERS</b>									
<b>En Millions de devises</b>		<b>31/12/2013</b>		<b>MtM</b>		<b>31/12/2012</b>		<b>MtM</b>	
Opérations de couvertures négociées de gré à gré :									
Échanges de taux en EUR :									
Micro-couverture									
< 1 an	2 161,0	EUR	46,3	EUR	1 087,5	EUR	27,2	EUR	
de 1 à 5 ans	1 050,0	EUR	52,5	EUR	2 150,0	EUR	150,9	EUR	
> 5 ans	3 188,5	EUR	-142,9	EUR	3 060,0	EUR	137,1	EUR	
Macro-couverture									
< 1 an	0,0	EUR	0,0	EUR	0,0	EUR	0,0	EUR	
Opérations de trading :									
< 1 an	0,0	EUR	0,0	EUR	0,0	EUR	0,0	EUR	
> 5 an	50,0	EUR	0,6	EUR	50,0	EUR	-0,3	EUR	

<b>II - LES OPERATIONS EN DEVISES</b>									
<b>En Millions de devises</b>		<b>31/12/2013</b>		<b>MtM</b>		<b>31/12/2012</b>		<b>MtM</b>	
Opérations de couvertures négociées de gré à gré :									
Change à terme contre EUR :									
< 1 an	0,0	AUD	0,0	EUR	0,0	AUD	0,0	EUR	
	0,0	CHF	0,0	EUR	0,0	CHF	0,0	EUR	
	0,0	GBP	0,0	EUR	0,0	GBP	0,0	EUR	
	0,0	JPY	0,0	EUR	0,0	JPY	0,0	EUR	
	1 992,0	USD	-2,6	EUR	1 030,0	USD	-18,7	EUR	
de 1 à 5 ans	0,0	USD	0,0	EUR	-		-		
> 5 ans					-		-		
Swaps de devises contre EUR :									
< 1 an	50,0	CHF	8,2	EUR	0,0	CHF	0,0	EUR	
	0,0	USD	0,0	EUR	320,0	USD	7,1	EUR	
	5 000,0	JPY	-4,7	EUR	0,0	JPY	0,0	EUR	
	0,0	GBP	0,0	EUR	0,0	GBP	0,0	EUR	
	0,0	AUD	0,0	EUR	0,0	AUD	0,0	EUR	
de 1 à 5 ans	0,0	AUD	0,0	EUR	0,0	AUD	0,0	EUR	
	431,0	CHF	76,1	EUR	381,0	CHF	75,1	EUR	
	729,4	GBP	-55,3	EUR	554,4	GBP	-57,7	EUR	
	0,0	JPY	0,0	EUR	5 000,0	JPY	5,9	EUR	
	300,0	HKD	-1,8	EUR	300,0	HKD	-0,2	EUR	
> 5 ans	250,0	USD	-10,7	EUR	250,0	USD	1,0	EUR	
	276,6	CAD	22,3	EUR	276,6	CAD	82,5	EUR	
	1 845,0	CHF	333,0	EUR	1 945,0	CHF	511,9	EUR	
	3 244,8	GBP	-1 100,8	EUR	3 219,1	GBP	-1 285,6	EUR	
	0,0	HKD	0,0	EUR	0,0	HKD	0,0	EUR	
	45 000,0	JPY	-26,3	EUR	45 000,0	JPY	58,5	EUR	
	500,0	NOK	-4,8	EUR	500,0	NOK	5,8	EUR	
	0,0	USD	0,0	EUR	0,0	USD	0,0	EUR	

III - AUTRES ENGAGEMENTS DE HORS BILAN FINANCIERS	31/12/2013	31/12/2012
En Millions de devises		
Engagements de financement reçus :		
Emprunt syndiqué	1 250,0    EUR	1 250,0    EUR
Emprunt Région Île de France	0,0    EUR	0,0    EUR

La ligne de crédit syndiqué mise en place le 19 juillet 2012 pour un montant de 1 250 M€ et d'une maturité de cinq ans n'a pas fait l'objet de tirages au 31 décembre 2013.

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

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

Option sur une ligne d'emprunt à échéance 2015, si elle n'est pas exercée, prolongation en 2015 de la dette en Euro convertie en GBP à un taux de change défini de 0,652, sur 14 ans au taux fixe de 5,35 %; la valeur de cette option au 31 décembre 2013 s'élève à (73,7) M€.

## 9.2 AUTRES ENGAGEMENTS DONNES ET REÇUS

### CAUTIONS BANCAIRES

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

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

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

Le montant des promesses signées et non encore levées au 31 décembre 2013 s'élève à 89,3 M€, (167,8 M€ au 31 décembre 2012), comprenant notamment à hauteur de 69,3 M€ des promesses pour les sites de Paris rive gauche, Paris Semavip et Paris la Chapelle.

### ENGAGEMENTS AU TITRE DES PPP ET CONCESSION

#### 1. GSMR

- Caution bancaire :

RFF bénéficie d'une garantie à première demande de la part d'un organisme bancaire en cas de manquement de SYNERAIL. Cette garantie est accordée progressivement en fonction de l'engagement des phases de déploiement du réseau. Au 31/12/2013, RFF bénéficie d'une garantie pour un montant de 48,2 M€.



- Autres engagements :

Au 31/12/2013, les redevances d'investissement restant à payer par RFF au titre du contrat s'élèvent à 304,3 M€ (valeur actualisée). Parallèlement, les financements restant à percevoir s'élèvent à 267,4 M€ (valeur actualisée).

2. BPL

Le montant d'immobilisation en cours restant à comptabiliser s'élève à 1 577,7 M€ compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2013.

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 1 055,6 M€ compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2013.

3. CNM

Le montant d'immobilisation en cours restant à comptabiliser s'élève à 1 282,1 M€ compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2013.

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 1 290,0 M€ compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2013.

4. SEA

RFF garant :

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

RFF contributeur public au financement :

Le montant restant à verser par RFF au titre de sa contribution au financement s'élève à 498,7 M€ au 31/12/2013.

RFF collecteur de fonds auprès des financeurs tiers :

Le montant de subventions restant à appeler auprès des financeurs tiers et à reverser au concessionnaire s'élève à 1 269,8 M€ au 31/12/2013.

Autres engagements : clauses de fin anticipée de contrat

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

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

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

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

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

Autres engagements liées à la période d'exploitation :

Clause dite « GPSO » (grands projets du Sud-ouest) : un an après la mise en exploitation des 3 lignes à grande vitesse, Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Hendaye, Poitiers-Limoges, le concessionnaire est tenu de reverser à RFF une partie des recettes du trafic générées l'année précédente sur la Ligne par la mise en exploitation de chacune des 3 lignes citées ci-dessus. Ce reversement correspond à environ 25% de la différence entre les recettes réelles générées et les recettes théoriques attendues.

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

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



**RAPPORT DE GESTION**

**COMPTES ANNUELS**

**AU 31 DECEMBRE 2013**



## Présentation des comptes au 31 décembre 2013

---

### RAPPORT DE GESTION

L'exercice 2013 se caractérise par un **résultat net après impôt de -139,7 M€ comprenant un résultat exceptionnel de +138,6 M€ et un IS de -124 M€.**

**Le résultat d'exploitation** ressort à **+1 081,2 M€** au 31 décembre 2013 contre +1 338,8 M€ au 31 décembre 2012.

**Le résultat financier** ressort à **-1 347,1 M€** au 31 décembre 2013 contre -1 361,9 M€ au 31 décembre 2012.

**Les dépenses relatives aux projets d'infrastructure ferroviaire** s'élèvent à **5 530,1 M€** pour l'exercice 2013 contre 4 075,6 M€ pour l'exercice 2012

Les capitaux propres, y compris les subventions d'investissement, s'élèvent à **15,48 milliards d'euros** au 31 décembre 2013

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

## **1. Résultat**

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

**Le résultat de l'exercice 2013 est une perte de -127,3 M€ avant impôts**, compte tenu d'un résultat exceptionnel de 138,6 M€, contre un bénéfice avant impôts de 66,3 M€ au 31 décembre 2012 et un résultat exceptionnel de 89,3 M€.

<b>Compte de résultat</b>	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>	<b>Variation</b>
<b>En millions d'euros</b>			
<b>Excédent brut d'exploitation (EBE)</b>	<b>1 897,7</b>	<b>2 032,3</b>	<b>(134,6)</b>
Résultat d'exploitation	1 081,2	1 338,8	(257,6)
Résultat financier	(1 347,1)	(1 361,9)	14,8
Résultat exceptionnel	138,6	89,3	49,3
Impôt sur les bénéfices	(12,4)	(48,2)	35,8
<b>Résultat net</b>	<b>(139,7)</b>	<b>18,1</b>	<b>(157,8)</b>

**Le résultat d'exploitation** d'un montant de +1 081,2 M€ au 31 décembre 2013 est en recul par rapport au montant de 1 338,8 M€ enregistré en 2012. Le tableau ci-après détaille les principales variations du résultat d'exploitation.

**Le résultat financier** d'un montant de -1 347,1 M€ au 31 décembre 2013 est en légère amélioration par rapport à l'exercice 2012.

**Le résultat exceptionnel** de l'exercice 2013 comprend principalement le résultat de cession des actifs du patrimoine et l'impact des régularisations des actifs cédés aux autorités portuaires.

**La charge d'impôt de 12,4 M€** au titre de l'exercice 2013 en dépit du déficit comptable constaté sur l'exercice, résulte principalement de l'application des nouvelles dispositions relatives d'une part à l'aménagement du mécanisme de report en avant des déficits et d'autre part à la réintégration de 15% des charges financières nettes au résultat imposable.

### Evolution des charges et produits d'exploitation

En millions d'euros	2013	2012	Variation
- Redevances d'utilisation de l'infrastructure	5 359,6	5 209,6	150,0
- Produits de location du domaine	82,4	82,9	(0,5)
- Subvention exploitation – Etat	110,6	280,3	(169,7)
- Autres produits d'exploitation	250,3	274,3	(24,0)
- Production immobilisée	43,2	37,1	6,1
- Coût de la gestion mandatée	(3 193,3)	(3 184,0)	(9,3)
- Frais Etudes et travaux nets de subventions	(60,7)	(55,0)	(5,7)
- Autres achats externes	(443,2)	(421,7)	(21,5)
- Autres charges d'exploitation	(251,3)	(191,3)	(60,0)
<b>Variation de l'E.B.E</b>	<b>1 897,6</b>	<b>2 032,3</b>	<b>(134,7)</b>
- Dotations aux amortissements des actifs	(1 332,4)	(1 257,7)	(74,7)
- Dotation aux provisions pour dépréciation des projets en cours des projets en cours (nettes de reprises)	3,1	0,0	3,1
- Dotations aux provisions pour risques et charges d'exploitation (nettes de reprises)	34,3	61,3	(27,0)
- Dotations aux provisions pour dépréciation des actifs circulants (nettes de reprises)	(8,7)	(4,5)	(4,2)
- Reprises de subventions totales	477,6	496,0	(18,4)
- Autres	9,6	11,3	(1,7)
<b>Variation du résultat d'exploitation</b>	<b>1 081,2</b>	<b>1 338,8</b>	<b>(257,6)</b>

## 1.1- Evolution des produits d'exploitation

### 1.1.1- Redevances d'infrastructure

Les redevances d'infrastructure atteignent 5 359,6 M€ dont :

- 5 220,4 M€ au titre des prestations minimales
- 96,8 M€ au titre de la redevance complémentaire d'électricité (95,1 M€ en 2012)
- 34,9 M€ au titre des prestations complémentaires (29,6 M€ en 2012).
- 0,9 M€ au titre des prestations d'utilisation des systèmes d'information
- 4,7 M€ au titre de la redevance quai mise en place à l'HDS 2014
- 1,9 M€ au titre de la redevance d'utilisation spécifique.

en Millions d'€	2013	2012	variation (%)
Redevance d'accès (RA)	1 941,3	1 909,7	1,7%
Redevance de réservation (RR)	1 863,5	1 783,7	4,5%
Redevance de circulation (RC)	1 413,7	1 387,6	1,9%
Produits sur exercices antérieurs	1,9	3,9	
<b>Total Prestations minimales (*)</b>	<b>5 220,4</b>	<b>5 084,9</b>	<b>2,7%</b>

\* nettes de compensation fret

Les redevances de prestations minimales sont perçues pour 97,3% au titre de l'activité voyageurs qui représente 84 % des circulations et pour 2,3% au titre de l'activité fret qui représente 14,8% des circulations.

- Les redevances de l'activité voyageurs se répartissent entre les trains aptes à la grande vitesse (36,3%), les trains grandes lignes (11,9%) et les trains express régionaux (38,6%) et l'activité Transilien (13,2%).
- Les redevances de l'activité fret sont désormais versées, pour 29,5% par les entreprises ferroviaires alternatives qui représentent 33 % des circulations.

La hausse des prestations minimales de 2,7% est principalement liée à l'évolution de la tarification qui compense la baisse des volumes d'activités (fret et voyageurs).

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

- La RCE augmente de +1,9% par rapport à 2012 à 96,8 M€,
- Les redevances de prestations complémentaires augmentent de 17,9 % à 34,9 M€ par rapport à 2012 compte tenu du changement des modalités de tarification et facturation.

Enfin, sont perçues :

- La redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction (RCTE) pour 162,9 M€ contre 165,8 M€ en 2012,
- La redevance pour la fourniture du courant de traction (RFE), uniquement auprès des entreprises se fournissant en électricité auprès de RFF. Elle atteint 6,6 M€ et baisse par rapport à l'an dernier (15,4 M€ sur 2012) car une EF ne se fournit plus chez RFF depuis 2013 ;

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

### Evolution des circulations par activité

En millions de train-km	2013	2012	Variation
<b>Trains aptes à la grande vitesse</b>	<b>139,5</b>	<b>140,8</b>	<b>-0,9%</b>
SNCF	134,6	135,9	-1,0%
EUROSTAR	5,0	4,9	2,0%
<b>Trains grande ligne (TGL)</b>	<b>40,2</b>	<b>42,8</b>	<b>-6,1%</b>
SNCF	39,5	42,4	-6,8%
THELLO	0,8	0,4	95,0%
<b>Trains régionaux de voyageurs</b>	<b>238,5</b>	<b>243,3</b>	<b>-2,0%</b>
<b>Activité Voyageurs</b>	<b>418,2</b>	<b>426,9</b>	<b>-2,0%</b>
<b>Activité Fret</b>	<b>73,5</b>	<b>75,7</b>	<b>-2,9%</b>
SNCF	49,1	53,9	-8,9%
Entreprises Ferroviaires Alternatives* (EFA)	24,3	21,8	11,5%
<b>Autres</b>	<b>6,2</b>	<b>9,3</b>	<b>-33,3%</b>
Divers (AEF, matériel, navettes...)	0,9	0,8	12,5%
Infra	5,3	8,5	-37,6%
<b>Total</b>	<b>497,9</b>	<b>511,9</b>	<b>-2,70%</b>
* y/c les candidats autorisés			

Le taux de circulation 2013 a augmenté de 1,3 point par rapport à 2012 pour atteindre 95,1% malgré une baisse du trafic est de 2,7%.

L'activité des trains aptes à la grande vitesse diminue de 0,9% notamment tirée par l'opérateur historique (-1%). Cette évolution est principalement localisée sur les axes Atlantique (-2,8%) et Sud Est (-3,6%) et Nord (-6%) qui représentent près des trois quart du trafic TGV. L'augmentation du trafic Eurostar est principalement liée à une opération spot estivale.

L'activité TGL diminue de 6,1%, moindre baisse par rapport à l'évolution 2011 / 2012 qui était de -10%. Le trafic TET baisse notamment dans les régions Centre Limousin (-3,7%) et Ile de France (-3,6%). Ceci résulte en partie des difficultés à inscrire les sillons pour cause de travaux (impact sur la « transversale » Sud sur Bordeaux <-> Nice).

L'activité des Trains Express Régionaux et Transilien est en retrait par rapport à 2012. Ce retrait s'explique principalement par les travaux et par certains facteurs exogènes, tels que l'accident à Saint Cloud et le déraillement à Bretigny-sur-Orge.

L'activité fret (en trains-km) diminue de 2,9% par rapport à 2012. Elle touche toutes les activités fret (autoroute ferroviaire, transport combiné, conventionnel...). La baisse des circulations est moindre que celle observée sur les réservations (-9%). Elle se situe principalement dans les régions Alsace Lorraine & Champagne Ardennes (-8,7%), Bourgogne France Comté (-8,3%), Rhône-Alpes et Auvergne (-9,1%) qui représentent 50% du trafic fret.



### 1.1.2- Les produits de location du domaine

Le montant des produits de location 2013, hors refacturation de charges, se montent à 82,4 M€ à comparer à 81,8 M€ en 2012.

Les produits de location sont répartis en 4 grandes catégories : ferroviaire (9,3% pour 9,9% en 2012), foncier et immobilier (57,9% pour 58,7% en 2012), télécommunications (24,5% pour 24,2% en 2012), réseaux et autorisations diverses (8,2% pour 7,2% en 2012).

<i>En millions d'euros</i>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
Produits locatifs - Ferroviaire	7,7	8,1
Produits locatifs - Foncier & Immobilier	47,7	48,0
Produits locatifs - Télécommunications	20,2	19,8
Produits locatifs - autorisations diverses & réseaux	6,8	5,9
<b>TOTAL</b>	<b>82,4</b>	<b>81,8</b>

Les produits « fonciers et immobiliers » atteignent 47,7 M€, en baisse de 0,6% par rapport à 2012. Ils intègrent, pour 53%, les produits de la publicité (périmètres « en gares » et « hors gares ») qui totalisent 25,3 M€ en très légère baisse par rapport à 2012 (25,7 M€).

Les produits « télécommunications » 2013 représentent 20,2 M€ à comparer à 19,8 M€ en 2012 (en hausse de 2%).

Les produits « ferroviaires » se répartissent entre les redevances facturées au titre des chantiers de transport combiné (48,5%) et les redevances d'occupation de SNCF Entreprise Ferroviaire, de parkings voyageurs et d'occupation liée au fret (51,5%).

### 1.1.3- La subvention exploitation Etat

L'évolution de la subvention exploitation Etat se présente de la façon suivante compte tenu de l'évolution tarifaire intervenue en 2013 :

<b>En millions d'euros</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
Fret *	110,6	280,3
<b>Total</b>	<b>110,6</b>	<b>280,3</b>

\* dont compensation fret 110,6 M€ en 2013 et 226.6 M€ en 2012

La diminution de la subvention Etat s'explique par la comptabilisation en 2013 de l'unique versement de la compensation destinée à assurer la neutralité financière de la réforme tarifaire pour les EF Fret, versement qui a fait l'objet d'un surgel budgétaire de l'Etat pour l'exercice 2013. Les autres concours Fret n'ont pas fait l'objet de versement en 2013.

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

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

Au 31 décembre 2013, le montant comptabilisé au titre des produits des installations terminales embranchées est de 14,7 M€. Ce montant est comparable au montant enregistré au 31 décembre 2012.

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

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

Il s'élève à 36,2 M€ au 31 décembre 2013 montant en baisse comparé au montant de 41 M€ enregistré au 31 décembre 2012.

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

La production immobilisée concerne les frais de fonctionnement et s'élève pour l'exercice 2013 à 43,2 M€ contre 37,1 M€ au 31/12/2012 soit une hausse de 6,1 M€.

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

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

La reprise comptabilisée au 31/12/2013 est de 477,5 M€, elle inclut une quote-part relative aux subventions de renouvellement et de mise aux normes de 136,7 M€.

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

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

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

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

Pour l'année 2013 la rémunération des prestations pour le fonctionnement et l'entretien du réseau s'élève à 2 136,4 M€ après activation sur l'année 2013 de 81,6 M€ de dépenses relatives au contrat IMIS et autres dépenses d'investissements.

La rémunération se décompose comme suit :

- 2 204,1 M€ pour le domaine maintenance y compris les OGE (hors protocole IDF)
- - 107,2 M€ d'activation au titre des dépenses d'investissements
- 45,0 M€ de dépenses complémentaires d'OGE protocole IDF
- - 22,5M€ de baisse de charges lié à l'effet CICE
- 9,9 M€ de charges diverses et d'études
- 7,1 M€ de régularisation sur exercice antérieur

Pour l'année 2013 la rémunération de la gestion du trafic et des circulations s'élève à 864,5 M€.

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

Son coût s'élève à 63,2 M€ au 31 décembre 2013 contre 51,8 M€ en 2012 soit une augmentation de 11,4 M€ qui s'explique principalement par un hiver rigoureux nécessitant déneigement et déglacage (+2,9 M€) un effort de maintenance et petites réparations (+2,8 M€), la mise en place d'un programme de maintenance des ascenseurs et escaliers mécaniques (+0,2 M€) et les gros travaux (+3,2 M€).

Par ailleurs, depuis 2013, l'avenant 1 couvre la signalétique de sécurité ferroviaire et représente un coût supplémentaire de 1,6 M€.

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

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

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

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

- une convention de prestation de services pour les missions confiées à la SNCF. Le coût de cette convention s'élève à 67,4 M€ pour l'exercice 2013 dont 0,9 M€ de régularisations antérieures, comprenant la rémunération de la gestion de la fiscalité et les remboursements de sinistres. En baisse par rapport à 2012 (73,2 M€) année impactée pour 4,9 M€ de régularisations au titre de 2011. Hors impact de ces régularisations la charge 2012 est de 68,3 M€.
- Une convention financière pour les remboursements des charges immobilières des biens de la SNCF occupés par des installations de l'infrastructure ou par des services SNCF exerçant des missions du GID. Le coût de cette convention s'élève pour l'exercice 2013 à 19,6 M€ (17,5 M€ en 2012), Cette augmentation de 2,1 M€ résulte globalement du passage des fluides au réel (+7, M€) et de l'identification des superficies utilisées par la DCF dans les bâtiments de la SNCF (-4,9 M€).
- Une convention relative à l'instruction et au suivi opérationnel d'autorisations d'occupations portant sur les traversées sous voies et aériennes et sur les emprunts longitudinaux existe depuis 2013 pour un montant de 1,6 M€.

Au total, la charge relative au mandataire SNCF s'élève à 88,6 M€ au 31 décembre 2013 contre 90,7 M€ au 31 décembre 2012.

Pour les autres prestataires le montant s'élève à 12,0 M€. Il s'agit essentiellement de NEXITY et d'YXIME, dont le coût de gestion comptabilisé au 31 décembre 2013 s'élève à 11,3 M€ (10,4 M€ en 2012).

Enfin, l'effort de remise en état du patrimoine se poursuit (19,7 M€ en 2013 contre 19 M€ en 2012). Cela concerne principalement les gros travaux et démolitions réalisés sur des biens non occupés par des installations techniques de l'infrastructure.

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

### a) Les dépenses d'études

En millions d'euros	2013	2012	Ecarts	Variations
<b>Etudes d'exploitation</b>	49,8	45,0	4,8	10,6%
<b>Etudes générales</b>	16,3	15,6	0,7	4,4%
<b>TOTAL</b>	<b>66,1</b>	<b>60,6</b>	<b>5,5</b>	<b>9,1%</b>

Les dépenses d'études atteignent 66,1 M€, en augmentation de 9,1%, par rapport à l'année 2012. Elles se répartissent entre études de la phase d'émergence d'un projet d'investissement identifié (75%) et études générales et stratégiques (25%).

#### Etudes sur projets d'investissement

Les dépenses d'études sur projet atteignent 66,1 M€ et se répartissent entre projets de développement pour 64% et projets d'amélioration de la qualité du réseau et de renouvellement pour 18%. Les 18% restant concernent des projets d'investissements sur les autres activités.

ACTIVITES	Montant au 31/12/2013	
<b>DEVELOPPEMENT</b>	<b>32,1</b>	
Grands projets nationaux avant travaux		16,1
Grands projets nationaux en travaux		0,4
Grands projets nationaux en PPP		1,9
Projets régionaux de développement		13,7
<b>Mise en conformité du réseau</b>	<b>4,4</b>	<b>4,4</b>
<b>Renouvellement et performance</b>	<b>4,3</b>	<b>4,3</b>
<b>Autres</b>	<b>8,9</b>	<b>8,9</b>
<b>TOTAL</b>	<b>49,8</b>	<b>49,8</b>

L'exercice 2013 est marqué par une progression des dépenses d'études sur les projets de 10,5%. Cette évolution traduit à la fois :

- une augmentation importante des projets régionaux de développement (études sur les projets en Ile de France comme le projet EOLE),
- un ralentissement, dans une moindre mesure, des études sur les grands projets de LGV en phase amont, du fait notamment de l'attente des orientations politiques sur la priorisation de ces grands projets et des conclusions du rapport de la Commission Mobilité 21.

Les principales études concernent les projets suivants :

- 7,7M€ au titre de la LGV PACA (Nœuds ferroviaires de Nice et Marseille),
- 6,9M€ au titre du projet de prolongement d'EOLE à l'ouest,
- 2,1M€ au titre de la LGV Poitiers-Limoges,
- 1,7M€ au titre de la Modernisation Montpellier-Perpignan,
- 1,6M€ pour la Liaison Roissy-Picardie,
- 1,2M€ pour le Nœud Ferroviaire Lyonnais,
- 1M€ au titre de la liaison nouvelle Ouest Bretagne Pays de Loire.

En revanche, les dépenses d'études ont progressé en 2013 pour la mise en conformité du réseau, notamment concernant le développement technologique (1,4M€ en 2013) et la sécurité (1,8M€ en 2013), les études pour les accès aux trains demeurant stable à hauteur de 1,2M€.

Pour le renouvellement et la performance, les études réalisées en 2013 portent essentiellement sur les ouvrages d'art et ouvrage en terre, à hauteur de 2,8M€, et dans une moindre mesure sur le programme signalisation et CCR à hauteur de 0,7M€.

Pour les autres activités, l'essentiel des dépenses concernent l'assistance à maîtrise d'ouvrage de projets informatiques.

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

Ce poste pour un montant global de 48,4 M€ au 31/12/2013, comprend principalement les dépenses sur les projets non encore entrés en phase activable ainsi que les dépenses liées aux sinistres et actes de malveillance.

Les conséquences des actes de malveillance, réalisés par des tiers identifiés ou non, ainsi que les conséquences des accidents et les dommages dus aux intempéries s'élèvent à 39,4 M€ contre 16,6 M€ au 31/12/2012 incluant -26,2 M€ de régularisation sur exercices antérieurs.

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

Les autres subventions d'exploitation s'élèvent à 53,9 M€ contre 36,2 M€ en 2012, soit 17,7 M€ d'augmentation pour l'exercice. Elles sont à mettre en regard des dépenses sur projets d'investissement en phase non activable.

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

Les " autres achats et charges externes " s'élèvent à 443,2 M€ au 31 décembre 2013 contre 421,7 M€ comptabilisé en 2012. Ce poste inclut notamment :

1. La fourniture de l'énergie électrique consommée dans les installations de RFF pour un montant de 168,9 M€ contre 178,1 M€ en 2012.
2. Les autres services extérieurs, rémunérations de prestataires, dépenses locatives, charges d'entretien et réparations, dépenses diverses de fonctionnement qui s'élèvent à 253,5 M€ au 31 décembre 2013 contre 222,0 M€ au 31 décembre 2012.
3. Le coût relatif au personnel mis à disposition de RFF qui s'élève à 8,5 M€ au 31 décembre 2013 contre 7,9 M€ au 31 décembre 2012.

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

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

L'effectif est en croissance. Il est de 1 600 agents présents au 31 décembre 2013 contre 1 495 agents au 31 décembre 2012 soit une augmentation de 7 % sur un an.

Les charges de personnel représentent au 31 décembre 2013 un montant de 125,4 M€ contre 119,1 M€ pour l'exercice 2012, soit une augmentation de 5,3 %.

## **b) Les impôts et taxes**

Ce poste comprend la fiscalité gérée pour compte et refacturée par la SNCF et les autres impôts et taxes directement gérés par RFF, pour un montant global de 125,9 M€.

Ce montant inclut la régularisation d'une charge RSI antérieure à 2013 de 40,1 M€ sans impact sur le résultat 2013. Hors régularisation la charge d'impôt est de 85,8 M€ contre 72,2 M€ en 2012.

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

Les dotations s'élèvent à 1 332,3 M€ contre 1 257,7 M€ pour l'exercice 2012.

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

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

Au 31 décembre 2013, la provision est de 23,7 M€ contre 26,8 M€ au 31 décembre 2012. Elle concerne 487 projets et couvre la part des dépenses financées par RFF.

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

#### **a) Dépollution**

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

RFF a mis en place des programmes de désamiantage, de mise aux normes et de décontamination de ses actifs et déchets. Ces programmes concernent des immeubles faisant partie de son patrimoine, les guérites de signalisation, les caisses à piles et les abris à accumulateurs.

Les montants comptabilisés en provision pour dépollution et risques environnementaux sont actualisés sur la base des connaissances de l'établissement lors de chaque clôture de comptes.

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

Le solde de la provision relative à l'élimination de l'amiante sur le parc immobilier s'élève à 26,1 M€ au 31 décembre 2013. Les travaux de mise aux normes des installations du site des Gobelins se poursuivent. Le solde de la provision constituée à ce titre s'élève au 31 décembre 2013 à 0,1 M€ après une reprise de 1,2 M€ correspondant aux dépenses engagées sur l'exercice.

Le solde de la provision relative au désamiantage des appareils, la décontamination ou l'élimination des appareils ou installations du domaine ferroviaire contenant du PCB s'élève à 1,7 M€ au 31 décembre 2013 après une reprise de 0,3 M€ relative aux dépenses de l'exercice.

Les risques liés à la pollution des sols de terrains cédés s'élève désormais à 18,6 M€ après un complément de dotation de 1 M€ liée à la détection d'un nouveau risque

La provision liée à l'obligation de procéder au retraitement des traverses en bois créosotées se monte désormais à 68,6 M€ au 31 décembre 2013 après une reprise totale de 2,5 M€ relative aux dépenses engagées par RFF.

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

### **b) Autres risques**

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

### **1-3 Résultat financier**

Le résultat financier reste quasi stable, il s'établit à – 1 347,1 M€ au 31 décembre 2013 contre – 1 361,8 M€ au 31 décembre 2012.

<b>En Millions d'euros</b>	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>	<b>Variation</b>
Dette court terme	<b>0,7</b>	10,1	-9,4
Dette long terme	<b>-1 352,7</b>	-1 367,0	14,3
<i>Dont variation provision indexation inflation</i>	-12	-45	33,2
<b>Résultat de l'activité de financement</b>	<b>-1 351,9</b>	<b>-1 356,9</b>	<b>4,9</b>
Autres résultats financiers	4,8	-4,9	9,8
<b>Résultat financier</b>	<b>-1 347,1</b>	<b>-1 361,8</b>	<b>14,7</b>

Le résultat financier représente une charge de 1 347,1 millions d'euros, en baisse de 14,7 millions d'euros par rapport à 2012. Cette légère amélioration s'explique par un contexte de marché des taux toujours très bas en 2013.

Le coût moyen de la dette de RFF ressort en effet à 4,13 % contre 4,56 % l'année précédente.

A titre d'illustration, la moyenne de l'Euribor à 3 mois et des taux d'OAT à 10 ans s'élève respectivement en 2013 à 0,22% et 2,20% contre 0,57% et 2,52% en 2012.

La structure de la dette totale au 31 décembre 2013 s'établit comme suit : 83 % à taux fixe, 11% à taux variable et 6 % indexée à l'inflation.

#### **1-4 Résultat exceptionnel**

Le résultat exceptionnel comprend principalement le résultat des cessions d'actifs du patrimoine. La plus-value dégagée sur ces cessions d'actifs s'élève à 136,7 M€ en 2013 à comparer à 106,3 M€ en 2012.

Les cessions les plus importantes réalisées en 2013 concernent :

1. Paris 17<sup>ème</sup> « Batignolles » pour un programme mixte de bureaux et logements ;
2. Paris 14<sup>ème</sup> « passage Gergovie » pour un programme de logements
3. Salon de Provence pour un programme mixte de bureaux et logements
4. Rueil-Malmaison « RATP » pour un programme d'infrastructure
5. Toulouse « Raynal ERM » pour un programme de construction d'un nouvel atelier réservé à la maintenance des rames REGIOLIS.

Les autres éléments constituant le résultat exceptionnel sont liés aux opérations soldant le transfert des actifs aux autorités portuaires.

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

Le montant des charges non déductibles fiscalement visées par l'article 39-4 du CGI se monte à 435 578,60 euros pour l'exercice 2013.



## 2 - Bilan

### 2-1 Immobilisations

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

Le montant total des dépenses d'investissement corporelles s'élève au 31 décembre 2013 à **5 541,3 M€** contre 4 092,6 M€ pour la même période en 2012, soit une hausse de 1 448,7 M€. Ce montant comprend :

- ❖ **5 448,3 M€** de dépenses d'investissement en-cours
- La part réalisée par les mandataires au nom et pour le compte de RFF s'élève à 3 541,5 M€ au 31 décembre 2013 contre 2 622,4 M€ au titre de 2012, en augmentation de 35%
- La production directe de RFF atteint 742,9 M€ au 31 décembre 2013 (dont 369,7 M€ pour la LGV EST phase 2, 42,3 M€ pour GSMR et 61,4 M€ pour les travaux d'électrification de Moirans Valence), contre 870,4 M€ pour la même période en 2012, représentant une diminution de 14,7 %
- La part réalisée pour la DCF est de 0,6 M€.
- La production au titre des PPP s'élève à 1 163,1 M€ (GSMR 171,2 M€, BPL 813,4 M€ et CNM 178,5 M€) au 31 décembre 2013, contre 497 M€ au 31 décembre 2012 (GSMR 122,9 M€, BPL 334,2 M€ et CNM 39,9 M€).
- Les avances au titre des réserves foncières sont de 0,2 M€.
- ❖ **1,6 M€** de dépenses mandataires patrimoine en-cours
- ❖ **91,4 M€** d'autres dépenses d'investissement acquises
  - dont 81,8 M€ d'investissement infrastructure

Le montant des dépenses d'investissement incorporel pour l'exercice 2013 s'élève à 313,6 M€ dont 29,8 M€ de production immobilisée incorporelle.

Le montant des immobilisations incorporelles acquises en 2013 comprend également pour 280,6 M€ la quote-part de subvention versée par RFF au concessionnaire du projet SEA au titre de son financement article 4, représentatif des avantages économiques futurs attendus par RFF de la mise en place de ce contrat de concession.

## DETAIL DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT ACTIVEES

<i>En millions d'euros</i>	2013	2012	Variation
<b>GRANDS PROJETS DÉVELOPPEMENT</b>	<b>1 708,0</b>	<b>1181,6</b>	<b>526,4</b>
Grands Projets Nationaux AVANT Travaux	26,8	40,0	
Grands Projets Nationaux EN Travaux	415,1	583,3	
Grands Projets en PPP (maitrise d'ouvrage RFF)	276,8	184,2	
Grands Projets en PPP (maitrise d'ouvrage partenaires)	989,2	374,1	
<b>PROJETS REGIONAUX DE DÉVELOPPEMENT</b>	<b>995,2</b>	<b>708,0</b>	<b>287,2</b>
Projets Régionaux de Développement	995,2	708,0	
<b>MISES EN CONFORMITE DU RESEAU</b>	<b>158,4</b>	<b>121,8</b>	<b>36,6</b>
Sécurité	71,5	57,1	
Accès aux Trains	63,5	35,6	
Interoperabilité (ERTMS et ETCS)	14,4	18,5	
Environnement (Acoustique PNB et Autres)	9,0	10,6	
<b>RENOUVELLEMENT ET PERFORMANCE</b>	<b>2 516,6</b>	<b>2049,8</b>	<b>466,8</b>
Voies	1 424,5	1241,4	
Signalisation et Exploitation (CCR, GOC, DCF, programme productivité)	304,2	227,8	
Télécom (dont GSM-R en maitrise d'ouvrage RFF et plan fibre)	161,6	91,4	
Télécom GSMR (maitrise d'ouvrage partenaires)	171,2	122,9	
Traction électrique	81,1	70,5	
Ouvrages d'art et ouvrages en terre	210,0	144,1	
Gares (RGHV et REM)	4,9	14,7	
Amélioration de la régularité (QSRP, QIDF et régularité autres)	27,4	27,3	
Investissements Commerciaux (ICF et ITE)	22,7	22,6	
Autres Programmes (programmes régionaux, Intempéries, CEEF)	109,0	87,1	
(dont OGE-IRAI)	107,2	84,4	
<b>AUTRES PERIMETRES</b>	<b>139,4</b>	<b>80,2</b>	<b>59,2</b>
Périmètre Foncier / Immobilier	74,6	39,7	
Autres travaux	64,8	40,5	
<b>AUTRES</b>	<b>23,7</b>	<b>-48,7</b>	<b>72,4</b>
Divers	23,7	-62,2	
Autres dépenses d'investissements	0	13,5	
<b>TOTAL y compris PPP</b>	<b>5 541,3</b>	<b>4 092,6</b>	<b>1 448,7</b>

Les dépenses immobilisées au 31 décembre 2013 s'élèvent à 5 541,3 M€ et sont en augmentation de + 1 448,7 M€ (+35,4 %) par rapport au 31 décembre 2012 (4 092,6 M€). Elles proviennent principalement de l'augmentation des dépenses dans le cadre **des contrats de partenariat**, ainsi que des **projets régionaux de développement et le renouvellement de la voie**.

Pour ce qui concerne **les projets de développement**, l'augmentation des dépenses immobilisées atteint + 813,6 M€ (+43,1 %), et s'explique principalement par :

1. un impact important, de +707 M€ sur les projets LGV Bretagne Pays de Loire et le Contournement de Nîmes Montpellier (une année complète de travaux), ainsi que les projets de jonctions au réseau existant qui sont tous en phase de réalisation en 2013.
2. une hausse de 287,2 M€ (+41%) sur les projets régionaux de développement, notamment du fait de quelques projets importants, comme la 2<sup>e</sup> phase de Sillon Alpin Sud (+59 M€), la modernisation de Calais-Dunkerque (+41 M€), ainsi que des projets en Ile de France : Tangentielle Nord (+36 M€), la Gare Evangile (+28 M€), Massy Valenton (+26 M€), le prolongement d'EOLE (+25 M€). Par ailleurs, la plupart des projets financés dans le cadre des CPER 2007-2013 sont désormais en phase de réalisation.
3. une évolution de -168 M€ sur les projets nationaux, conforme au planning des travaux de la LGV Est 2e phase.
4. Un ralentissement des dépenses activées sur les grands projets en phase amont, notamment lié à l'attente des orientations politiques et au rapport de la Commission Mobilité 21 sur ces projets.

**Les dépenses de mise en conformité du réseau** progressent de 30%, principalement sur la sécurité des passages à niveau et les accès aux trains en Ile de France.

**L'activité renouvellement et performance** est également en hausse de 23%, soit +466,8 M€ par rapport au 31 décembre 2012. Les principales variations sont les suivantes :

- +183,1 M€ au titre des opérations voies (dont 130 M€ sur les lignes du réseau principal LGV et UIC 1 à 6) ;
- +119 M€ au titre des Telecom (dont GSM-R et Plan Fibre)
- +76 M€ au titre de la signalisation et de l'exploitation ;
- +65,9 M€ pour les ouvrages d'art et ouvrages en terre ;

### **2.1.2- Les mises en service**

Projets d'investissement : cf paragraphe II « EVENEMENTS SIGNIFICATIFS 2013 » page 20.

Les mises en service complémentaires d'immobilisations corporelles concernent :

- 60,5 M€ de projets en maîtrise d'ouvrage directe
- 83,7 M€ au titre des 4 brins achevés du PPP GSMR
- 5,1 M€ de projets en maîtrise d'ouvrage déléguée hors SNCF
- 1,3 M€ au titre d'investissement pour l'activité DCF
- 8,6 M€ pour le fonctionnement et autres

Le montant des immobilisations incorporelles mises en service s'élève à 20,2 M€ pour l'exercice 2013, contre 4,5 M€ en 2012.

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

#### UGT Infrastructure

Un test de dépréciation a été réalisé au 31/12/2013.

Taux d'actualisation retenu : 5,5% sans changement par rapport au 31/12/2012. Une variation de taux de +/- 0,1% entraîne une variation de +/- 1 Md € de la valeur actualisée des flux.

La valeur nette comptable de référence au 31/12/2013 : 31,9 Mds €.

#### UGT Patrimoine

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

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

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

Le montant de cette subvention mise en service au 31 décembre 2013 est de 74,8 M€. Il sera repris en résultat sur une durée de 41 ans.

Le montant de reprise au résultat de cette subvention s'élève au total à 136,7 M€ au 31 décembre 2013.

La subvention nette de renouvellement figurant en capitaux propres s'élève à 3 705,6 M€ au 31/12/2013,

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

Les autres subventions figurant en capitaux propres s'élèvent à 16 032,7 M€ au 31 décembre 2013 contre 13 823,3 M€ au 31 décembre 2012, soit une augmentation de 2 209,4 M€ (15,9%).

- **Les subventions nettes sur immobilisations mises en service** s'élèvent à 10 162,0 M€ au 31 décembre 2013 contre 10 973,7 M€ à fin 2012.  
Cf paragraphe II « Evènement significatifs 2013 » page 20
- **Les subventions d'investissement sur immobilisations en cours (subventions méritées)**, calculées sur la base de l'avancement des travaux, s'élèvent au 31 décembre 2013 à 5 870,6 M€ contre 2 849,6 M€ à fin 2012.

## 2-3 – Situation de la dette financière

<b>Encours</b>	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>	<b>Variation</b>
<b>En millions d'€uros</b>			
<b>Dette financière LT</b>			
- Encours de dette émise par la SNCF	1 199,2	1 617,1	-417,9
- Encours de dette contractée par RFF	34 888,3	31 754,4	3 133,86
<b><u>Dette financière LT totale (A)</u></b>	<b>36 087,5</b>	<b>33 371,5</b>	<b>2 716,0</b>
<b>Dette financière CT (B)</b>	<b>2 204,30</b>	<b>2 052,6</b>	<b>151,7</b>
<b><u>PPP (BLP et CNM) (C)</u></b>	<b>583,9</b>	<b>144,7</b>	<b>439,2</b>
<b>Trésorerie nette de découverts bancaires (D)</b>	<b>3 901,5</b>	<b>3 225,7</b>	<b>675,8</b>
<i>Dont découverts bancaires (D')</i>	<i>1,7</i>	<i>4,8</i>	<i>-3,1</i>
<b>Total Dettes au Bilan (A) + (B) + (C) + (D')</b>	<b>38 877,3</b>	<b>35 573,7</b>	<b>3 303,6</b>
<b>Dette financière nette (A + B - D)</b>	<b>34 390,3</b>	<b>32 198,5</b>	<b>2 191,8</b>
<b>Dette financière nette hors ICNE</b>	<b>33 715,8</b>	<b>31 522,1</b>	<b>2 193,7</b>

RFF a levé 4,9 milliards d'euros en 2013 sur les marchés internationaux de capitaux en 30 opérations publiques ou privées libellées en devises : euro, ou livre sterling, ou yen.

### 3 – Tableau de flux de trésorerie

La trésorerie dégagée au cours de l'exercice est une hausse de 676,0 M€ en 2013 contre une diminution de 1 176,3 M€ en 2012.

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

En millions d'€uros	2013	2012	Variation
<b>Capacité d'autofinancement</b>	<b>1 924,3</b>	<b>2 002,1</b>	<b>(77,8)</b>
Variation du besoin en fonds de roulement activité	237,3	(108,3)	<b>345,6</b>
<b>Flux net de trésorerie lié à l'activité</b>	<b>2 161,6</b>	<b>1 893,8</b>	<b>267,8</b>
<b>Flux net de trésorerie d'investissement</b>	<b>(4 939,3)</b>	<b>(4 287,6)</b>	<b>(651,7)</b>
<b>Flux net sur opérations financières</b>	<b>3 453,7</b>	<b>1 217,7</b>	<b>2 236,0</b>
<b>Variation de la trésorerie nette de découverts bancaires</b>	<b>676,0</b>	<b>(1 176,3)</b>	<b>1 852,3</b>
<b>Trésorerie début d'exercice</b>	<b>3 225,4</b>	<b>4 401,7</b>	
<b>Trésorerie à la clôture</b>	<b>3 901,4</b>	<b>3 225,4</b>	

La capacité d'autofinancement, avant coût de la dette et après IS, ressort à 1 924,3 M€ au 31/12/13 contre 2 002,1 M€ au 31/12/2012 en lien avec la diminution de la subvention d'Etat au titre du fret.

La trésorerie liée aux opérations d'investissement concerne d'une part les décaissements relatifs aux travaux d'infrastructure ferroviaire et d'autre part les encaissements liés aux produits de cession d'actifs.

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

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

## 4- Délai de règlement fournisseurs

Au 31 décembre 2013, les dettes envers les fournisseurs représentent 952,5 M€, rapprochées comme suit des montants figurant dans les états financiers (en millions d'€) :

En millions d'euros	2013	2012	Variation
Dettes fournisseurs et comptes rattachés figurant au passif du bilan	2 787,6	2 016,6	771,0
Charges à payer (FNP) incluses sous cette rubrique	(1 816,6)	(1 074,8)	(741,8)
Retenues de garanties et de pénalités sur marchés incluses sous cette rubrique	(18,6)	(15,6)	(3,0)
<b>Soit :</b>	<b>952,5</b>	<b>926,2</b>	<b>26,3</b>

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

En millions d'euros	2013	2012	Variation
<b>Echéances</b>	<b>Montant</b>	<b>Montant</b>	
Factures non échues	903,0	822,8	80,2
Echues depuis < 30 jours	13,6	60,2	(46,6)
Echues depuis > 30 jours	35,9	43,2	(7,3)
Total	<b>952,5</b>	<b>926,2</b>	<b>26,3</b>

Les montants échus et non encore réglés sont relatifs à des factures en litiges. Ces litiges sont en cours de traitement, avec pour objectif l'apurement des factures échues depuis plus de 30 jours avant la fin du 1<sup>er</sup> semestre 2014.

## II - EVENEMENTS SIGNIFICATIFS 2013

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

Le nouveau dispositif automatisé de mise en service comptable a rencontré des difficultés de mise en œuvre puis de fonctionnement liées aux systèmes d'information à compter d'avril 2012. Ces difficultés ont empêché la réalisation des mises en service comptables qui auraient dû être faites dans les systèmes d'information en 2011 et 2012.

De manière à présenter dans les comptes une image de la réalité économique des mises en service, des écritures complémentaires ont été comptabilisées en 2011 et 2012 :

- Actifs mis en service : 8 198,6 M€
- Subventions mises en service : 3 099,3 M€

Parallèlement, des dotations aux amortissements et des reprises de subventions correspondantes avaient été comptabilisées en 2011 et 2012 pour des montants respectivement de 326,8 M€ et 131,1 M€.

Au 31/12/2013, un rattrapage de mise en service a été réalisé dans les systèmes d'information pour un montant total de 7 794,6 M€ et 1 980,9 M€. Parallèlement, les dotations aux amortissements et reprises de subventions ont été réintégréées dans le système d'information.

Au 31/12/2013, un complément de mise en service a de nouveau dû être comptabilisé par « OD » afin de tenir compte des travaux de finalisation des dossiers de mise en service réalisés en décembre 2013. Les montants ainsi mis en service sont de 1 047,9 M€ pour les actifs et 587,3 M€ pour les subventions. Des dotations aux amortissements et reprises de subventions ont également été comptabilisées par OD pour des montants estimés respectifs de 24,3 M€ et 14,1 M€.

Ces mises en service seront régularisées dans les systèmes d'information au 1<sup>er</sup> semestre 2014. Au 30/06/2014, les mises en service comptables seront ainsi complètement régularisées dans les systèmes d'information.

### Accident de Brétigny-sur Orge

Le vendredi 12 juillet 2013, le train Paris-Limoges n°3657 a déraillé en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne).

A ce stade, seule l'origine de l'accident est connue. Les enquêtes diligentées afin d'en déterminer les causes sont toujours en cours. Le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transports terrestres (BEA-TT) a rendu public son rapport d'étape en janvier 2014. Ce rapport, qui éclaire les faits et leurs causes, a été présenté aux administrateurs de SNCF et RFF le 13 janvier 2014. Il permettra de progresser en renforçant les actions en matière de sécurité au bénéfice du système ferroviaire. Ce document intermédiaire constitue une enquête technique. Déterminer les responsabilités relève de la procédure judiciaire en cours.

## **III - CHANGEMENT DE METHODE**

Aucun changement de méthode comptable n'a été réalisé au cours l'exercice 2013.

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

Néant.

## **V – AUTRES INFORMATIONS**

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

## **VI – PERSPECTIVES D'AVENIR**

Les grands axes de la réforme du système ferroviaire ont été présentés en Conseil des ministres le 29 mai 2013. La première lecture du projet de loi aura lieu le 16 juin 2014 à l'Assemblée nationale.

2014 sera l'année de la construction de SNCF Réseau, nouveau gestionnaire unique de l'infrastructure, avec l'élaboration du projet d'entreprise Réseau 2020, la finalisation des organisations et des modes de fonctionnement cible et la préparation de la mise en œuvre opérationnelle de la nouvelle entité.



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

### **Loi Grenelle 2**

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

<b>1</b>	<b><i>Gouvernance et pilotage du développement durable</i></b>	<b>24</b>
<b>1.1</b>	<b>La gouvernance et le pilotage de l'amélioration continue</b>	<b>24</b>
1.1.1	Organisation générale de l'entreprise	24
1.1.2	La gouvernance de l'entreprise	24
1.1.3	Le pilotage global de la démarche développement durable	25
<b>1.2</b>	<b>La concertation avec nos parties prenantes externes</b>	<b>25</b>
<b>2</b>	<b><i>Engagements et réalisations</i></b>	<b>27</b>
<b>2.1</b>	<b>Informations sociétales : répondre aux enjeux d'une mobilité durable des biens et des personnes</b>	<b>27</b>
2.1.1	Offrir un réseau sûr et de qualité pour satisfaire les attentes des clients et des parties prenantes	27
2.1.2	Favoriser une desserte équilibrée des territoires et accompagner les politiques d'aménagement	35
2.1.3	Participer à la dynamisation du tissu économique et social	37
2.1.4	Développer les activités en mettant en œuvre les bonnes pratiques des affaires	40
<b>2.2</b>	<b>Informations environnementales : développer une gestion écologique du réseau ferré national</b>	<b>41</b>
2.2.1	Piloter les enjeux environnementaux	42
2.2.2	Réduire notre pression sur les ressources naturelles et diminuer notre empreinte environnementale	44
2.2.3	S'engager dans la transition énergétique et participer à la lutte contre les changements climatiques	47
2.2.4	Préserver la biodiversité et améliorer l'empreinte environnementale de nos activités	49
2.2.5	Améliorer la connaissance de l'environnement et favoriser l'innovation	50
<b>2.3</b>	<b>Informations sociales : un engagement d'exemplarité dans la gestion et le développement de nos ressources humaines</b>	<b>51</b>
2.3.1	Mener une politique dynamique en faveur de l'emploi pérenne et du bien-être au travail	52
2.3.2	Mener une politique globale de gestion des risques physiques et psychosociaux	57
2.3.3	Agir en faveur du développement des parcours, de la formation et de la mobilité interne	58
2.3.4	S'engager en faveur de la diversité et l'égalité des chances	60
<b>3</b>	<b><i>Reporting extra-financier</i></b>	<b>62</b>
<b>3.1</b>	<b>Note méthodologique</b>	<b>62</b>
<b>3.2</b>	<b>Tableau des indicateurs</b>	<b>67</b>
3.2.1	Indicateurs sociétaux	67
3.2.2	Indicateurs environnementaux	68
3.2.3	Indicateurs sociaux	69
<b>3.3</b>	<b>Correspondance des indicateurs RSE de RFF au regard du décret d'application de l'article 225</b>	<b>70</b>

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

RFF a donc choisi de rendre compte de ses performances en matière de responsabilité sociale, environnementale et sociétale sous le format de l'article 225 de la loi Grenelle II dès 2012 alors que le décret d'application de l'article applicable aux établissements et entreprises publics n'était pas publié.

En publiant le premier volet RSE dans son rapport de gestion 2012, RFF s'est engagé sur la voie de la vérification des informations publiées par des organismes tiers indépendants. Les commissaires aux comptes de RFF ont attesté de la présence dans le rapport de gestion 2012 des informations requises par l'article R. 225-105-1 du code de commerce.

Pour l'exercice 2013, RFF a progressé dans la mise en place d'un reporting RSE visant à :

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

Concrètement, une série d'indicateurs a été construite pour répondre aux 42 thématiques du décret. De plus, un protocole a été élaboré pour décrire le périmètre du reporting, le processus de collecte des informations, la gouvernance de la démarche et présenter l'ensemble des indicateurs. Une synthèse de ce protocole se trouve en troisième partie de ce volet RSE sous la forme d'une note méthodologique.

La première partie de ce rapport RSE expose la gouvernance de l'entreprise et en particulier sur le pilotage des enjeux du développement durable. La deuxième partie est consacrée aux engagements et aux réalisations de l'année en matière sociale, environnementale et sociétale. Au fil du rapport, des focus illustrent les réalisations notables de 2013. Les indicateurs pertinents sont présentés à la fin de chaque thème. La troisième partie regroupe en particulier un tableau de synthèse des indicateurs et un tableau de correspondance avec les thèmes du décret, la norme ISO 26000 et la GRI.

## 1 Gouvernance et pilotage du développement durable

### 1.1 La gouvernance et le pilotage de l'amélioration continue

#### 1.1.1 Organisation générale de l'entreprise

L'organisation générale de l'entreprise s'articule autour du président, du directeur général délégué et de six directeurs généraux adjoints : « commercialisation et planification », « opérations », « grands projets », « finances et achats », « secrétaire général » et « Ile-de-France ».

Douze directions régionales, directement rattachées au président et au directeur général délégué, assurent sur leur territoire respectif la mise en œuvre des orientations stratégiques et les responsabilités opérationnelles de l'entreprise sous le pilotage des directeurs généraux adjoints. D'une façon générale, elles sont organisées autour de quatre services, chargés de la gestion technique et commerciale du réseau, des projets d'investissement, de l'aménagement foncier et du patrimoine, et des affaires administratives et financières. La direction régionale Ile-de-France, eu égard aux enjeux spécifiques de cette région, dispose d'une organisation qui lui est propre.

L'organisation générale est notamment fondée sur les conclusions du rapport établi en septembre 2011 sous le double timbre de l'Inspection générale des finances et du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable recommandant de mieux gérer l'interface entre RFF et SNCF, d'améliorer la gouvernance, de supprimer les doublons et d'apporter une clarification sur les différentes fonctions du siège.

#### 1.1.2 La gouvernance de l'entreprise

RFF est un établissement public national à caractère industriel et commercial dont les statuts et missions sont inscrits dans le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié, ce qui implique certaines spécificités, notamment en termes de :

- Composition du Conseil d'administration (CA): sept représentants de l'Etat, cinq personnalités choisies en raison de leur compétence, six représentants élus par les salariés de l'entreprise ; les représentants de l'Etat au CA de RFF et les personnalités choisies en raison de leur compétence sont nommés par décret pris sur le rapport du ministre délégué chargé des transports.
- Indépendance des administrateurs : en complément des dispositions du décret, la Charte des relations avec l'Agence des Participations de l'Etat (APE) précise qu'« un administrateur est dit indépendant lorsqu'il entretient aucune relation de quelque nature que ce soit avec l'entreprise, son groupe ou sa direction qui puisse compromettre l'exercice de sa liberté de jugement. ».
- Rémunération des dirigeants : la rémunération du président est fixée par décision ministérielle ; le président s'appuie sur trois personnalités du CA pour la question des objectifs des membres du COMEX et leur évaluation annuelle (dispositif inspiré des recommandations de l'AMF et principes de gouvernement d'entreprise édictés par l'Association Française des Entreprises Privées (AFEP)/ Mouvement des Entreprises de France (MEDEF)).
- Organisation du contrôle externe de RFF : en tant qu'établissement public, l'entreprise est soumise au contrôle économique, financier et technique de l'Etat (ministres chargés de l'Economie et du Budget, ministre délégué chargé des transports), de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) ; elle entre également dans le champ d'investigation de l'IGF, et est soumise aux contrôles de deux autorités administratives indépendantes : la Cour des comptes et l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF). Ses comptes sont certifiés par des commissaires aux comptes.

Les règles de gouvernance de l'entreprise s'inscrivent dans le respect des dispositions de la Charte des relations avec l'APE avec les entreprises publiques, et s'inspirent des principes édictés dans le code de gouvernement d'entreprise des sociétés cotées sous le double timbre de l'AFEP et du MEDEF.

En application de l'article L.225-371 du code de commerce, le président du conseil d'administration de RFF rend compte dans un rapport de la composition du conseil et l'application du principe de représentation équilibrée des femmes et des hommes en son sein, des conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil ainsi que des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par l'entreprise.

### 1.1.3 Le pilotage global de la démarche développement durable

Au sein de la direction de la Stratégie, l'unité Stratégie développement durable définit les orientations stratégiques de l'entreprise en matière de développement durable. Elle dispose de relais dans toutes les directions de l'entreprise pour mettre en œuvre les orientations choisies et diffuser les bonnes pratiques, tant dans les fonctions supports ou transverses que dans les fonctions opérationnelles.

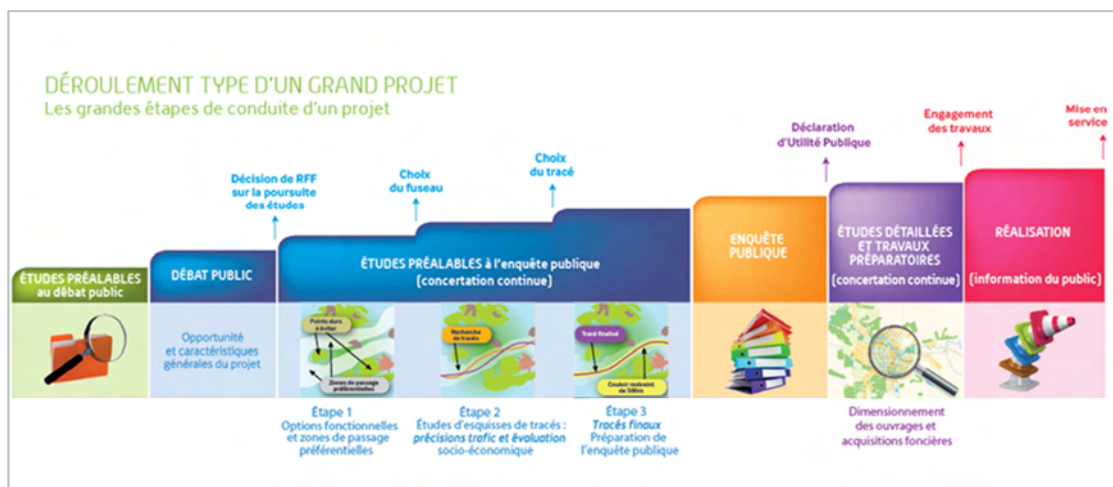
Pour porter les enjeux du développement durable dans le futur gestionnaire d'infrastructures unifié, une direction de l'Environnement et du Développement durable sera créée en 2014. La préfiguration de cette direction a été confiée à Christian Dubost, auparavant directeur régional de la Région Midi Pyrénées de RFF.

### 1.2 La concertation avec nos parties prenantes externes

RFF a engagé une politique de concertation ambitieuse dès le début des années 2000. Dans le contexte général de prise de conscience environnementale et de volonté des populations d'être informées et associées aux processus décisionnels qui ont un impact sur leur cadre de vie, rassembler les conditions de l'acceptation sociale et sociétale de la gestion et du développement de l'infrastructure ferroviaire est un enjeu pour le gestionnaire de réseau.

Les parties prenantes de RFF sont présentées sur la [page « acteurs du ferroviaire » du site rff.fr](#).

RFF s'est engagé, dès sa création, à développer la concertation comme une démarche permettant de consulter et d'associer les partenaires publics et privés, les usagers – entreprises ou particuliers – et au-delà, l'ensemble des citoyens, à la définition des projets ferroviaires. Treize débats publics ont été organisés sur des projets ferroviaires et plus de 70 000 personnes ont participé à ces débats.



RFF a développé des démarches de concertation pour accompagner les études préparatoires au débat public, puis les études « post-débat » jusqu'à l'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique (DUP). L'entreprise a pour ce faire mis en place des outils innovants (chartes locales de la concertation, garant de la concertation, sites Internet d'expression, etc.) et déployé des moyens importants. RFF s'est doté d'une Charte pour la conduite de la concertation qui formule des engagements précis, afin que les modalités de mise en œuvre de la concertation répondent à une exigence de qualité.

Ces démarches ont été étendues à des projets hors construction de lignes, notamment l'aménagement des haltes ferroviaires, ainsi qu'aux principaux métiers de l'entreprise tels que la construction des horaires, les plages travaux à fort impact, la concertation sur les protections acoustiques notamment.

**Focus : La concertation sur les protections acoustiques sur Eole**

L'enquête publique sur le projet EOLE a donné lieu à un avis favorable de la commission d'enquête assorti de deux réserves. Conformément à ses engagements, RFF a ouvert courant 2013 une concertation, menée sous l'égide d'un médiateur, avec les communes concernées afin de parvenir à un accord sur les niveaux sonores maximum à respecter et sur les modalités de protection à mettre en œuvre. RFF s'est engagé à une garantie de résultat et par conséquent à une amélioration globale de la situation actuelle.

Ont été présentés les résultats des modélisations réactualisées, une analyse multicritère de la pertinence d'écrans acoustiques, le principe d'un traitement itératif des Points Noirs Bruits ferroviaires (PNBf). Les communes n'ont pas exprimé d'opposition à ce principe de traitement. Un livret pédagogique présentant le projet et les résultats des études acoustiques a été laissé à chaque commune pour analyse. Une réunion bilan avec les 5 premières communes concernées par ce dispositif sera organisée en 2014 pour acter, sous l'autorité du préfet, ce principe de traitement afin de pouvoir l'étendre à l'ensemble des communes concernées par le projet.

RFF publie chaque année une carte des concertations avec le public sur le territoire national.



## 2 Engagements et réalisations

*Les enjeux d'une mobilité durable nécessitent un réseau ferré pérenne*

Le réseau ferré national constitue un enjeu majeur pour toute politique de développement durable, car il permet l'accès des territoires et de toute leur population à une mobilité durable, sobre en carbone, au mix énergétique varié donc peu dépendante du pétrole, respectueuse de l'environnement car moins consommatrice d'espace, d'énergie et favorable à la biodiversité, sûre, performante dans ses dessertes et accessible à tous les publics, y compris les plus fragiles comme ceux à mobilité réduite.

Cette mobilité durable requiert une infrastructure de qualité, maillée et présente sur l'ensemble du territoire national, ouverte pour recevoir de nouveaux services et capable de supporter sans incident des trafics croissants aux process commerciaux modernes maximisant la valeur, aux techniques industrielles renouvelées assurant la maîtrise des coûts et l'adéquation avec les normes environnementales et sociales, et au modèle économique aussi équilibré que possible assurant sa pérennité.

Elle s'appuie aussi sur des services performants, différenciés selon les besoins des clients, voyageurs ou chargeurs, adaptés aux exigences des territoires et des publics desservis. Elle est maître de ses coûts et transparente sur ces derniers, et ouverte à l'innovation afin d'assurer un développement du trafic.

*L'amélioration de la qualité du réseau facilite le développement des trafics, qui permet un meilleur financement du réseau*

RFF s'efforce d'offrir à ses clients des services adaptés à leurs besoins, afin de favoriser le développement des trafics, d'accroître les recettes et ainsi de mieux financer le réseau. Trois types d'actions sont menés en ce sens par l'entreprise : l'adaptation de l'offre commerciale aux besoins des clients et le renforcement de la compétitivité du ferroviaire face aux autres modes, le renouvellement et la modernisation pour une gestion efficace et sûre du réseau, le développement pour améliorer l'accessibilité des territoires et favoriser un développement économique équilibré.

### 2.1 **Informations sociétales : répondre aux enjeux d'une mobilité durable des biens et des personnes**

Pour répondre aux différentes attentes de ses clients, des collectivités locales et territoriales, de l'Europe et plus généralement de ses parties prenantes, RFF place la recherche et l'innovation au cœur de la politique de développement des infrastructures pour « Concevoir et adapter les infrastructures ferroviaires pour demain ». Il s'agit pour l'entreprise de développer des infrastructures ferroviaires modernes, respectueuses de l'environnement, socialement responsables et économiquement viables pour :

- accroître la compétitivité et l'attractivité du rail ;
- transporter un plus grand nombre de passagers et de marchandises ;
- augmenter l'efficacité énergétique et réduire l'empreinte environnementale du ferroviaire ;
- accompagner l'évolution des territoires ;
- harmoniser les infrastructures en Europe.

#### 2.1.1 **Offrir un réseau sûr et de qualité pour satisfaire les attentes des clients et des parties prenantes**

L'inscription de préoccupations développement durable au plus près de ses activités industrielles et commerciales confirme la volonté de RFF d'améliorer la qualité de son service pour satisfaire les attentes de ses parties prenantes.

##### **a) Garantir la sécurité**

RFF, gestionnaire du réseau ferré national, a pour mission d'aménager, de développer, d'assurer la cohérence et de mettre en valeur le réseau ferré national, sur lequel opèrent désormais de nombreuses entreprises ferroviaires. Maintenir la sécurité des personnes sur le réseau ferré national à un haut niveau est un engagement fort de l'entreprise, comme en témoigne la baisse constante du nombre de tués et de blessés graves sur le réseau (hors suicides). La responsabilité de RFF dans le domaine de la sécurité ferroviaire se traduit par 3 exigences fondamentales :

- garantir, au niveau de la conception, de la modernisation et de la maintenance du réseau, des conditions d'utilisation de l'infrastructure permettant aux entreprises ferroviaires d'assurer leurs circulations en sécurité ;
- fournir aux opérateurs de transport ferroviaire de manière fiable et adaptée les informations relatives à l'état de l'infrastructure et à ses modalités d'utilisation, ainsi que la documentation d'exploitation afin qu'ils puissent les prendre en compte ou les mettre en œuvre dans les procédures de sécurité qui leur incombent et dans les services de transport qu'ils assurent ;
- s'assurer de la sécurité des usagers, des personnels, des tiers, des biens transportés et de l'environnement, par la définition et la mise en œuvre des procédés et moyens nécessaires, tant pour ce qui concerne RFF que pour le recours à des prestataires et la fourniture des matériels.

### **Focus : Le renouvellement de l'agrément de sécurité**

*Conformément au décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, RFF et SNCF, en tant que gestionnaire d'infrastructures délégué (SNCF GID) doivent être titulaires d'un agrément de sécurité délivré par l'EPSF, qui établit leur aptitude à satisfaire aux exigences réglementaires de sécurité et à maîtriser les risques liés à la gestion et à l'exploitation de l'infrastructure ouverte à la circulation publique.*

*RFF et SNCF GID ont reçu leur premier agrément de sécurité en février 2008 pour une durée de 5 ans. Au cours de l'année 2012, RFF et SNCF GID ont travaillé en commun pour briguer un renouvellement de leur agrément de sécurité par l'EPSF, obtenu le 14 février 2013.*

#### *Améliorer la sécurité des passages à niveau*

La grande majorité des accidents étant représentée aujourd'hui par les usagers de passages à niveau (PN) et les personnes non autorisées à circuler dans les emprises ferroviaires, la politique engagée depuis plusieurs années porte notamment sur des améliorations ou des suppressions de passages à niveau, ainsi que sur la mise en place de dispositifs pour empêcher les tiers d'accéder aux emprise. RFF s'attache également à la protection des voyageurs dans les gares en s'assurant de la possibilité de traversée des voies en toute sécurité.

Le réseau ferré national compte environ 15 000 passages à niveau ouverts au trafic routier. 98% des accidents entre un véhicule ou un piéton et un train sont dus au non-respect du code de la route et des règles élémentaires de sécurité routière. Même si le nombre de décès (32 en 2011, 33 en 2012, 29 en 2013) conforte une tendance générale à la baisse, ce chiffre ne peut que rappeler l'importance d'une nécessaire prévention et sécurisation des passages à niveau.

La politique d'amélioration de la sécurité des PN s'est déclinée ces dernières années autour des principales lignes de force suivantes :

- la **sécurisation des PN**, avec un effort financier conséquent (les actions de mise aux normes et d'amélioration de la sécurité avoisinent les 20 millions d'euros par an) ;
- la **prévention et la communication** : en 2008, RFF a initié la « Journée nationale de sécurité routière aux passages à niveau » pour sensibiliser les usagers de la route aux dangers générés par des comportements à risque aux abords des PN. En 2009, cette journée est devenue européenne. Elle est aujourd'hui mondiale sous la houlette de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), et mobilise désormais une quarantaine de pays autour de cet enjeu sociétal ;
- la **répression et la dissuasion** : suite aux travaux conduits par RFF, par la direction de la Sécurité et de la Circulation Routière et par les gestionnaires de voirie, des radars ont été implantés aux abords des PN inscrits au programme de sécurisation nationale afin de sanctionner les usagers de la route qui ne respecteraient pas l'arrêt au feu rouge clignotant du PN (radar de franchissement) ou la vitesse d'approche du PN (radar de vitesse).

### **Focus : Passages à niveau, objectif vigilance**

Le 24 septembre 2013 a eu lieu la 6ème Journée nationale de sécurité routière, avec une innovation majeure : coproduire les messages de prévention avec les usagers de la route. (<http://www.rff.fr/fr/gestion-page-d-accueil/actualites/passages-a-niveau-objectif-vigilance>).

Pour cette année, l'enjeu était de construire, avec les usagers, les messages de sécurité de demain. La campagne s'est articulée ainsi :

- 1000 panneaux dans les villes avec la Prévention routière ;
- le 24 septembre : 12 sites en France et environ 300 participants mobilisés en directions régionales (bénévoles de la Prévention routière, agents SNCF, collaborateurs RFF, élus, représentants de l'Etat, sécurité routière, etc.) ;
- des échanges directs avec les usagers de la route sur des sites de passages à niveau, menés par les agents de la sécurité routière et ferroviaire ;
- la mise en place de passages à niveau temporaires au cœur de ville à Marseille et Chalon-sur-Saône, pour aller à la rencontre de nouveaux publics et les sensibiliser aux enjeux de sécurité.

Cette politique, articulée autour de ces principaux axes, a ainsi permis de réduire de moitié l'accidentologie aux PN au cours des dix dernières années. L'ambition de RFF est de poursuivre et d'accentuer cette politique de maîtrise des risques de collision aux PN. Dans la continuité et en complémentarité avec les axes évoqués ci-dessus, de nouvelles orientations ont été validées par le Conseil d'administration en décembre 2013, afin de permettre le déploiement d'un programme d'actions basé sur les principes et objectifs suivants :

- Une **amélioration** de la connaissance:
  - du patrimoine PN et de son environnement, les abords des PN pouvant avoir un impact direct sur ses conditions de franchissement par les usagers de la route ;
  - du comportement du public aux PN, afin d'adapter les aménagements et les campagnes de prévention/communication permettant l'amélioration de la sécurité aux nouveaux comportements des différents usagers ;
  - une amélioration de la localisation des PN, lancée depuis 2009 pour poursuivre et amplifier les actions de cartographie des PN dans les GPS.
- Un **renforcement de la prévention**
- Une **augmentation de la sécurisation et l'amélioration de la maîtrise des risques**, afin de sécuriser de manière pérenne l'ensemble des PN (inscrits ou non au programme de sécurisation nationale). Les problèmes de sécurité constatés sur certains PN justifient des aménagements de l'infrastructure (routière et ferroviaire) pour prévenir les accidents. La solution radicale consiste à supprimer le PN, en déviant la circulation routière ou en dénivellant la traversée. Lorsque cela n'est pas possible, un diagnostic approfondi des causes d'accident, de quasi-accident, d'incident ainsi que l'analyse des comportements des usagers permet de procéder à des aménagements des infrastructures pour d'augmenter le niveau de sécurité. La mise en place d'un schéma directeur au niveau national et territorial assure une priorisation et un meilleur suivi des travaux d'amélioration et de suppression des PN.

#### *Le jugement d'Allinges*

En avril 2013 s'est ouvert le procès dit d'Allinges : le 2 juin 2008, la collision d'un car scolaire par un train express régional sur le passage à niveau « 68 » desservant la ligne Evian-les-Bains / Genève-les-Eaux avait provoqué le décès de 7 collégiens.

Ce jugement opère un profond changement en terme de responsabilité, tant pénale que civile, en mettant à la charge du gestionnaire d'infrastructures (GI) une obligation générale de sécurité qui va au-delà du seul respect des textes législatifs et réglementaires applicables. Cette évolution de la jurisprudence nécessite de clarifier et d'encadrer les responsabilités de chacun des acteurs concernés, SNCF, GI et RFF, par la sécurité aux passages à niveau.



Sans attendre cette clarification demandée conjointement aux ministres concernés par les Présidents de RFF et de SNCF, RFF a commencé à travailler aux évolutions à donner à sa politique PN, en lien étroit avec SNCF Infra et la Direction des Circulations Ferroviaires (DCF) dans la perspective de l'unification du gestionnaire d'infrastructures. Ces inflexions sont cohérentes avec le plan d'actions annoncé par le ministre délégué chargé des transports le 24 septembre 2013 qui se décline en 4 axes :

- en finir avec les passages en force ;
- répondre aux besoins spécifiques des poids-lourds et des autocars ;
- améliorer l'information des usagers de la route ;
- sécuriser d'abord les passages à niveau dont la suppression ou l'équipement est jugé prioritaire.

#### *L'accident de Brétigny-sur-Orge et le lancement du programme Vigirail*

Le vendredi 12 juillet 2013 à 17h11, le train Intercités 3657 Paris-Limoges a déraillé en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), provoquant le décès de 7 personnes et l'hospitalisation d'une trentaine d'autres. Près d'un millier d'agents de la SNCF et de RFF se sont portés volontaires, en Région parisienne comme dans les régions Centre et Limousin, pour prendre en charge les victimes et leurs proches, renseigner les voyageurs, mettre en place les moyens de transport de substitution. Plus de 200 personnes ont travaillé sans relâche en 3x8 au renouvellement des voies, caténaires, quais, installations de signalisation, etc., permettant de rétablir la totalité des circulations dès le 30 juillet pour toutes les entreprises ferroviaires et toutes les activités. En pleine responsabilité, et avant la fin des enquêtes sur ce dramatique accident, SNCF et RFF ont lancé plusieurs actions pour le renforcement de la maintenance du réseau ferré. Le plan de vérification des aiguillages a été mis en œuvre dès le 14 juillet 2013. En 2 semaines, ont été vérifiés près de 5 000 cœurs d'appareils, 100 000 éclisses, 250 000 boulons et 520 000 attaches. Le 5 août, un programme d'expertise des phénomènes de « desserrage » a été engagé. 181 aiguillages ont été mis sous contrôle et un collège d'experts internationaux a été rassemblé.

RFF et SNCF ont décidé d'engager un programme préventif pour renforcer la sécurité des aiguillages et moderniser la maintenance. Le 8 octobre 2013, le programme Vigirail a été lancé. Ce programme, qui engage 410 millions d'euros en 4 ans, revisite en profondeur les méthodes d'entretien et de maintenance du réseau ferroviaire. Il comporte notamment :

- une forte accélération du programme du renouvellement des aiguillages sur les zones densément circulées ;
- des méthodes innovantes de surveillance telles qu'analyse et contrôle des rails par vidéo,
- l'enregistrement numérique des observations effectuées par le personnel lors des tournées locales ;
- la révision en profondeur des formations des personnels avec de nouvelles technologies tout en renforçant et simplifiant les référentiels de maintenance.

En adoptant ce programme Vigirail, RFF et SNCF accélèrent le renouvellement des appareils de voie sur les parties du réseau fortement circulées ou zones denses, conformément à la décision de l'Etat de porter les efforts financiers sur le réseau existant.

Enfin, RFF et SNCF se sont engagés sur la transparence de ce programme. Au-delà de la mise en ligne des rapports de sécurité, un blog d'information continu est ouvert sur le site internet SNCF et un point d'étape sur Vigirail est prévu en février 2014.

#### ***b) Offrir une infrastructure fiable et de qualité***

RFF gère, modernise et développe un réseau au cœur de l'Europe. En évolution continue depuis plus de 150 ans, ce réseau requiert des aménagements constants pour répondre aux besoins de déplacement des voyageurs et des marchandises.

Depuis 2008, l'entreprise est engagée dans un vaste programme de modernisation du réseau national, en signant un contrat de performance avec la puissance publique portant l'effort de modernisation à 13 milliards d'euros jusqu'à 2015 et conduisant à régénérer 1000 km de voies par an contre 500 km auparavant. Ces efforts importants ont permis, sous l'impulsion de l'Etat et des régions, de stopper le vieillissement du réseau, sans pour autant le rajeunir suffisamment pour atteindre un âge moyen optimal.

Le 15 octobre 2012, la production d'un Grand Projet de Modernisation du Réseau (GPMR) a été demandée à RFF par le ministre délégué chargé des transports, à l'occasion de la présentation de l'étude réalisée par l'école polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Cette étude portait sur la mise en œuvre de l'audit réalisé en 2005 sur l'état du réseau, audit qui avait permis de lancer le plan de rénovation du réseau.

La proposition de ce plan de modernisation dégage 6 grandes ambitions, à décliner en s'appuyant sur 4 grands leviers d'action.

**Six grandes ambitions.** La première est de garantir un état technique maîtrisé du réseau et un équilibre financier effectif afin que le pays dispose d'un outil ferroviaire conforme à ses attentes. Cet objectif constitue le socle du GPMR.

Il est accompagné de cinq ambitions de plus long terme :

- consolider la sécurité du réseau ;
- mettre la régularité au centre des préoccupations du gestionnaire de l'infrastructure ;
- faciliter l'usage du train ;
- répondre aux enjeux de capacité ;
- contribuer à la transition énergétique et écologique et mieux insérer le réseau dans son environnement.

**Quatre grands leviers d'action.** Pour répondre aux enjeux, 4 principaux leviers ont été identifiés :

- se doter d'une vision durable du réseau, partagée avec tous les acteurs ;
- mener une politique industrielle de l'infrastructure privilégiant le renouvellement à l'entretien courant et recherchant des gains de productivité et de qualité de service ;
- moderniser l'exploitation en l'automatisant à l'aide de nouvelles technologies disponibles afin de la fiabiliser, de la rendre plus économe et plus performante ;
- garantir l'approche « système » en recherchant avec SNCF et les autres entreprises ferroviaires les optimisations intégrant toutes les composantes du ferroviaire.

L'innovation ou la comparaison avec les autres gestionnaires d'infrastructures complètent ces leviers. Le déploiement du GPMR tiendra compte de la grande diversité du réseau et des temporalités longues propres au ferroviaire.

**Quatre sous réseaux.** Le réseau est contrasté. Il s'agira donc d'apporter des réponses cohérentes adaptées aux enjeux et aux besoins des quatre sous-réseaux qui ont été identifiés, à savoir :

- le réseau Ile de France dont la modernisation constitue une priorité et les principaux nœuds ferroviaires ;
- le réseau à Grande Vitesse ;
- le réseau structurant ;
- les lignes de desserte fine du territoire ;

Sur l'ensemble du réseau, le fret présente des enjeux spécifiques qui ont été identifiés.

**Trois horizons de temps.** Il est proposé de travailler à 6 ans (horizon 2020), à 12 ans (horizon 2025) et à plus long terme et de procéder à une actualisation tous les trois ans du plan pour bien l'inscrire dans la durée.

Pour produire ses propositions, RFF a travaillé avec ses partenaires du futur gestionnaire d'infrastructures unifié (GIU) : DCF et SNCF-Infra. RFF s'est par ailleurs rapproché de SNCF et des autres entreprises ferroviaires réunies au sein de l'Union des Transports Publics (UTP) et plus largement des principaux acteurs du système ferroviaire.

Lors de la séance du 19 septembre 2013, le Conseil d'administration de RFF a approuvé les orientations présentées dans le projet de grand plan de modernisation du réseau et demandé de poursuivre la démarche, en lien avec l'ensemble des parties prenantes, notamment au travers d'une déclinaison territoriale. Les orientations approuvées constituent le socle d'une réflexion à poursuivre tant au sein du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qu'avec l'ensemble des acteurs du système pour dégager des orientations partagées, précises et chiffrées. Il est ensuite prévu que la mise en œuvre du GPMR soit déclinée au niveau territorial.

La première action lancée en septembre 2013 consiste en une déclinaison des orientations du GPMR par axe. RFF a ainsi organisé la production de schémas directeurs sur les principaux axes du réseau en mobilisant les différentes composantes du futur gestionnaire d'infrastructures unifié. La moitié des schémas directeurs d'axe a été produite fin 2013. Selon les mêmes principes, une action visant à décliner les orientations du GPMR sur les grands nœuds ferroviaires sera lancée en 2014, également sous la forme de schémas directeurs. Il est prévu de soumettre les schémas directeurs d'axe et de nœud et la déclinaison territoriale à la consultation des parties prenantes du système ferroviaire.

Ainsi, le GPMR constitue le cadre de travail collectif et de mobilisation des collaborateurs de RFF, SNCF Infra et DCF, pour faire entrer le réseau ferroviaire dans la modernité et offrir à la filière ferroviaire française de nouvelles opportunités.

### ***c) Répondre à une demande croissante de mobilité***

Dans un contexte de hausse tendancielle des prix de l'énergie et de contraintes environnementales renforcées, le domaine de pertinence du transport ferroviaire va s'étendre pour mieux faire face aux besoins de mobilité. Les entreprises comme le grand public exigent un réseau moderne, accessible, cohérent avec les autres modes de transport et des services techniques et commerciaux qui s'adaptent en permanence à leurs besoins.

Depuis sa création, l'entreprise vise en effet une offre de services de transports performante qui conjugue une meilleure utilisation du réseau et la prise en compte des besoins de ses clients directs comme indirects, que sont les usagers du réseau. Ces besoins concernent la continuité du service, la fréquence et la fiabilité des temps de parcours, ou encore la cohérence de la chaîne multimodale de transport.

Pour répondre à cette demande, l'entreprise s'attache à améliorer la fluidité des circulations et à accroître la compétitivité et l'attractivité du rail pour le client final en augmentant, à réseau constant, l'offre possible, tant pour les voyageurs que pour le fret. Les défis à relever sont nombreux :

- travailler sur les nœuds urbains, les zones de congestion, notamment sur le réseau francilien, pour fluidifier le trafic, afin d'accueillir davantage de trains dans de meilleures conditions d'exploitation ;
- poursuivre le déploiement du cadencement des horaires, pour des trains suffisamment fréquents et réguliers, des correspondances optimisées et de bonnes conditions d'intermodalité ;
- assurer un équilibre entre l'attribution des sillons aux clients et la préservation d'une capacité pour les travaux d'entretien et de régénération du réseau, nécessaires pour garantir sa sécurité et sa pérennité ;
- harmoniser les infrastructures en Europe : l'interopérabilité et l'harmonisation des dispositifs nationaux est un objectif que les gestionnaires d'infrastructures se doivent d'atteindre pour promouvoir le transport ferroviaire en Europe.

### ***Focus : La satisfaction des clients, un objectif au cœur de nos préoccupations***

*Le niveau de satisfaction de nos clients est un critère important de performance du réseau. Depuis 2010, RFF s'attache à mesurer le niveau de satisfaction de ses clients à travers une enquête d'opinion bisannuelle sur la qualité de sa relation commerciale (lisibilité de l'organisation, gestion des demandes clients, lisibilité de la tarification etc...). Ces enquêtes permettent de mesurer l'amélioration de la satisfaction globale des clients avec une note passant de 5.5/10 en 2010, à 6.2/10 en 2012.*

*En 2013, compte-tenu du contexte de réforme ferroviaire, une enquête ad hoc portant sur la perception de l'unification du gestionnaire d'infrastructures a été conduite. Réalisée en septembre auprès de 154 clients, l'enquête montre que RFF est un établissement légitime mais qui demeure « complexe » aux yeux de ses clients. Il ressort que les regroupements institutionnels à venir sont perçus de manière positive par les clients de RFF.*

### ***d) Prendre en compte la spécificité des personnes à mobilité réduite***

Chaque jour un nombre croissant de personnes à mobilité réduite (PMR) utilise les infrastructures de transport. Il est donc important de contribuer de façon active à la continuité de l'ensemble de la chaîne de leur voyage. Les améliorations qui en découlent, comme les équipements d'élévation ou les rampes d'accès aux quais, ne se limitent pas aux seules PMR. Elles facilitent l'accès aux trains de tous les voyageurs et augmentent la fluidité des circulations sur les lignes les plus chargées.

Le contrat de performance signé entre l'Etat et RFF entre 2008 et 2012 avait assigné un objectif de 250 points d'arrêt du réseau rendus accessibles à l'horizon 2012. A partir des financements publics dont RFF a disposé sur la période, 66 gares inscrites au Schéma Directeur National d'Accessibilité (SDNA) et 182 gares inscrites aux Schémas Directeurs Régionaux d'Accessibilité (SDRA) ont été rendues accessibles. S'y ajoute la mise en service des gares et haltes nouvelles qui répondent aux exigences d'accessibilité PMR, à l'image de la gare « Créteil Pompadour » (94) mise en service en décembre 2013, ainsi que les points d'arrêt traités dans le cadre de projet de sécurisation avec la suppression de Traversée de Voie par le Public (TVP). Fin 2013, la mise en accessibilité de 91 gares était en cours de réalisation et près de 400 gares faisaient ou avaient fait l'objet d'études de mise en accessibilité.

Par ailleurs, afin d'accélérer le rythme de mise en œuvre des projets, le Conseil d'administration de RFF a validé en octobre 2013 une politique de financement des investissements dans les gares qui a notamment renforcé le niveau de participation financière de RFF en matière de mise en accessibilité PMR. Ainsi, au-delà du financement issu de l'Agence de Finance des Infrastructures de Transports de France (AFITF) jusqu'en 2013, RFF est prêt à ajouter un financement sur fonds propres, en accord avec les partenaires, et notamment les Autorités organisatrices des transports (AOT) régionales.

Les enjeux financiers sont majeurs pour RFF, la mise en accessibilité du périmètre RFF des gares inscrites aux SDNA et SDRA dépassant les 4 milliards d'euros. Ainsi, en Ile-de-France, le coût de mise en accessibilité des 143 gares inscrites au SDA est de 1 090 M€ (conditions économiques 2009) pour le périmètre du gestionnaire d'infrastructures, avec un financement de RFF de 273 M€ (25%).

#### **Focus : Urbaccess, RFF renouvelle sa présence**

*Pour la deuxième année consécutive, RFF a été l'un des partenaires principaux d'Urbaccess, le Salon Européen de l'Accessibilité, qui s'est déroulé au CNIT à Paris, les 13 et 14 février 2013 en présence de Marie Prost-Coletta, Déléguée ministérielle à l'accessibilité au MEDDE, de plusieurs représentants des partenaires d'Urbaccess ainsi que des associations de personnes à mobilité réduite.*

*Présentes juste en face de l'entrée du salon, les équipes de RFF tenaient un stand sur lequel se sont pressés plus de 130 visiteurs désireux d'entamer un dialogue sur les questions d'accessibilité. Par ailleurs, près de 250 personnes ont posé de nombreuses questions lors de la table ronde baptisée « Transports et Accessibilité », à laquelle participait RFF.*

#### **e) Protéger la population des nuisances sonores**

##### *Nuisances sonores liées à la circulation sur les voies ferrées*

Les nuisances sonores sont un sujet de préoccupation pour les riverains des infrastructures de transport. Le bruit généré par la circulation des trains est principalement dû au roulement généré par les irrégularités du contact roue-rail. En zone de gares ou de franchissement de ponts métalliques, d'autres types de bruits peuvent s'avérer incommodants. Même si la gêne sonore liée au bruit des transports ferroviaires reste limitée en comparaison de celles engendrées par la route ou l'aérien, la maîtrise de ces nuisances est nécessaire pour favoriser la meilleure insertion possible du réseau dans le cadre de vie de nos concitoyens. En IDF, où la problématique des nuisances sonores est particulièrement prégnante, l'appréhension du bruit ferroviaire dans une vision « système infrastructure/matériel roulant » est désormais favorisée grâce à la mise en place d'une gouvernance à 2 niveaux comprenant :

- un comité régional du bruit ferroviaire, dont l'objectif est de favoriser les échanges et la prise de décisions entre les parties prenantes ;
- un comité technique, regroupant la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Ile-de-France (DRIEA), la Région Ile-de-France, RFF et SNCF, qui se réunit régulièrement pour faire un point sur l'avancement des opérations et prioriser les actions à mener.

Conformément à la réglementation relative à la limitation du niveau de bruit à l'émission, RFF respecte les niveaux de bruit perçu à proximité de l'infrastructure dont il a la charge.

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

Sur le réseau existant, RFF établit les données de classement des voies bruyantes : ces dernières sont transmises aux préfets en vue du classement de ces voies et de leur report dans les documents d'urbanisme locaux afin de maîtriser le développement de zones d'habitat le long des voies existantes. En application de l'article R571-48 du code de l'environnement, RFF est tenu de respecter les niveaux sonores maximaux autorisés par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats. Si cela n'est pas possible économiquement ou environnementalement, un traitement sur le bâti « qui tient compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit » est effectué, comme un isolement acoustique.

L'entreprise, conformément aux objectifs du Grenelle, s'engage par ailleurs depuis plusieurs années dans la résorption des Points Noirs Bruit ferroviaires (PNBf) sur le réseau existant par la mise en œuvre de protections acoustiques de type écrans, voire de protections de façades lorsque la réalisation d'écrans est techniquement impossible ou déraisonnable en terme de coûts. Ceci représente un investissement considérable : de 2008 à 2013, RFF s'est engagé à traiter certaines des zones les plus critiques pour un montant de 140 millions d'euros, tous financements confondus. A titre d'illustration, ce sont 829 bâtiments PNB traités ou en cours de traitement entre 2008 et 2013, ce qui équivaut à des mesures de protection bénéficiant à 11 214 personnes, et 6000 mètres linéaire d'écrans construits fin 2013.

### **Focus : Le traitement des nuisances sonores en Ile de France et en Rhône Alpes**

*En IDF, la réalisation des protections dans le cadre des sites pilotes PNB se poursuit avec la fin des travaux à Quincy-Sous-Sénart et la réception d'un écran de 2m de haut et 460ml, financé à hauteur de 25 % par RFF (25% Etat, 25% Région IDF, 20% Conseil Général de l'Essonne et 5% Communauté d'agglomération Le Val d'Yerres), et le début des travaux de réalisation d'écrans acoustiques à Bondy et Noisy-le-Sec. Ce projet, à financement ADEME (ADEME 43%, RFF 13%, Etat 20%, Région IDF 20%, Conseil Général de Seine-Saint-Denis 2%, Noisy-le-Sec 2%, Bondy 1%), a vu en 2013 la pose de 325ml d'écrans de 2 à 3 mètres de haut et la réalisation de diagnostics pour les logements devant faire l'objet de traitement de façade complémentaire. En Rhône-Alpes, au titre de la seule année 2013, 1000ml d'écrans acoustiques ont été construits et 7 opérations de résorption des PNB sont en cours (Vallée du Rhône, Vallée de la Maurienne et Lyon) au bénéfice de 1000 logements protégés par isolations de façades.*

#### *Nuisances sonores liées aux chantiers*

La limitation des nuisances sonores pendant les phases de chantier est également encadrée par une réglementation nationale.

Lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le maître d'ouvrage doit fournir aux préfets des départements et aux maires des communes sur le territoire où sont prévus les travaux et les installations de chantier, un document « prise en compte du bruit durant le chantier » récapitulant les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. La réglementation au titre du « bruit de voisinage » s'attache quant à elle à faire respecter des règles « d'emploi normal » des matériels sur les chantiers.

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

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« Offrir un réseau sûr et de qualité pour satisfaire les attentes de nos clients et parties prenantes »**

<b>Indicateurs</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Taux de ponctualité à l'arrivée 5 min (%)	88,4	88,3	87,3
Nombre de minutes perdues aux 100 km par les EF (min) :			
- Pour causes EF		-	1,95
- Pour causes GI et externes			1,20
Dépenses d'investissement visant à améliorer la régularité (M€)	23,6	27,3	27,4
Part des recettes commerciales fret issues des entreprises ferroviaires autres que Fret SNCF (%)	20,4	25	38
Satisfaction des clients (note sur 10)	-	6.2	-

Montant des dépenses d'investissement activées par les grands projets de développement (M€)	1 844,6	2 531,5	4 150,4
Montant des dépenses d'investissement activées par les projets régionaux de développement (M€)	692,5	708,0	995,2
Montant des dépenses d'investissement activées pour la mise en conformité du réseau (M€)	110,6	121,8	158,3
Montant des dépenses d'investissement activées pour le renouvellement et la performance du réseau (M€)	1 777,0	2 899,6	2 321,2
Montant des impôts et taxes (M€)	76,9	81,2	85,5
Nombre d'accidents de personnes sur le réseau (nb de personnes tuées)	88	73	84
Nombre d'accidents de personnes sur le réseau (nb de personnes blessées graves)	53	37	64(*)
Nombre d'accidents de personnes sur le réseau (nb de suicide)	332	356	288
Total des investissements sécurité (M€)	42,5	57,77	73,8
PN inscrits au Programme de sécurisation nationale supprimés (nombre)	4	4	8
Investissements consacrés à la résorption PNB, hors de projets de développement et de modernisation (M€)	6	8	9

(\*) L'augmentation conséquente du nombre de blessés graves pour l'année 2013 est due essentiellement à l'accident de Brétigny : 23 blessés graves pour ce seul évènement.

## 2.1.2 Favoriser une desserte équilibrée des territoires et accompagner les politiques d'aménagement

### a) Une infrastructure interconnectée, maillée et présente sur l'ensemble du territoire national

Le cœur des missions de RFF, l'accès au réseau, la définition des horaires et des services ferroviaires, la modernisation de l'infrastructure ou le développement de lignes nouvelles mettent en jeu la mobilité des personnes et la circulation des biens. Or la mobilité est systématiquement en question dans les grands enjeux de l'aménagement du territoire tels que l'insertion de la France en Europe, la nature des relations entre les villes et leurs vastes zones d'influence, la fragilité sociale et environnementale des espaces à l'écart du mouvement de métropolisation.

Propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, RFF est, sur ces questions, en interface avec les acteurs de l'aménagement, qu'ils soient nationaux, régionaux ou locaux. L'entreprise doit veiller à la cohérence de son réseau, mais en même temps, doit prendre en compte les attentes de ces acteurs. Ceux-ci sont très souvent des partenaires parce qu'ils sont ses clients ou qu'ils participent, telles les régions, au financement de la modernisation du réseau.

Mais RFF souhaite aussi sensibiliser les acteurs de l'aménagement sur le fait qu'ils ne peuvent pas tout attendre du réseau ferroviaire. Afin de permettre une accessibilité la plus large possible du territoire, la complémentarité des différents réseaux de transport doit être envisagée en axant les efforts là où ils se révèlent les plus pertinents. Pour les projets de ligne nouvelle, l'importance des investissements se traduit progressivement par la remise en cause du questionnement classique : ce ne sont plus les effets attendus d'une ligne nouvelle en matière de développement qui justifient un projet, mais bien le projet d'aménagement dans lequel s'insère cette dernière qui la légitime par les services qu'elle apporte aux territoires qu'elle dessert.

Afin de prendre en compte ces multiples dimensions, plusieurs actions ont été menées au cours de l'année 2013. Elles peuvent être regroupées en trois grandes catégories :

- la montée en qualité des études d'aménagement du territoire, notamment avec les bureaux d'études qui travaillent pour le compte de RFF, maître d'ouvrage ;
- l'insertion de RFF dans les réseaux de l'aménagement à travers des coopérations avec la DATAR (Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale) ou l'IHEDATE (Institut des Hautes Etudes de Développement et d'Aménagement des Territoires en Europe) ;
- la mobilisation des acteurs de l'aménagement sur ces thématiques avec RFF comme interface et initiateur de démarches innovantes.

### **Focus : le partenariat IHEDATE**

En 2013, RFF est devenu partenaire de l'IHEDATE. Créé en 1999 à l'initiative de la DATAR, cet institut permet à des professionnels confirmés de se former afin de :

- Faire progresser parmi les décideurs du territoire en France la compréhension des enjeux systémiques (économiques, sociaux, écologiques) auxquels font face les villes et territoires, et contribuer à la réflexion sur les conditions d'un développement et d'un aménagement durable ;
- Sensibiliser au management stratégique territorial des professionnels en capacité de jouer un rôle de passeurs et d'ensembliers au sein de leur entreprise, collectivité, association ou structure ministérielle ;
- Constituer un réseau, fondé sur la compréhension réciproque entre des acteurs appelés à travailler ensemble à l'élaboration de stratégies de développement et sur des projets d'aménagement (en 2012, le réseau des « anciens » compte plus de 500 personnes).

En 2013, année de lancement du partenariat avec l'IHEDATE, RFF a souhaité donner de l'ampleur et du sens à ce partenariat. Outre la première participation de deux auditeurs RFF au cycle de formation (les directeurs régionaux Provence Alpes Côtes d'Azur et Normandie), plusieurs actions ont été menées, comme l'accueil dans les locaux de l'entreprise du séminaire mensuel « Qui maîtrise les réseaux de communication ? ». En juillet, RFF a proposé un atelier de travail à une vingtaine d'auditeurs de l'IHEDATE qui devaient réfléchir à la question suivante : « Comment un projet de ligne ferroviaire nouvelle peut-il favoriser l'émergence d'un projet de territoire ? ». Pendant deux jours, le groupe s'est familiarisé aux problématiques de la conduite des grands projets ferroviaires avec l'aide de différents chefs de projet. En décembre, ils ont livré le fruit de leurs réflexions à travers une présentation orale et un document écrit qui a été diffusé à l'ensemble des collaborateurs de RFF via le site de communication interne Passerelles.

#### **b) La valorisation des actifs fonciers pour accompagner la mise en valeur du territoire**

Deuxième propriétaire foncier en France, RFF est à la tête d'un patrimoine diversifié, foncier et immobilier, rural et urbain, d'environ 103 000 ha, réparti sur l'ensemble du territoire. Pour l'essentiel, il est constitué d'emprises ferrées (97 000 ha) pour 50 000 km de voies et de 4,7 millions de m<sup>2</sup> de bâtiments. Pour l'entreprise, il s'agit de concilier les besoins ferroviaires futurs et les projets d'aménagement des collectivités. En partenariat avec les collectivités publiques, il contribue, notamment à la politique du logement en cédant des terrains à des collectivités locales ou à l'Etat pour aménager des équipements publics, des éco-quartiers et des logements dont certains sont à vocation sociale.

En général, RFF est rarement à l'origine d'une quelconque pollution des terrains dont il est propriétaire. En effet, l'entreprise ne réalise aucune opération matérielle d'exploitation sur ses terrains, et ne revêt généralement pas la qualité d'exploitant Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). En cas de cession de terrains, afin d'informer de façon exhaustive l'acquéreur et de sécuriser le processus de cession, RFF réalise à ses frais des diagnostics de sol, afin de déterminer précisément la nature et l'ampleur de la pollution si le terrain s'avère pollué (étude historique et le cas échéant, diagnostic avec sondage). Des études complémentaires, qui peuvent être menées par l'acquéreur, visent à définir les objectifs de dépollution en fonction de l'usage futur ou du projet de l'acquéreur et les techniques à employer pour atteindre ces objectifs. A l'instar de la découverte d'une pollution du sol ou du sous-sol, en cas de déchets polluants sur un terrain objet de cession, des investigations sont menées pour déterminer la nature et l'ampleur de la pollution, son origine et ses causes (déchets liés à l'absence de remise en état d'un ancien exploitant, lieu de décharge pour des tiers, etc.) et ses auteurs. Ces investigations permettent également à RFF de définir les différentes actions à mettre en œuvre : retrait des déchets, choix du mode de traitement en fonction des résultats du diagnostic et travaux de remédiation à la pollution éventuelle des sols et/ou des eaux sous-terraines.

### **Focus : Préservation des emprises : une valorisation durable pour les lignes inutilisées**

Une part infime du réseau ferré est constituée de lignes ferroviaires inutilisées. En répondant aux demandes de réutilisation des collectivités, RFF accompagne leurs projets locaux, en redonnant une utilité collective immédiate aux emprises tout en conservant un avenir ferroviaire hypothétique. Les transformations en voies vertes ou l'usage ferroviaire touristique contribuent à la mobilité durable.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« Favoriser une desserte équilibrée des territoires et accompagner les politiques d'aménagement »**

<b>Indicateurs</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Surfaces cédées dans l'année (ha)	-	271	220
Surfaces cédées pour la création de logement dans l'année (ha)	-	8	14
Logements créés (nombre)	-	572	1 173
Logements sociaux créés (nombre)	-	352	606
Part des km de lignes fermées dans l'année faisant l'objet de préservation de l'emprise (%)	-	65	67

### 2.1.3 Participer à la dynamisation du tissu économique et social

#### a) L'innovation au cœur du projet industriel

RFF entend faire de l'innovation un axe clé du développement du réseau, en aidant de jeunes entreprises à créer de nouveaux produits et services pour le marché ferroviaire, au profit des voyageurs et des territoires. Ainsi, en 2013, l'entreprise a organisé le premier « Challenge Innovation Fournisseurs Réseau Ferré de France » en coopération avec SNCF (équipe Ingénierie) et la DCF, et sous le parrainage de BPI France (Oséo) et du pôle de compétitivité de « ITrans ».

S'adressant directement aux jeunes entreprises innovantes (JEI), aux PME/PMI, ce Challenge a permis de détecter et de primer des idées nouvelles et applicables au réseau ferré national, autour de deux thèmes : les nouvelles technologies énergétiques et le traitement de l'information applicable au ferroviaire.

Pour le palmarès PME/PMI, 3 entreprises ont été primées :

- Trophée du Grand Vainqueur : ADELTELE EQUIPEMENT (Système de stockage intermédiaire d'énergie électrique à Supercapacités 1500VDC) ;
- Trophée de la Meilleure Innovation Développée : EPESEM (passage à niveau autonome) ;
- Trophée Coup de Cœur du jury : RINCENT ND TECHNOLOGIES (radar multifréquence autonome pour plateforme ferroviaire).

Pour le palmarès JEI, 3 entreprises ont été primées :

- Trophée du Grand Vainqueur : SI CONSULT (Système de détection et géolocalisation du vol de câble) ;
- Trophée de la Meilleure Innovation Développée : RHENOVIA PHARMA (capteurs d'informations pour un réseau qui communique) ;
- Trophée Coup de Cœur du jury : ECOME (géothermie pour bâtiments, quais et voies).

#### **Focus : Grands prix de l'Innovation de la Ville de Paris**

Depuis 2010, l'entreprise est partenaire des Grands Prix de l'innovation de la Ville de Paris qui mobilisent l'ensemble de la communauté des start-ups parisiennes et d'Ile de France. RFF participe ainsi à la sélection des dossiers et à leur valorisation au profit du développement de l'innovation en France, qu'elle soit technologique, technique ou sociale. Cette année, le premier Prix dans la catégorie « Technologies numériques » a été remis par le secrétaire général de RFF à la société « Fasterize », start-up spécialisée dans l'accélération des sites web par l'optimisation automatique du contenu de leurs pages, également appelée « Front End Optimization » ou FEO.

#### b) Un ancrage territorial fort

Pour l'évaluation de ses grands projets d'infrastructures, tels que la construction d'une LGV, la modernisation du réseau, l'électrification de voies ferrées, RFF, conformément au code du transport (article L1511-1 et L1511-2) effectue des analyses socio-économiques sur la base des référentiels établis par l'Etat.

Pour le maître d'ouvrage, il s'avère néanmoins difficile de mesurer les effets, d'un équipement ferroviaire sur le développement régional et l'aménagement du territoire. Ces effets sont multiples : amélioration de l'accessibilité, de l'image ou de la notoriété des sites nouvellement desservis, effets sur l'économie et le développement local via de nouvelles activités économiques, culturelles ou touristiques.



Le code des transports prévoit la réalisation d' « un bilan des résultats socio-économiques et sociaux [...] au plus tard cinq ans après [la] mise en service » de certains projets (article L. 1511-6).

Depuis la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) et son décret d'application de 1984, une quarantaine de bilans « ex post » ont été réalisés par les différents maîtres d'ouvrage, dont 7 lignes de chemin de fer à grande vitesse et 6 électrifications de lignes existantes. L'analyse des bilans LOTI montre à quel point il est difficile de monétariser les externalités d'un projet, quand bien même les témoignages des usagers et des acteurs locaux confirment l'apport positif sur l'efficacité économique et le développement socio-culturel des collectives concernées.

### **Focus : les bilans LOTI**

Réalisés par RFF, les bilans LOTI font l'objet d'une validation par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD) et sont rendus publics. Cette année, RFF a réalisé le Bilan LOTI de la LGV Est européenne phase 1. Dans son avis n°09145-01 de juillet 2013, le CGEDD fait notamment état, s'agissant des impacts sur l'environnement et le développement des territoires, du « dispositif très complet mis en œuvre par la SNCF, puis par RFF, pour prendre en compte les impacts environnementaux de l'opération à ses différentes étapes, veiller à la bonne mise en œuvre des mesures décidées pour réduire ou compenser les impacts environnementaux, et enfin procéder au bilan environnemental de l'opération cinq ans après la mise en service (...) » et du bilan dressé par RFF sur les questions de développement des territoires qui est « (...) bien documenté, faisant référence à de nombreuses études provenant de divers horizons » et de conclusions « bien étayées ».

<http://www.rff.fr/fr/gestion-page-d-accueil/actualites/publication-du-bilan-loti-de-la-lgv-est-europeenne-premiere-phase>

#### **c) RFF soutient les personnes éloignées de l'emploi**

RFF s'attache à prendre en compte les critères sociaux, environnementaux et sociétaux dans sa politique achat et dans la sélection de ses fournisseurs.

Maître d'ouvrage de l'aménagement du réseau, RFF délègue les travaux de construction et de modernisation de ses infrastructures à des entreprises mandataires qui doivent répondre à ses exigences en matière de responsabilité sociétale notamment en ce qui concerne la solidarité, l'insertion sociale ou la diffusion de la connaissance. RFF s'attache ainsi, en maîtrise d'ouvrage directe ou en maîtrise d'ouvrage mandatée, à ce qu'une part d'heure dans les marchés soit allouée à des emplois créés par l'insertion sociale.

RFF fait également appel à des entreprises spécialisées dans les grands projets d'infrastructures afin de mettre en œuvre ses chantiers d'envergure. Eiffage, Vinci, Bouygues, qui ont été engagés dans le cadre de contrat de partenariat ou de concession, notamment sur les projets de LGV appliquent aussi les exigences de RFF en matière de RSE.

Enfin, selon la loi, les activités de maintenance et de renouvellement sur le réseau existant sont déléguées par RFF à SNCF Infra qui bénéficie de la politique d'achats responsables structurée de SNCF. Cette politique ambitieuse est reconnue puisqu'en mai 2012, la SNCF s'est vu attribuer un Trophée européen du Développement durable pour sa politique d'achats responsables.

### **Focus : les travaux ferroviaires levier d'insertion sociale**

Parce que le réseau ferroviaire doit apporter bien plus qu'un mode de transport durable, RFF s'engage afin que les investissements qu'il réalise pour le développement et l'entretien de son réseau soient des leviers d'insertion sociale. La direction régionale PACA de RFF s'est fixée comme ambition de systématiser, dans le cadre des travaux qu'elle mène et lorsque les missions s'y prêtent, le recours aux personnes en insertion.

Pour cela, des conventions de partenariat ont été passées avec certaines structures en charge du déploiement des Plans Locaux d'Insertion : Emergences pour l'agglomération Marseille Provence Méditerranée et Maison pour l'Emploi pour l'agglomération de Toulon Provence Méditerranée. Les objectifs de ces conventions sont les suivants :

- conseiller RFF dans la mise en œuvre d'une politique d'insertion sociale ;
- promouvoir l'inscription des clauses de promotion de l'emploi dans les marchés de travaux, de services ou de prestations intellectuelles relevant de la compétence de RFF en Maîtrise d'ouvrage directe ou mandatée afin de développer l'offre d'insertion et de qualification sur le territoire ;
- apporter une réponse cohérente aux partenaires du monde économique ;
- recenser et traiter l'ensemble des offres d'emploi générées par les clauses de promotion de l'emploi sur les marchés de RFF ;
- favoriser l'insertion des publics en voie d'exclusion en mobilisant les mesures d'aide à l'embauche, les actions de mobilisation et de formation ;
- d'assurer le suivi et la bonne exécution de la clause de promotion de l'emploi au sein des entreprises et d'établir des reportings auprès de RFF.

Ainsi, dans le cadre de la réouverture du raccordement de Mourepiane (Marseille), environ 100 heures en insertion ont été effectuées pour des travaux préparatoires et des travaux de débroussaillage ; les travaux de troisième voie entre Marseille et Aubagne ont quant à eux permis de contractualiser 8 350 heures en insertion.

En Ile-de-France, pour la 8<sup>ème</sup> année consécutive, des chantiers d'insertion pour l'entretien de la Petite Ceinture sont mis en place avec 4 associations, soit 40 personnes pour un an et pour un montant de 124k€. Hors Petite Ceinture, une convention cadre « RFF, Transilien et Chantier Ecole » a été conclue sur 2012-2013 pour l'entretien des talus ferroviaires par des chantiers d'insertion, avec un budget annuel pour RFF de 115k€. En 2013, de tels chantiers ont été mis en œuvre pour l'entretien des talus ferroviaires d'Aval, de Stains et de Blanc-Mesnil pour un montant de 113k€, et des talus ferroviaires d'Epinay et de Deuil-la-Barre pour un montant de 102k€.

Pour son fonctionnement interne, RFF a fixé des objectifs à chaque direction régionale et au siège afin de favoriser le recours aux établissements adaptés (EA) et aux établissements et services d'aide par le travail (ESAT). L'accord du 28 juin 2013 relatif à l'emploi des travailleurs handicapés prévoit des objectifs exprimés en termes d'unités bénéficiaires (UB) sur les secteurs prioritaires suivants : moyens généraux, communication, restauration et location de salles, numérisation/indexation/reprographie.

#### d) Partenariats et mécénat

RFF noue de nombreux partenariats avec tous types de parties prenantes qui sont décrits tout au long de ce rapport (France Nature Environnement, IHEDATE, etc.). Les actions en matière de mécénat sont relativement limitées. RFF accompagne la Fédération Française d'Escrime et toutes les équipes de France, participant ainsi à la valorisation d'une discipline sportive porteuse de valeurs communes.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« Participer à la dynamisation du tissu économique et social »**

Indicateurs	2011	2012	2013
Montant de la taxe AGEFIPH annuelle (K€)	210,342	168,697	204,810
Montant des achats SNCF alloués au secteur protégé au nom et pour le compte de RFF (K€)	-	-	82,91 (*)
Equivalent emplois (EE) obtenus par le secteur protégé pour l'activité SNCF INFRA effectuée pour le compte de RFF (nombre)	-	-	3,51 (*)
Marchés avec clause d'insertion sociale sur le nombre total de marchés de l'activité SNCF INFRA passés pour RFF (nombre)	-	-	141 / 365 (*)
Nombre d'heures en insertion sociale réalisées par rapport au total du nombre d'heures en insertion contractualisées par l'activité SNCF INFRA pour le compte de RFF (heures)	-	-	68 271 / 68 940 (*)

(\*) : Ces indicateurs sont fournis par la direction des Achats SNCF. Leur périmètre est celui des achats faits par l'activité Infra pour le compte de RFF. Par ailleurs, RFF réalise en propre des actions pour soutenir les personnes éloignées de l'emploi. La construction d'indicateurs fiables et pertinents pour en rendre compte est en cours.

## 2.1.4 Développer les activités en mettant en œuvre les bonnes pratiques des affaires

RFF travaille exclusivement sur le territoire français et veille en conséquence à l'application du droit dans ses activités. En tant que maître d'ouvrage des projets, RFF exige des différents intervenants qu'ils s'engagent à respecter et faire respecter dans le périmètre d'influence qui leur est propre les normes internationales et européennes telles que les conventions de l'Organisation Internationale du Travail, les principes du Pacte mondial des Nations Unies et la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen. Les sujets concernant l'élimination du travail forcé ou obligatoire ou l'abolition effective du travail des enfants ne constituent pas d'enjeux majeurs pour RFF dans le contexte de son périmètre géographique d'intervention. Les sujets relatifs au respect de la liberté d'association et du droit de négociation collective ainsi qu'à l'élimination des discriminations en matière d'emploi et profession seront traités dans la partie « 2.3 Informations sociales » de ce rapport.

### a) *Ethique et déontologie*

En matière d'éthique et de déontologie, différents documents appellent les salariés à adopter le bon comportement selon une situation identifiée. Il s'agit du code de déontologie mis en place en 2008 et annexé au règlement intérieur de l'entreprise, qui pose un certain nombre de principes éthiques relatifs au droit et au respect des personnes, de l'instruction relative aux cadeaux d'entreprise, d'une Charte relative à l'utilisation des moyens informatiques et de communication, d'une note relative aux conditions de prise en charge des frais de représentation, et enfin depuis octobre 2013, d'une Charte d'utilisation des médias sociaux.

Dès 2008, RFF a créé un poste de responsable de la déontologie et un Comité de déontologie en décembre 2012.

La responsable de la déontologie, désignée par le président, a un statut de directeur. Elle a pour rôle de prévenir les risques de nature déontologique, de favoriser la mise en pratique des valeurs éthiques et d'assurer écoute et conseil sur ces sujets auprès des collaborateurs de RFF. Le cas échéant, elle peut être saisie par tout collaborateur en cas de question ou de doute sur l'application des principes et règles de conduite lors de situations particulières.

La responsable de la déontologie s'appuie sur un Comité de déontologie qui est une instance d'élaboration et de promotion de la déontologie au sein de RFF. Ce comité peut émettre toute recommandation et proposer des axes prioritaires de travail dans le cadre du déploiement et du développement du programme de déontologie. La responsable de la déontologie adresse un rapport annuel d'activité au président, présenté et discuté en Comité exécutif.

En 2013, il a été décidé de renforcer la veille en matière de respect des valeurs et principes relevant du code de déontologie. Un dispositif encadré d'alerte déontologique permettant de signaler des faits ou questionnements des collaborateurs sur des faits jugés graves a été mis en place. Une alerte professionnelle a été conçue sous la forme d'un traitement automatisé à partir d'une adresse mail *alerte.deontologie[ @ ]rff.fr*, protégée et accessible au seul responsable de la déontologie. Cette adresse sera opérationnelle en janvier 2014.

### **Focus : Charte d'utilisation des médias sociaux**

*Début novembre 2013, avec l'appui du comité de déontologie de RFF, la direction des Relations extérieures, de la Communication et de la Concertation a mis en place une Charte d'utilisation des médias sociaux afin de sensibiliser les collaborateurs à cette pratique.*

*Cette charte est constituée de 3 principes clés qui permettront aux « réseauteurs » de se prémunir de tout risque pouvant nuire à leur personne et à RFF :*

*Règle n°1 : Gardez toujours à l'esprit que ce que vous dites est rendu public et permanent ;*

*Règle n°2 : Parlez toujours en votre nom propre sans engager RFF ;*

*Règle n°3 : Ne diffusez pas d'information confidentielle et n'exploitez aucun élément officiel sans autorisation explicite.*

## **b) Prévention de la corruption et des conflits d'intérêts**

Différents dispositifs de contrôle ont été mis en place ou renforcés, en particulier autour du contrôle des marchés et de la politique des achats, à l'issue d'une mission dédiée à la prévention de la fraude et de la corruption dont les conclusions ont été rendues en 2005.

En ce concerne plus spécifiquement les marchés, le service vérification de la qualité des marchés au sein du pôle « Finances et achats » concourt, par l'exercice de contrôles essentiellement a priori, à la sécurisation des procédures de dévolution de marchés et de gestion contractuelle. Il facilite l'exercice par la Commission des marchés et des achats (COMA) de ses attributions, tant par l'instruction préalable des dossiers justiciables de son avis que par la coordination et la sélection des dossiers pour information. Présidée par un Conseiller maître à la Cour des comptes, représentant le président du Conseil d'administration, la COMA est composée, en sus de celui-ci, de huit autres membres : quatre administrateurs répartis à parts égales entre administrateurs désignés par le conseil parmi les personnalités choisies en raison de leur compétence et représentants des salariés et quatre fonctionnaires désignés respectivement par les ministres chargés de l'économie, du budget, de la concurrence et des transports. Siègent également le commissaire du Gouvernement et le chef de la Mission de contrôle économique et financier des transports, ou leurs représentants.

Cette commission émet un avis préalable à l'attribution de tout marché d'un montant supérieur à un seuil fixé par arrêté du ministre délégué chargé des transports, qui diffère selon qu'il s'agit de marchés de travaux, de fourniture ou de service.

En outre, depuis 2012, l'entreprise propose des formations juridiques spécifiques au respect des procédures en sus du manuel des Marchés, lequel comporte également une annexe sur les « principes déontologiques applicables en matière de passation des marchés et de relations avec les fournisseurs » (rapport du président sur la gouvernance et la gestion des risques de l'entreprise).

RFF appelle à la vigilance sur les situations pouvant faire naître des conflits d'intérêts. L'entreprise dispose d'une Charte de l'administrateur sur le conflit d'intérêts, annexée au règlement intérieur du Conseil d'administration. Le code de déontologie consacre également un chapitre spécifique aux conflits d'intérêts et interdit à tout salarié de RFF de traiter d'affaire dans laquelle il a, directement ou indirectement, un intérêt personnel, notamment familial ou financier, de nature à compromettre son indépendance.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« Développer les activités en mettant en œuvre les bonnes pratiques des affaires »**

<b>Indicateurs</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Saisines du déontologue (nombre)	6	6	3

## **2.2 Informations environnementales : développer une gestion écologique du réseau ferré national**

Le transport ferroviaire, au nom de ses performances environnementales, notamment en matière de réduction des émissions de gaz à effets de serre, d'efficacité énergétique et de consommation d'espace, représente une réelle opportunité pour la collectivité, à condition d'en limiter l'empreinte environnementale. Présent sur l'ensemble du territoire de par son infrastructure linéaire, RFF a le souci constant d'assurer la meilleure insertion possible de ses ouvrages dans l'environnement, et ce à un coût économiquement acceptable pour la collectivité. Un management environnemental global de l'infrastructure est le principal défi pour diminuer l'empreinte environnementale, maîtriser la consommation d'énergie, contribuer à la préservation de la biodiversité et à la qualité de l'eau et des milieux aquatiques, tels sont les principaux défis à relever.

En principe, RFF devrait rendre compte de l'impact environnemental de la totalité des activités et des sites qu'il contrôle, en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national. Toutefois, la séparation juridique et patrimoniale entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, RFF, et l'opérateur historique, SNCF d'une part, et la délégation à SNCF Infra de la maintenance et du renouvellement du réseau d'autre part, complique l'accès aux données. Ainsi, dans la perspective de l'unification du gestionnaire d'infrastructures, il a été par exemple décidé de reproduire les informations rendues publiques par SNCF sur les achats de matières premières concernant sans ambiguïté l'infrastructure (achats de ballast et de traverses).

## 2.2.1 Piloter les enjeux environnementaux

Plus de 2% de l'effectif total de RFF est dédié aux sujets environnementaux.

Outre l'unité Stratégie développement durable de la direction de la Stratégie, la direction du Développement et la direction de la Qualité du réseau et de la Maintenance déploient les politiques opérationnelles et assurent les missions de mise en qualité et environnement, respectivement pour les opérations d'investissements et pour les opérations de renouvellement et d'entretien sur le réseau existant. La direction Juridique assure la sécurité juridique de l'entreprise ; à cet effet, elle est chargée d'identifier et de prévenir les risques juridiques y compris en matière environnementale. La direction du Foncier et de l'Immobilier identifie notamment les impacts environnementaux de l'activité sur le patrimoine foncier et immobilier, notamment la pollution des sols et les consommations énergétiques des bâtiments.

Chaque direction régionale de RFF est dotée a minima d'un(e) chargé(e) de mission environnement qui assure la déclinaison régionale de la politique.

Créé en 2004, l'Animation Métier Environnement (AME) regroupe tous les responsables environnement en région et au siège, et des représentants des directions transverses (direction des Affaires juridiques, direction du Patrimoine, direction des Relations extérieures, de la Communication et de la Concertation représentée par l'unité en charge de la Concertation). Cette animation favorise les échanges et le partage d'informations entre les services du siège et les directions régionales pour développer et capitaliser l'expertise technique et juridique, objectif de sécurisation juridique et réglementaire des projets, mais également pour accompagner le développement de l'entreprise dans ses métiers de gestionnaire d'infrastructures de plein exercice. Des liens entre le réseau des « Correspondants concertation » et l'animation métier environnement existent et donnent lieu à des journées d'échanges communes.

### **Focus : Les directions régionales, des laboratoires d'idées pour des démarches locales innovantes pour favoriser l'échange et le partage autour des projets**

*Afin de limiter les nuisances du projet de raccordement ferroviaire de Mourepiane (Marseille), RFF s'est associé à l'Ecole Nationale Supérieure du Paysage et à une école primaire dans une démarche nommée « Archikids » permettant aux habitants, aux acteurs locaux, aux futurs concepteurs de projet que sont les étudiants en architecture et aux acteurs professionnels de réfléchir ensemble à la valorisation de terrains ferroviaires jouxtant la voie ferrée et de participer pleinement à la définition de l'aménagement et du devenir de leur environnement.*

### **Fresques dans les passages souterrains de gare**

*Afin d'améliorer la prestation des gares de Biot-Antibes et de Villeneuve-Loubet, et notamment d'éviter les nombreux tags sur les murs souterrains, un partenariat a été mis en place en 2013 avec une association d'action éducative et sociale. Grâce au travail d'un artiste local graffeur, la réalisation de fresques dans les passages souterrains a permis, aux dires des partenaires du projet, d'éclaircir les souterrains et d'obtenir une bonne image, voire de créer une identité de ces gares.*

### *Une politique interne éco-responsable*

- La gestion des déchets de la « vie au bureau » de RFF

Depuis 2007, RFF a mis en place le tri sélectif dans les bureaux du siège puis en 2012-2013 dans ceux de son deuxième bâtiment parisien. Cette action a été complétée par différents programmes de récupération et de recyclage des autres consommables : depuis 2007 piles usagées, depuis 2011 consommables des copieurs, lampes et tubes néon, et plus récemment deux machines pour le recyclage des canettes, bouteilles en plastique et gobelets sur l'un des deux sites parisiens. Ce dispositif de recyclage de canettes permet de reverser une somme à l'association Bouée d'espoir, association d'entraide citoyenne (1,4 k€ en 2013). Cette action sera étendue en 2014 au bâtiment du siège. Le tri sélectif est également réalisé en direction régionale avec des conteneurs d'ordures ménagères, du recyclage du papier, du carton et des verres.

Pour poursuivre dans cette démarche de progrès et de meilleure gestion des matières premières et de déchets, l'entreprise se prépare à la mise en place de la collecte des bio-déchets, à l'horizon 2015.

- La rationalisation des impressions

Une démarche de régulation des impressions a été entreprise depuis plusieurs années et plus récemment dans certaines directions régionales sous forme d'expérimentation. Cette action a un triple objectif : diminuer la consommation de papier, réaliser des économies et sécuriser et assurer la confidentialité des impressions vis-à-vis des personnes extérieures à l'entreprise, voire en interne pour certains documents. La diminution du nombre d'impressions constatée confirme la pertinence de ce système, qui devrait être déployé courant 2014. La mise en place d'un système de lecteur de badge sur les copieurs afin de sécuriser les impressions et d'éviter les tirages inutiles est également à l'étude.

Ce dispositif est complété par le recours à un centre de reprographie intégré (CRI) depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2013, dont l'objectif est de :

- améliorer le service ;
- diminuer le parc des photocopieurs et le gaspillage de photocopies ;
- renégocier le coût du papier (-8%) ;
- rationaliser le parc des imprimantes individuelles ;
- sécuriser des copies et des impressions (utilisation du badge) ;
- mettre en place d'une politique de « routage » des impressions.

Cette prestation, au bénéfice des occupants des deux immeubles parisiens a vocation à être progressivement déployée en région en 2014.

#### **Focus : une politique d'impression écologique**

*Dans le cadre de son activité Editions, la direction des Relations extérieures, de la Communication et de la Concertation produit, chaque année, plus de 80 000 documents, auxquels viennent s'ajouter les publications des directions centrales et régionales.*

*Soucieuse de la bonne diffusion de ces supports, puis du recyclage et de la gestion des déchets, la DRECC a entamé une démarche DD intitulée Politique d'impression écologique : le choix du papier, la recherche de fournisseurs « verts », la gestion des NPAI, chaque élément participe à l'efficacité de cette démarche. Initiée au siège courant 2013, sur les supports institutionnels de RFF, la démarche pourra ensuite être déployée pour l'ensemble des publications de RFF. Elle a déjà été saluée lors de présentations auprès d'autres entreprises ou de fournisseurs par exemple auprès du Board européen du plus grand papetier européen par exemple.*

*A titre d'illustration, l'utilisation de papier recyclé (papier 100% recyclé et aucun pelliculage de couverture) pour l'édition du RADD et du rapport financier 2012, du magazine Lignes d'avenir n°19 et des cartes de vœux (10 000 exemplaires) a permis d'économiser :*

- 7 687 kg de bois ;
- 99 851 L d'eau ;
- 8 431 kg de déchets (pour la décharge) ;
- 5 531 kWh d'énergie ;
- 708 kg de CO<sub>2</sub> ;
- 5 571 km parcourus en voiture.

- La rationalisation des déplacements

Au siège comme en direction régionale, l'accent a été mis depuis plusieurs années sur la rationalisation des déplacements. Outre l'incitation à l'utilisation de la visioconférence et de l'audioconférence, en 2013, la plupart des sites de RFF ont travaillé à la mise en place d'un PDE (Plan de Déplacement d'Entreprise), d'une cartographie des déplacements domicile-travail, des démarches informatives sur les modes doux (transports en commun), atelier vélo et formation à la conduite urbaine. A titre d'illustration, en Midi-Pyrénées, la DR prend ainsi en charge l'abonnement annuel à « Vél'O Toulouse », vélos en libre-service.

#### *Système de management environnemental*

RFF n'est pas engagé dans un processus de certification, cette dernière n'étant pas un objectif en soi pour l'entreprise. En revanche, les procédures de management de la qualité et de management de l'environnement que RFF met en œuvre en sa qualité de maître d'ouvrage s'inspirent de la norme ISO 9001 : Système de management de la qualité – Exigences, version 2008 et de la norme ISO 14001 : Système de management environnemental, version 2004.

Concernant plus spécifiquement les aspects environnementaux d'un projet, RFF s'assure :

- que les maîtres d'œuvre versent obligatoirement à leur dossier de consultation des entreprises une *Notice de Respect de l'Environnement* qui a notamment pour but de définir les dispositions que chaque entreprise doit prendre en termes de management environnemental et de développement durable dans le cadre de son marché, de préciser les points à prendre en compte par chaque entreprise concernant les nuisances liées à l'exécution des travaux, compte-tenu de la sensibilité des sites concernés ;
- que chaque entreprise de travaux établisse un *Plan de Respect des Engagements Environnement et développement durable*, lequel contient notamment la description de la sensibilité et des contraintes liées aux sites concernés par le chantier et les moyens mis en œuvre, les tâches de chantiers et leurs impacts sur l'environnement et les dispositions qu'elles imposent à chaque entreprise et sous-traitants et les dispositifs de protection de l'environnement ;
- que chaque entreprise élabore des *Procédures Particulières Environnement* lorsque des travaux spécifiques sont à réaliser ; elles décrivent les nuisances potentielles pouvant être générées par les travaux et les dispositions adoptées pour éviter ces nuisances.

Les atteintes à l'environnement sont traitées comme des non-conformités, et chaque entreprise remédie à ses frais et dans les plus brefs délais à toute atteinte portée à l'environnement de son fait.

En cas de maîtrise d'ouvrage mandatée, un *Plan de Management Développement Durable* précise les dispositions prises par le maître d'ouvrage mandaté pour gérer et répondre aux prescriptions de RFF, tel que les moyens et organisation, les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser/limiter l'impact écologique, à protéger l'environnement et à favoriser l'intégration du projet dans son environnement).

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« Piloter les enjeux environnementaux »**

Indicateurs	2011	2012	2013
<i>Formation bruit</i> Agents RFF formés aux sujets environnementaux (nombre) Formation en environnement dispensées (heures)	-	33 231 h	Pas de session 2013
<i>Formation protection de la nature</i> Agents RFF formés aux sujets environnementaux (nombre) Formation en environnement dispensées (heures)	-	19 133 h	5 (*) 35 h
<i>Formation loi sur l'eau</i> Agents RFF formés aux sujets environnementaux (nombre) Formation en environnement dispensées (heures)	-	64 84 h	9 (*) 63 h

(\*) Ces modules ont déjà été suivis par la quasi-totalité du public cible.

## 2.2.2 Réduire notre pression sur les ressources naturelles et diminuer notre empreinte environnementale

Le développement économique et démographique exerce des pressions croissantes sur les matières premières, les écosystèmes, les sols, l'air et l'eau. Au niveau de l'activité de RFF, le renouvellement des éléments constitutifs des infrastructures ferroviaires entraîne un prélèvement inévitable sur les ressources de la planète et génère d'importants volumes de déchets à traiter. Aussi, pour contribuer à préserver ces ressources naturelles, l'entreprise s'attache à optimiser leur utilisation, tout en cherchant des solutions innovantes dans lesquelles les déchets et produits usagés, réinjectés dans les circuits de création de valeur à travers le recyclage et la valorisation, deviennent de véritables ressources.

Passer d'une économie linéaire à une économie circulaire des déchets et de leur recyclage est le défi à relever à l'horizon 2020 en accentuant les efforts sur la recherche de nouvelles techniques permettant notamment d'augmenter la durée de vie des composants de l'infrastructure.

### **Focus 2013 : Lancement d'une étude RFF/SNCF sur l'industrialisation de la valorisation des produits de dépose**

*Pilotée par RFF et SNCF et réalisée par SNCF Consulting, cette étude vise à faire une cartographie de l'existant concernant les pratiques de valorisation pour 10 produits de dépose retenus (voie et signalisation) et vise à définir un processus cible de valorisation de chaque produit de dépose, avec un modèle économique. Cette étude a mis en évidence les bonnes pratiques à poursuivre, les fiches d'action et les expérimentations à mettre en œuvre pour industrialiser certaines pratiques. Ces actions seront lancées en 2014.*

#### **a) Sourcing matières premières**

La gestion des produits de dépose du réseau ferré national (RFN) entre dans cette démarche d'amélioration constante qui vise tout d'abord à prévenir la production de déchets et à traiter ces derniers en privilégiant autant que possible leur recyclage. Les matériaux principaux mobilisés dans le cycle d'activité de RFF consomment des quantités importantes de matière première, telles que :

- le ballast, pierres concassées sur lesquelles repose une voie de chemin de fer ; 2 640 milliers de tonnes achetées en 2012 (\*) ;
- les traverses, pièces en bois ou en béton posées en travers des voies ferrées sous les rails, pour en maintenir l'écartement et l'inclinaison,
  - traverses bois : 310 milliers d'unités achetées en 2012 (\*) ;
  - traverses béton : 1 460 milliers d'unités achetées en 2012 (\*) ;
- le rail, composé d'acier profilé lui-même comprenant principalement des minerais de fer.

(\*) La mise au point d'un indicateur fiable et pertinent sur ces quantités de matières premières achetées par le gestionnaire de réseau unifié est en construction. Les quantités de ressources achetées présentées ci-dessus sont celles qui ont été publiées dans le rapport RSE 2012 de SNCF (<http://www.sncf.com/fr/rse/rapport-annuel-rse>).

#### **b) Optimisation de la gestion des déchets**

Afin de mieux maîtriser la pression sur ces ressources, RFF réemploie ses produits usagés ou recycle ses déchets dès lors que cela est faisable techniquement, juridiquement et économiquement, tant dans ses activités « quotidiennes » que dans son activité de gestionnaire d'infrastructures, conformément à la hiérarchie des modes de traitement définis par la réglementation (articles L 541-1 et suivants du code de l'environnement : préparation en vue de la réutilisation, recyclage, valorisation, notamment valorisation énergétique, élimination). Il s'agit désormais pour l'entreprise de mieux gérer et valoriser les déchets par une approche industrielle reposant sur le réemploi des matériaux déposés, la mise en œuvre de plateformes pour le traitement des déchets etc.

Les rails en acier sont réutilisés quand leur niveau d'usure le permet, notamment pour les rails issus des Lignes à Grande Vitesse, souvent réutilisés pour des lignes à faible trafic, voire des voies de service, ou recyclés (100%) à travers des filières locales, l'acier étant alors vendu pour refonte.

Le ballast est en partie réutilisé à des fins ferroviaires, après criblage, voire retraitement. Une partie du ballast dégarni non réutilisé fait l'objet d'une revente, notamment dans l'optique de travaux routiers.

Les traverses bois créosotées encore en bon état technique sont réemployées dès lors que cela est possible (nécessité de débouchés immédiat sur une opération ferroviaire) et dans le respect des prescriptions réglementaires (notamment article L 541-1 s. code de l'environnement). S'agissant des traverses bois créosotées en fin de vie, RFF s'est engagé dans une politique de gestion responsable de ces déchets classés comme dangereux par la réglementation. Ainsi, l'interdiction de la vente aux professionnels a été décidée en 2008, et cette interdiction a été étendue aux particuliers en octobre 2009. Deux marchés cadres ont été passés pour le compte de RFF par SNCF Infra, l'un pour les traverses issues de l'entretien courant et du stock historique, donc des traverses réparties de manière diffuses sur le territoire et souvent en mauvais état, et l'autre pour les opérations de renouvellement de la voie, donc des quantités plus importantes et plus localisées, afin d'envoyer les traverses en fin de vie dans des filières agréées qui proposent une valorisation favorable d'un point de vue environnemental.



Pour rationaliser cette politique et rechercher une solution de long terme permettant de sécuriser le processus d'élimination des traverses, notamment de renforcer encore la traçabilité, et d'optimiser son bilan économique, RFF et SNCF Infra vont lancer au premier semestre 2014 un appel à propositions auprès d'industriels pour le traitement des traverses en bois créosotées par la cogénération, production simultanée de vapeur et d'électricité par la combustion des traverses.

### **c) L'utilisation des produits phytosanitaires**

Les produits phytosanitaires sont utilisés sur le réseau ferré national pour le désherbage de 70 000 km de voies ferrées (95 000 ha), pour prévenir et/ou détruire toute pousse végétative sur les voies et pistes de son réseau. Quoique nécessaires pour assurer la sécurité et la fiabilité des circulations, l'utilisation des produits phytosanitaires demeure un enjeu majeur pour préserver les nappes phréatiques et les eaux de surfaces. Ainsi, en 20 ans, RFF et son gestionnaire d'infrastructures délégué ont diminué de près de 40% la quantité des produits achetés. RFF travaille à rénover ses pratiques industrielles en matière de gestion et de maîtrise de la végétation, en développant des méthodes alternatives à l'usage de produits phytosanitaires dans les zones sensibles. En 2011, 134 tonnes de produits phytosanitaires ont été achetées, contre 108 en 2012 (\*).

L'externalisation du traitement de la végétation des « dépendances vertes » de l'infrastructure, partie attenante qui s'étend en moyenne au-delà de trois mètres après les voies, est actuellement en cours d'expérimentation. Trois contrats avec des prestataires spécialistes de l'entretien de la végétation ont été signés : ils s'engagent à définir par la suite un schéma directeur et des plans de gestion qui garantiront une maîtrise de la végétation respectueuse de l'environnement et compatible avec l'exploitation du réseau.

Le 14 juin 2013, RFF et SNCF Infra ont signé avec les ministères de l'environnement (MEDDE), de l'agriculture (MAAF) et de la santé (MASS) un accord de partenariat relatif à l'usage des herbicides sur les voies ferrées. Cet accord comporte trois axes : améliorer la connaissance de la conception et de la maintenance, améliorer les pratiques de traitement et améliorer les échanges et la communication vers le grand public. Cet accord voit aussi l'intégration du MASS pour améliorer la protection des captages d'eau potable et son inscription dans le plan ECOPHYTO 2018.

Pour RFF il y a un enjeu à améliorer la connaissance de ses consommations d'eau. Au-delà de l'utilisation d'eau sanitaire par son personnel, RFF s'attache à mieux connaître la consommation d'eau associée à l'épandage de produits phytosanitaires ainsi que celle des bâtiments utilisée pour son activité industrielle.

(\*) Les quantités de ressources achetées présentées ci-dessus sont celles qui ont été publiées dans le rapport RSE 2012 de SNCF (<http://www.sncf.com/fr/rse/rapport-annuel-rse>).

### *Déversements accidentels sur les chantiers*

A notre connaissance, il n'y a pas eu en 2013 de déversements accidentels significatifs de produits pouvant porter atteinte à l'environnement.

### **Focus : Des géotextiles anti-végétation pour préserver la ressource en eau**

Conscient de l'interrogation croissante du public et des scientifiques sur ces molécules et plus globalement sur les pratiques de désherbage (voie chimique), le monde ferroviaire joue la transparence pour construire un réseau durable et responsable et concilier performance économique et performance environnementale. Ensemble, RFF et SNCF se sont engagés dans une démarche de rationalisation des pratiques et d'expérimentation de nouvelles méthodes.

Ainsi, en région PACA, lors des travaux de réouverture de la ligne Avignon-Sorgues-Carpentras, traversée au fort potentiel écologique, deux kilomètres de géotextile (natte anti-végétation) ont été déroulés sous voie et piste entre Althen-des-Paluds et Entraigues-sur-Sorgues. L'objectif de l'expérimentation, qui a débuté en novembre 2013, est d'empêcher la végétation de pousser afin d'éviter l'épandage de produits phytosanitaires sur cette zone particulièrement sensible. Un suivi des résultats sera réalisé sur plusieurs années, jusqu'au renouvellement de la voie, et un retour d'expérience sera réalisé afin de juger de l'intérêt d'utiliser plus largement ce type de dispositif.

En IDF, cette expérimentation de techniques alternatives aux méthodes classiques d'entretien a été réalisée à hauteur des périmètres de protection immédiate et rapprochée du captage d'eau potable des sources du Dragon (St Loup de Naud dans le département du 77), avec la pose d'un géotextile sous pistes sur 3 km. L'Agence de l'Eau Seine Normandie est partenaire financier de cette expérimentation in situ.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« Réduire notre pression sur les ressources naturelles  
et diminuer notre empreinte environnementale »**

Indicateurs	2011	2012	2013
Volume de déchets produits : traverses bois créosotées (tonnes)	-	78 000	82 988
Volume de déchets produits : amiante retirée du patrimoine bâti (tonnes)	632	121	207(*)

(\*) Sur les 207 tonnes d'amiante retirées du patrimoine bâti de RFF, 72% ont été vitrifiées pour être réutilisées en sous-couche routière, les 28 % restant ayant été évacués en installations de traitement de déchets spécialisés.

### **2.2.3 S'engager dans la transition énergétique et participer à la lutte contre les changements climatiques**

RFF est pleinement conscient que la place du ferroviaire dans le système de transport est un enjeu pour la maîtrise des émissions de GES. En effet, pour respecter les objectifs du Facteur 4, il est notamment nécessaire de faire jouer au transport ferroviaire tout son rôle dans les politiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre, non pas parce qu'il consomme, la consommation globale d'énergie électrique sur le RFN représentant moins de 2% de la consommation d'énergie sur le territoire français (8 TWh vs 450 TWh), mais parce qu'il permet d'économiser. Au regard de l'ensemble des modes de transport de marchandises et de personnes à l'échelle du territoire, le réseau ferré est le support d'une mobilité alternative, plus durable car moins dépendante des énergies fossiles. En outre, si l'activité offre une alternative intéressante dans le cadre des politiques climatiques, elle ne dispense pas l'entreprise d'œuvrer en faveur de la diminution de ses propres émissions de GES.

#### **a) Diminuer notre Empreinte carbone**

*Le bilan carbone « vie au bureau » de RFF*

RFF établit son bilan de GES « vie au bureau » de manière triennale, conformément à l'article 75 de la loi du 12 juillet 2010 dite « Grenelle 2 » ; le bilan a été réalisé en 2012, à partir des données 2011. Pour les années à venir, RFF s'engage dans une démarche de progrès pour être en mesure de comptabiliser chaque année ses émissions de GES dues à son activité tertiaire.

Le bilan de la période 2009-2011 montre que les émissions du siège et des directions régionales de RFF ont naturellement suivi la croissance des effectifs de l'établissement passant de 5 900 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> en 2008-09 à 6 900 tonnes en 2011, soit +17%. Pour autant les émissions de GES par agent ont diminué de 5,2 tonnes en 2008-09 à 5,1 tonnes en 2011). RFF s'engage dans une démarche de progrès en se fixant un objectif de réduction des émissions de GES par agent d'environ 10% sur la période 2013-2015.

*Le bilan carbone des projets de LGV et de modernisation des lignes existantes sous maîtrise d'ouvrage RFF*

Le bilan carbone appliqué aux grands projets d'infrastructures ferroviaire conforte l'avantage du rail non seulement en tant que mode de transport durable mais aussi comme un moyen efficace de lutter contre le changement climatique. Le périmètre du bilan carbone d'une LGV prend en considération l'ensemble de la durée de vie du système de transport (conception, construction, exploitation), voire d'un périmètre plus large comprenant les infrastructures, les gares, le matériel roulant. Il permet ainsi d'identifier les principaux postes d'émissions liés à la construction, tel que le fonctionnement des matériels de chantier, le transport des matériaux, les techniques de terrassement, et d'en réduire les effets par la mise en place de plans d'actions et d'outils d'optimisation associés.

Si l'on considère maintenant, sous l'angle du réchauffement climatique, l'ensemble des émissions liées à la construction et au fonctionnement d'une ligne nouvelle et celles évitées grâce au report modal de la route et de l'aérien vers le ferroviaire, les avantages prédominent largement en faveur du ferroviaire.

### **b) Maîtriser notre consommation énergétique**

80% de l'énergie consommée sur le réseau ferroviaire est utilisée pour la traction des trains. Si une part de cette consommation est incompressible, il y a un enjeu à rechercher les gisements d'économies d'énergie. Alors que certaines actions sont plutôt du ressort des entreprises ferroviaires, comme la formation à l'éco-conduite, d'autres relèvent plus directement du gestionnaire d'infrastructures, comme clairement la conception des infrastructures avec un objectif de moindre consommation d'énergie ou encore les installations d'alimentation électrique permettant de récupérer l'énergie de freinage. Toutefois, l'amélioration des performances énergétiques du secteur ferroviaire doit être recherchée en privilégiant une approche système et dans le cadre d'une gouvernance adaptée.

En 2013, les travaux de conversion de la caténaire 1500V vers le 25kV entre Bellegarde et La Plaine-Genève illustrent le choix du gestionnaire de réseau de privilégier les systèmes d'électrification offrant des rendements supérieurs de l'ordre de trois fois.

Un second foyer d'économies d'énergie est à chercher du côté des bâtiments du gestionnaire d'infrastructures unifié. La mesure des consommations énergétiques des bâtiments est un enjeu central.

A l'avenir, le périmètre étendu du gestionnaire de réseau permettra de disposer d'une vision complète des émissions de GES liées à son activité tertiaire. Il sera alors possible de l'inscrire dans un cercle vertueux et donc définir de manière plus efficiente les cibles d'actions prioritaires de réductions.

### **c) Développer les ENR : RFF favorise la production d'électricité verte**

En 2011, RFF s'est associé à Eolfi (filiale de Veolia Environnement, rachetée par le groupe ASAH en 2012) au sein d'une société commune nommée Airefsol Energies, dont le but est de concevoir et développer des centrales de production d'électricité verte. Ainsi, RFF met à disposition des terrains inutiles à l'activité ferroviaire pour y implanter des centrales de production d'électricité photovoltaïque, et EOLFI apporte son expertise dans les énergies renouvelables.

Les possibilités pour l'entreprise de contribuer au développement des ENR peuvent également passer par le développement d'offre locative de terrains par exemple pour des entreprises de biomasse, la rénovation du patrimoine bâti pour intégrer lors de rénovations lourdes des sources d'approvisionnement provenant d'énergies renouvelable ou encore le verdissement de son approvisionnement en énergie.

### **d) S'adapter aux conséquences du changement climatique**

Lors du séminaire organisé en juin 2013 par le ministère des transports concernant le Plan National d'adaptation aux Changements Climatiques (PNACC), RFF et SNCF ont présenté conjointement les études destinées à évaluer la résilience et l'adaptation du système ferroviaire au changement climatique, respectivement étude « Résilience » pour RFF et étude « ClimatD'Rail » pour SNCF. Il en ressort que les normes de construction et les procédures d'entretien du réseau sont des paramètres clés.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« S'engager dans la transition énergétique et  
participer à la lutte contre les changements climatiques »**

<b>Indicateurs</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Emissions de GES de l'activité propre de RFF (en TéquCO <sub>2</sub> )	-	6 900	-
Emissions de GES de la gestion du réseau ferré -en TéquCO <sub>2</sub> -en kéqCO <sub>2</sub> par sillon-km	-	354 000 0.65	-
Consommation d'électricité propre du réseau ferroviaire national (MWh)	793,6	783,7	783
Part des trains circulant en traction électrique (%)	76,8	77,1	77,4 (*)

(\*) dont, par activité : TAGV : 100% ; TGL : 80.9% ; TER : 55 % ; Transilien : 96.9 % ; Fret : 74. 6%

## 2.2.4 Préserver la biodiversité et améliorer l’empreinte environnementale de nos activités

La politique de préservation de la biodiversité en France repose principalement sur deux axes :

- le renforcement de la protection des milieux naturels d’une part ;
- la limitation de la détérioration des habitats et de la perturbation des espèces d’autre part.

RFF est particulièrement concerné par l’enjeu de préservation de la biodiversité. Les lignes ferroviaires peuvent modifier la cohérence écologique des écosystèmes et réduire les échanges entre espèces. Toutefois, les voies ferrées peuvent également jouer le rôle de corridors écologiques, couloirs de refuge ou de passage pour certaines espèces. Entreprise publique citoyenne, RFF place la performance écologique au cœur des projets de lignes nouvelles et de la gestion du réseau existant. Parce qu’il s’agit d’une thématique locale, ancrée dans les territoires, dont les bénéfices rendus sont globaux et collectifs, et parce qu’une harmonie entre les projets ferroviaires et la préservation de la biodiversité est possible, RFF inscrit cette dernière dans la mise en valeur du réseau, en s’attachant à préserver, restaurer et valoriser la biodiversité aux abords du réseau existant et dans le cadre du développement de lignes nouvelles sur le territoire.

### *a) Intégrer la biodiversité dans tous les projets*

Pour l’entreprise, la prise en compte de l’environnement dans les études des projets ferroviaires obéit à un processus itératif de concertation, de consultation de l’ensemble des services, spécialistes, experts du domaine au fur et à mesure de la définition et conception du projet à des échelles de précision croissantes. RFF, en tant que gestionnaire d’infrastructures et maître d’ouvrage, privilégie en premier lieu l’évitement des impacts sur les milieux naturels dès le début de la conception des projets.

Cette démarche d’évaluation environnementale en continu est réalisée depuis les premières phases d’études jusqu’à la réalisation des travaux, et au-delà par suivi après la mise en service de l’ouvrage. A chaque étape du projet, les impacts qui ne peuvent être évités sont réduits, ou donnent lieu à compensation : construction de passages à faunes ou d’ouvrages hydrauliques pour le franchissement des cours d’eau, création/restauration d’habitats pour les espèces protégées (mares, souterrains, prairies), reboisement compensateur, etc. D’autres mesures d’accompagnement peuvent par exemple mettre en valeur des sites d’intérêt écologique à proximité des lignes nouvelles.

Ces mesures sont l’aboutissement d’une trentaine d’années d’expérience et de progrès en matière d’ingénierie environnementale. Afin d’intégrer une approche développement durable toujours plus exigeante dans tous ses projets, RFF développe également ses propres outils et référentiels, en complément de ceux imposés par la loi (études d’impact, analyse socio-économique...) : outil d’évaluation des investissements sous l’angle de leur contribution au développement durable, nommé outil « Cotation développement durable des projets d’investissement de RFF », et plan de management pour les projets d’investissements, référentiels propres de système de management environnemental sur les chantiers.

RFF s’attache à mettre à profit cette riche expérience pour optimiser sa politique de modernisation, de renouvellement et de maintenance du réseau en visant à gérer, réduire et/ou anticiper les risques générés par ces activités industrielles.

### **Focus : Un projet de recherche visant à mieux appréhender notre impact environnemental**

*RFF, SNCF Infra et le CEREMA (réseau scientifique et technique du ministère de l’écologie) ont mis au point un projet permettant de construire et de tester une méthodologie pour évaluer les impacts d’une ligne ferroviaire dans son environnement. Ce projet co-financé, de plus de 200 000€, vise à investiguer 4 sites vulnérables d’un point de vue environnemental et à isoler au mieux les impacts de la ligne dans son environnement.*

### *b) Intégrer le concept de Trame verte et bleue dans la gestion du réseau existant*

Pour diminuer la fragmentation écologique des territoires, l’Etat a fixé la constitution d’ici à 2012 d’une Trame verte et bleue (TVB). Mesure phare du Grenelle de l’Environnement qui porte l’ambition d’enrayer le déclin de la biodiversité au travers de la préservation et de la restauration des continuités écologiques, cette initiative constitue un outil d’aménagement du territoire qui vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent, à l’échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales, de circuler, de s’alimenter, de se reproduire et de se reposer.

Les infrastructures linéaires (canaux, voies ferrées, transport d'énergie...) qui maillent l'ensemble du territoire interagissent avec les milieux naturels et de ce fait, ont été initialement identifiées comme des causes potentielles de fragmentation écologique des territoires. Or elles peuvent aussi se transformer en réservoirs de biodiversité et, dans certains cas, en corridors écologiques si un aménagement et un entretien favorables sont mis en place.

Pour RFF, l'enjeu est d'accompagner la mise en place de la Trame verte et bleue dès lors que les exigences environnementales sont compatibles avec l'exploitation du réseau et de prendre en compte les schémas régionaux de cohérence écologique. Son rôle est d'évaluer, d'une part, comment l'infrastructure fragmente les espaces et les continuités écologiques, et d'autre part, si elle joue un rôle bénéfique de refuge, de dispersion et de facilitation des déplacements pour certaines espèces.

Plusieurs projets de recherche ont été lancés récemment afin d'approfondir ces deux questions, avec l'objectif à moyen terme de disposer d'indicateurs permettant d'évaluer les impacts sur la biodiversité le plus précisément possible. A titre d'exemple, afin d'approfondir sa connaissance des relations entre biodiversité ordinaire et réseau ferroviaire existant, RFF a conduit deux études dans le cadre d'une thèse de doctorat CIFRE, l'une relative à la biodiversité ordinaire dans et autour des emprises de RFF sur une ligne classique (TER) et LGV dans le département de la Seine-et-Marne, l'autre relative aux emprises ferroviaires comme habitats/territoires de chasse pour les chauves-souris communes. Ces deux études montrent que le réseau existant n'est pas seulement une barrière pour la biodiversité mais qu'il peut faire partie d'une trame de biodiversité « ordinaire » en fonction des taxons, des espèces et de la matrice paysagère).

#### **Focus : la biodiversité sur la Petite Ceinture en IDF**

*Du 27 décembre 2012 au 14 février 2013, une concertation sur le devenir de la Petite Ceinture a été menée par la Ville de Paris et RFF.*

*Le Conseil de Paris, lors de la séance des 22 et 23 avril 2013 a émis le vœu que « (...) soit lancée en 2013 une étude sur les services écologiques de la Petite Ceinture (rôle thermorégulateur, corridor biologique, etc.) pour les mesurer et préciser les conditions qui permettraient de les améliorer. »*

*Cette étude approfondira les volets biodiversité et adaptation du territoire au changement climatique, dans le prolongement de l'étude réalisée en 2011 et 2012 par l'Atelier Parisien d'Urbanisme sur le devenir de la Petite Ceinture. Elle anticipe sur une démarche plus large de compréhension des services rendus par les espaces verts et espaces naturels dans le milieu urbain dense. En décembre 2013, une convention a été signée entre RFF et la Ville de Paris pour le lancement d'une étude écologique de la Petite Ceinture d'une durée de 18 mois (budget : 115k€ dont 78% de financement RFF, 22% Ville de Paris)*

### **2.2.5 Améliorer la connaissance de l'environnement et favoriser l'innovation**

RFF devient un acteur fort de la connaissance pour ces derniers, qu'il s'agisse d'actions menées par l'entreprise avec des associations locales de préservation de la nature ou bien encore de projets de recherche menés au niveau national, sur des sujets tels que :

- la perméabilité écologique transversale du réseau ferroviaire par le déploiement de nouveaux protocoles scientifiques ;
- la détermination des groupes d'espèces les plus concernés par la fragmentation ;
- la mise au point d'un catalogue de mesures de restauration des continuités écologiques et de leurs abords pour améliorer la transparence écologique du réseau.

Dans le cadre de leur partenariat, France Nature Environnement (FNE) et RFF travaillent ensemble afin d'améliorer l'intégration de la biodiversité dans le réseau existant et dans les projets de développement ferroviaire, de mener une réflexion sur les enjeux et les impacts des lignes ferroviaires sur l'aménagement et l'accessibilité des territoires, de sauvegarder les emprises non utilisées par RFF en donnant la priorité au monde ferroviaire à toute autre réutilisation possible.

Cette volonté de mieux connaître permet également à l'entreprise d'investir dans la recherche de solutions innovantes plus respectueuses de l'environnement et des milieux. En développant le réseau ferré de manière éco-responsable pour tous les publics, RFF leur donne accès à un mode de transport respectueux des hommes, des territoires et de l'environnement.

### **Focus : Instituer des partenariats et agir dans la durée**

RFF s'appuie par ailleurs sur certaines parties prenantes dans le processus d'élaboration de sa politique. Ainsi, en 2012, un guide de bonnes pratiques environnementales (guide « biodiversité et grands projets ferroviaires : intégrer les enjeux écologiques dès le stade des études »), a été élaboré avec FNE. Aboutissement d'un partenariat de trois ans au budget de 120 k€ annuel, ce guide, à destination des maîtres d'ouvrage et des adhérents d'une association de protection de la nature et de l'environnement, se veut avant tout pédagogique. Son objectif est d'allier mobilité durable et respect de la biodiversité. Pédagogique, ce guide explique la manière opérationnelle dont la biodiversité doit être prise en compte aux différentes étapes du projet ferroviaire. Le document propose également un cadre d'échanges structurés entre l'entreprise et les associations environnementales.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« Améliorer la connaissance de l'environnement et favoriser l'innovation »**

<b>Indicateurs</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Montant des provisions environnementales globales (M€)	127,8	116,7	115,0
Projets d'études en R&D (nombre)	22	21	21
Montant des investissements en R&D consacrés à l'environnement (K€)	343	134	342

### **2.3 Informations sociales : un engagement d'exemplarité dans la gestion et le développement de nos ressources humaines**

Pour RFF, il est indispensable de porter un regard attentif sur la satisfaction au travail du personnel mais également sur son niveau de qualification, le développement de ses compétences, les collaborateurs constituant la seule véritable ressource productive de RFF et donc un levier essentiel de la performance de l'entreprise.

Différentes mesures ont été prises par RFF pour assurer une gestion anticipatrice et préventive de ses ressources humaines, gestion respectueuse des règles et principes posés par le code du travail et les conventions fondamentales de l'OIT et également des valeurs relatives à la RSE (lutte contre les discriminations en matière d'emploi et de profession, promotion de la diversité, qualité du dialogue social, santé et sécurité au travail, etc.).

Les activités de RFF se déroulent sur le territoire français et s'inscrivent dans le respect du code du travail.

#### ***En 2013, un accord de méthode signé à RFF pour accompagner le projet de réforme ferroviaire***

*Le Gouvernement a engagé une réforme ferroviaire dans le but de moderniser le service public ferroviaire, et le rendre plus efficace et moins coûteux, au service de tous les Français. La réforme propose de créer un groupe industriel public intégré réunissant le transporteur et le gestionnaire d'infrastructures unifié avec un pilotage commun, des synergies industrielles et une vraie unité sociale. Le projet de loi a été présenté au Conseil des ministres le 16 octobre 2013 et il sera examiné par le Parlement au printemps 2014.*

*La réforme propose de rassembler en un gestionnaire d'infrastructures unique les acteurs en charge de l'infrastructure aujourd'hui dispersés et mal coordonnés (RFF, SNCF Infra et la Direction des circulations ferroviaires de SNCF).*

*Une des conditions du succès de l'unification du gestionnaire d'infrastructures est la capacité de RFF à s'intégrer pleinement dans cette trajectoire par la mobilisation de ses salariés et de leurs savoir-faire. Cela implique de donner à chacun les éléments indispensables de visibilité, de sécurité personnelle, de valorisation de ses compétences, lui permettant de participer pleinement à la mise en œuvre de la future réforme.*

*Dans cette optique, la Direction de RFF et les trois organisations syndicales représentatives dans l'entreprise, la CFDT, l'UNSA RFF et la CFE-CGC ont signé le 23 juillet 2013 un accord de méthode visant à accompagner le projet de réforme ferroviaire en cours. Cet accord est porteur d'engagements de la Direction en matière de garantie et d'amélioration du cadre social actuel au sein de RFF, de l'emploi des salariés, de sécurisation des parcours professionnels, de valorisation des compétences, de consultation des instances de représentation du personnel, pendant la période de constitution et de mise en œuvre de la réforme. L'accord de méthode fixe également les modalités d'un accompagnement social et humain de la réforme ferroviaire y compris par le management, en encadrant les mises à disposition de personnel entre RFF et SNCF et les modes de fonctionnement collaboratifs mis en place dans l'intervalle. Enfin un dispositif de veille sociale est mis en place pendant toute la période transitoire de constitution d'un gestionnaire d'infrastructures de plein exercice afin de faire remonter et traiter les difficultés rencontrées par les collaborateurs de l'entreprise.*

### **2.3.1 Mener une politique dynamique en faveur de l'emploi pérenne et du bien-être au travail**

Le succès durable d'une entreprise repose sur les compétences et l'investissement des femmes et des hommes qui la composent, mais aussi sur leur complémentarité. RFF s'attache à offrir à ses salariés un environnement professionnel épanouissant et des perspectives d'avenir motivantes.

La direction des Ressources Humaines (DRH) accompagne et soutient la stratégie de RFF en développant ses ressources humaines, en cohérence avec ses engagements et ses priorités, et fournit aux directions les ressources nécessaires (en ressources humaines et en locaux) pour leur permettre de mener à bien leurs missions et d'atteindre leurs objectifs. Elle élabore et met en œuvre une stratégie d'emploi et de compétences cohérente avec les orientations stratégiques, dans le respect du budget de masse salariale fixé, organise le dialogue social conjointement avec la direction du Développement social et humain et conclut les accords paritaires.

La politique de prévention des risques professionnels relève de la direction du Développement social et humain (DDSH) dont l'une des missions est de favoriser une meilleure qualité de vie au travail.

Une démarche de cartographie des risques RH a été lancée en 2013 avec l'appui et la méthodologie de la direction de l'Audit et des Risques. Une consolidation de la filière RH (DRH/DDSH) est prévue début 2014 afin notamment d'établir un plan d'actions commun de maîtrise des risques.

#### **a) Effectif**

L'effectif total de RFF au 31 décembre 2013 s'élève à 1600 collaborateurs (présents) dont 87 collaborateurs mis à disposition (MAD). Le rythme de croissance est maintenu en 2013 (environ + 7 %), même si l'on note un ralentissement de la croissance de l'entreprise à partir de la fin d'année, à replacer dans la perspective du gestionnaire d'infrastructures unifié.

RFF a par ailleurs embauché, par mois en moyenne sur l'année, 80 collaborateurs en contrat à durée déterminée (CDD) au cours de l'année écoulée.

Le nombre de salariés embauchés en 2013 de moins de 25 ans s'est élevé 49 (total des CDI, CDD et MAD) et celui des plus de 50 ans à 33.

Eu égard à leur faible nombre, les licenciements ne sont pas un enjeu majeur pour RFF.

#### **Focus : Accord de méthode et maintien dans l'emploi**

*Par l'accord de méthode du 23 juillet 2013, et afin de prendre en compte le processus d'évolution du secteur ferroviaire dont les caractéristiques juridiques, organisationnelles ou sociales ne sont pas connues, la Direction de l'entreprise s'est engagée à maintenir tous les salariés et leurs emplois pendant toute la durée de l'accord. Cela signifie qu'aucune évolution d'organisation, même à titre expérimental, liée au cadre du projet de réforme entraînant une modification du contrat de travail ne peut être imposée à un collaborateur de RFF. Cela concerne les hypothèses de rupture du contrat de travail mais également les mobilités fonctionnelles et/ou géographiques.*

## **b) Rémunération**

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

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

Des campagnes d'augmentation générale et individuelles sont régulièrement menées. En 2013, la Direction a souhaité simplifier la politique salariale perçue au regard des résultats du baromètre social comme complexe, et responsabiliser davantage les managers. Elle a ainsi arrêté une politique salariale basée sur les principes suivants :

- La gestion d'un budget d'augmentation et d'évolution salariales par les directeurs

Un budget de 1,5% de la masse salariale leur a été attribué, avec une augmentation générale pour les ETAM de 1% au moins. A été maintenu le critère de performance avérée dans le poste. Un effort particulier a ainsi été porté pour les plus bas salaires. En 2013, 93% des personnes éligibles ont ainsi bénéficiés d'une augmentation.

- Un budget GPEC et réduction des écarts salariaux fixé à 0,5% est géré par la DRH

Les promotions font l'objet d'évolutions salariales échelonnées dans le temps en lien avec la prise de poste.

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

La performance individuelle est rémunérée au moyen d'un complément de salaire. Environ 140 collaborateurs (directeurs et chefs de services en direction régionale) sont également éligibles à une part variable versée en fonction de l'atteinte de leurs objectifs personnels.

La performance collective de tous les collaborateurs est également rémunérée via l'intéressement aux résultats de l'entreprise. Le 3<sup>ème</sup> accord sur l'intéressement a été signé avec les partenaires sociaux pour la période 2012-2014. Le montant de l'intéressement en 2013 a été de 2,91%.

### **Focus : Accord épargne salariale**

*Cet accord, signé le 23 décembre 2011 entre RFF et les syndicats (CFDT, CFE-CGC, UNSA RF) pour une durée indéterminée, permet aux salariés de se constituer une épargne, à moyen ou long terme (PEE ou PERCO), avec un abondement de l'entreprise. Il définit les conditions générales et particulières d'ouverture, d'alimentation mais également les taux d'abondement de ces comptes.*

## **c) Dialogue social en entreprise :**

En plaçant les notions de cohésion sociale et de développement humain au centre de son projet d'entreprise, RFF a donné à ses collaborateurs et à leurs représentants un rôle et une place privilégiée. La direction de l'entreprise a ainsi eu à cœur d'instaurer et de maintenir un dialogue social de qualité au-delà des négociations obligatoires. En témoigne l'organisation des relations avec les partenaires sociaux qu'a établie l'entreprise, par différents accords, notamment les plus récents liés au projet de réforme ferroviaire. En 2013, la direction de l'entreprise et les organisations syndicales représentatives ont ainsi inscrit le principe que, de la qualité du dialogue social établie avec l'ensemble des instances représentatives du personnel en place découlera une capacité à œuvrer à la construction sociale du futur gestionnaire d'infrastructures.

*Les accords conclus avec les organisations syndicales*



La richesse du dialogue social se mesure également aux accords conclus avec les organisations syndicales. L'accord collectif sur le droit syndical, signé entre RFF et les syndicats (CFDT, CFE-CGC, UNSA RFF) le 22 juin 2012 pour une durée de 2 ans a pour objectif de mettre à la disposition des représentants du personnel des moyens techniques, des formations et des modalités d'assistance et/ou de remplacement ainsi qu'un crédit d'heures spécifique selon l'organisme représentatif et son statut au sein de cette structure. Cet accord a été conclu afin que les représentants du personnel puissent exercer leurs mandats dans les meilleures conditions. L'accord de méthode du 23 juillet 2013 visant à accompagner le projet de réforme ferroviaire en cours a complété ce dispositif en attribuant aux représentants du personnel des moyens spécifiques en cas d'évolution significative de l'entreprise et de son environnement :

- assistance à la négociation ;
- remplacement temporaire de certains représentants du personnel ou syndicaux en cas d'accroissement significatif de l'activité liée à leur mandat ;
- réunion de concertation d'urgence avec la Direction en cas de risque de conflit collectif ;
- autres moyens tels que crédit d'heures, budget d'études et recours à des compétences internes.

En outre, complétant un corpus d'accords collectifs déjà très riche, ont été conclus en 2013, en sus de l'accord de méthode du relatif à l'accompagnement du projet de réforme ferroviaire du 23 juillet, un avenant à l'accord collectif relatif à l'organisation des CHSCT (21 février 2013) et un accord d'entreprise en faveur des travailleurs handicapés (28 juin 2013).

#### *Le Comité d'Entreprise*

Si la mission première du Comité d'Entreprise (CE) concerne ses attributions économiques et professionnelles (commissions relatives à la formation professionnelle, l'égalité professionnelle, le logement, la mutuelle-prévoyance...), le CE joue un rôle essentiel en matière sociale et culturelle qui permet aux salariés et à leurs ayants droit de bénéficier de prestations, billetteries, voyages, activités sportives ou culturelles à des conditions avantageuses.

L'importance du rôle du CE à RFF a d'ailleurs été réaffirmé dans l'accord de méthode dont les modalités d'information et de consultation ont été renforcées par l'accord de méthode du 23 juillet 2013.

#### *Les Comités d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail*

RFF a également souhaité être exemplaire en matière de filière hygiène, sécurité et conditions de travail : la mise en place d'un CHSCT n'est obligatoire que pour un effectif supérieur à 50 salariés. Or, chaque établissement de RFF (le siège, l'immeuble accueillant deux directions du siège et la DR Ile-de-France, et les 11 autres directions régionales) dispose depuis 2002 de son propre CHSCT.

#### **d) Le bien-être au travail, un objectif fort de l'Entreprise**

Pour l'entreprise, la qualité de vie au travail est étroitement liée aux questions de santé des collaborateurs. La politique globale déployée par RFF vise à progresser de manière constante sur les conditions de vie au travail, et plus généralement sur le « bien-être » au travail.

#### *Organisation du temps de travail :*

27 jours de congés payés sont attribués par an. Aux termes de l'accord relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail signé entre RFF et les organisations syndicales en 2002, modifié en 2012 (pour une durée indéterminée), la réduction du temps de travail s'applique à tous les agents de RFF, sauf aux cadres dirigeants.

La réduction du temps de travail est obtenue grâce à un aménagement d'ensemble :

- le nombre d'heures travaillées par an est de 1583 heures (au lieu du maximum légal de 1607 heures) avec au choix pour les agents la possibilité d'opter pour un horaire hebdomadaire de soit de 37 heures 17 minutes soit 38h20 (avec dans cette hypothèse l'octroi de 6 j de récupération),
- quel que soit l'horaire, le nombre de jours RTT par agent est de 10 jours par an,
- deux jours de fermeture par an.

Cela conduit à un total de 45 jours de congé en dehors des congés spéciaux pour évènement familial prévus dans l'accord collectif.

A noter enfin que les collaborateurs disposent d'une certaine souplesse en ce qui concerne les horaires de travail. Des plages horaires ont été définies : entre 7h30 et 10h30 pour l'arrivée et entre 16h00 et 19h30 pour le départ (vendredi ou veille de jours fériés de 15h00 à 18h30).

### *Le temps partiel*

Sur 1 600 salariés en 2013, 97 ont choisi d'être en temps partiel. La Charte de la parentalité signée en mai 2009 atteste de la volonté de l'entreprise de s'inscrire dans une approche de soutien de la parentalité. L'entreprise donne une suite favorable à toutes les demandes de temps partiel exprimée par une mère ou un père pour s'occuper de son ou ses enfant(s).

Au titre de la politique de l'entreprise en faveur de la qualité de vie au travail a été lancée en 2013 une expérimentation du télétravail, avec notamment comme objectif de mesurer les conséquences de ce nouveau mode organisationnel en terme d'amélioration des conditions de travail des collaborateurs de RFF.

### **Focus : RFF explore de nouvelles pistes pour le bien-être de ses salariés**

*Un panel constitué de 45 collaborateurs représentatifs des métiers et des affectations à RFF a expérimenté le télétravail du 4 février 2013 au 28 juin 2013. L'objectif principal de l'expérimentation de ce nouveau mode d'organisation du travail était de :*

*mesurer l'augmentation du bien-être des collaborateurs par une diminution des temps de transports, et l'amélioration des conditions de travail et de leur efficacité ;*

*vérifier les conditions d'une mise en place réussie du télétravail et identifier les préconisations éventuelles (à partir également d'un benchmark auprès d'autres entreprises.*

*Le bilan de cette expérimentation est positif car cela a permis de montrer une large adhésion à ce mode de travail de ceux qui l'ont expérimenté, sentiment partagé par leurs managers et leur environnement, et d'ores et déjà une approbation pour son déploiement à RFF.*

*Les résultats de l'expérimentation confirment qu'en télétravail, les tâches sont faites de façon au moins équivalente que sur un poste fixe. Pour exemple, 98% des téléactifs estiment que leur fonction est réalisée aussi bien, voire mieux, en télétravail, et 89% se considèrent même plus performants en télétravail. Les téléactifs ont aussi pu avoir accès à toutes les informations professionnelles nécessaires à la bonne réalisation de leur travail. Après une période d'adaptation, beaucoup ont gagné en confiance et en autonomie dans la réalisation de leurs missions.*

*Leurs managers et les membres de leurs équipes n'ont pas relevé de difficultés particulières : 96% des managers concernés ont encadré de façon satisfaisante leurs collaborateurs en télétravail. Les échanges professionnels avec les téléactifs ont été satisfaisants pour 99% des collègues de téléactifs et 97% des managers. Enfin, si quelques problèmes techniques ont pu être parfois rencontrés en début d'expérimentation, ils ont été rapidement corrigés.*

*Le télétravail est aussi un facteur de bien être pour les collaborateurs qui l'ont expérimenté : 98% d'entre eux ont constaté une amélioration de leur qualité de vie et de travail. La réduction du stress et de la fatigue dus aux temps de transports s'ajoute au fait de pouvoir bénéficier de plus de temps pour la vie personnelle et familiale.*

*Pour finir, 100% des téléactifs se disent favorables au télétravail comme 92% de leurs managers et 98% de leurs collègues directs. Cependant, tous rappellent que le télétravail nécessite de la discipline et une organisation préalable avec son équipe mais également que ce mode de travail doit aussi se limiter à un ou deux jours par semaine, pour faciliter l'organisation du travail et prévenir tout risque d'isolement.*

*Face aux bons résultats de l'expérimentation, la Direction a décidé le déploiement du télétravail pour 2014. A l'issue des négociations, débutées en octobre 2013, avec les organisations syndicales représentatives sur la base des différents enseignements de cette expérimentation, un accord relatif au télétravail doit être signé au premier trimestre 2014 pour un déploiement possible à partir de mars/avril.*

### **Focus : Baromètre interne et enquête d'opinion du personnel**

*Le baromètre interne est partie intégrante du dispositif de veille sociale mise en place par l'entreprise. Lancée au dernier trimestre 2012, l'enquête réalisée auprès de l'ensemble des collaborateurs en CDI est une opportunité pour s'exprimer librement et pour mesurer le climat interne de l'entreprise. Les résultats, publiés en 2013, permettent de retenir une note « nationale » de 14,24/20 pour le sentiment de fierté de travailler chez RFF et un 13,48 pour la confiance que porte le manager à son collaborateur ; de manière générale, 80 % des salariés déclarent être fiers de travailler chez RFF, ce qui montre un fort attachement à l'entreprise. Une nouvelle édition du baromètre interne aura lieu au tout début 2014.*

Des enquêtes de satisfaction sont également menées, notamment par les directions supports prestataires de service, comme la direction Juridique ou encore la direction des Services Informatiques.

L'ensemble de ces éléments concourt à la lutte contre l'absentéisme et permet à RFF d'obtenir des résultats honorables en la matière.

**e) L'équilibre vie professionnelle / vie privée, un objectif majeur**

L'entreprise s'attache à mettre en place des conditions de travail responsables et durables, non seulement pour permettre un travail quotidien dans des conditions confortables et satisfaisantes mais également pour permettre aux collaborateurs de conjuguer au mieux les impératifs de la vie professionnelle et de la vie privée.

Ainsi, en novembre 2011, les organisations syndicales et la Direction de RFF ont signé un accord relatif au temps de travail et à l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée. L'accord prévoit notamment une contrepartie en repos aux déplacements domicile/travail non habituels, appelé repos compensateur, une nouvelle organisation du travail quant à la programmation des réunions, et d'autres actions comme le renforcement des congés pour événements familiaux, afin d'accompagner les collaborateurs ayant des proches en situation de handicap ou de maladie. Cet accord prévoit également une mesure innovante en faveur de la parentalité puisque le congé de paternité, est porté à 31 jours au lieu des 11 jours légaux.

La Charte d'usage de la messagerie électronique dans le cadre professionnel définit les règles d'une bonne utilisation des mails pour restaurer les rapports humains, améliorer le travail collaboratif et au final mieux travailler ensemble. Cette charte a été rendue publique en septembre 2013, à destination de tous les salariés de RFF, afin de répondre à :

- l'engagement de la Direction pris dans l'accord d'entreprise du 22 novembre 2011 sur le temps de travail et l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée qui rappelle que l'utilisation en dehors du travail doit se faire pour des raisons impérieuses et ne pas peser sur le salarié en cas d'absence de réponse ;
- la recommandation de la médecine du travail à la suite d'une enquête sur l'usage de la messagerie électronique à RFF réalisée en 2011.

Avec pour objectif de sensibiliser les collaborateurs et de faire évoluer les comportements, il s'agit d'une démarche préventive répandue dans de nombreuses entreprises au titre de la politique de santé au travail.

**f) RFF poursuit sa politique de lutte contre l'emploi précaire**

Sur les 1 600 salariés que comptait l'entreprise au 31 décembre 2013, 100 sont employés en CDD. La politique de lutte contre l'emploi précaire se traduit par 20 transformations de CDD en CDI et par une limitation du recours à l'intérim, avec une baisse de 44% du nombre moyen d'intérimaires.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« Mener une politique dynamique en faveur de l'emploi pérenne  
et du bien-être au travail »**

Indicateurs	2011	2012	2013
Nombre total de salariés au 31/12	1 410	1 495	1 600
Répartition des agents par qualification			
• Cadres	1 173	1 255	1 364
• ETAM -Employés Techniciens et Agents de Maîtrise	237	240	236
Répartition géographique des agents			
• Paris	833	905	976
• Région	577	590	624
Part des temps partiel dans l'effectif	5,25	6,29	6,06
Nombre de démissions	33	44	30
Charges de personnel (M€)	103,7	114,8	123,1
Nombre de réunions ordinaires du CE dans l'année	-	14	11
Nombre de réunions extraordinaires du CE dans l'année	-	-	4

Nombre de réunions ordinaires des 13 CHSCT	-	52	52
Nombre de réunions extraordinaires des 13 CHSCT	-	11	8
Nombre de réunions avec les délégués du personnel	-	109	143
Nombre de réunions avec les délégués syndicaux	-	21	24
Taux d'absentéisme (%)		2,28	1,77

### 2.3.2 Mener une politique globale de gestion des risques physiques et psychosociaux

La politique globale de prévention des risques professionnels vise à la fois à prévenir les risques physiques et les risques psychosociaux (stress, maladies qui en résultent,...), afin de garantir la sécurité et protéger la santé physique et mentale de ses salariés et à améliorer les conditions de vie au travail.

#### *a) Une politique globale pour préserver la santé et la sécurité des collaborateurs*

Comme le prévoient les textes applicables, les Documents Uniques d'Evaluation des Risques Professionnels (DUERP) de chaque établissement sont régulièrement mis à jour afin de disposer de l'image actualisée des risques auxquels sont exposés les collaborateurs de RFF et ajuster si nécessaire les plans d'actions.

Outre cette démarche de mise à jour des DUERP, la DDSH accompagne le management dans ses réflexions d'organisation et pilote les actions d'accompagnement des évolutions et de transformation. En 2013, les chefs des services administratifs et financiers ont été formés à l'établissement des DUERP pour garantir un pilotage de qualité de cette démarche par l'échelon territorial au plus près du chef d'établissement.

Conformément à la réglementation en vigueur et en liaison avec le CHSCT, des personnels sont formés aux consignes de sécurité et à l'utilisation des moyens de secours.

Il est possible de devenir équipier de première intervention (EPI) ou sauveteur secouriste du travail (SST), il y a un référent sur chaque site.

Aucune maladie professionnelle n'a été identifiée à ce jour. Les accords signés avec les organisations syndicales ou les représentants des personnels en matière de santé et de sécurité au travail concernent l'organisation des CHSCT avec la signature le 21 février 2013 d'un avenant à l'accord collectif et l'équilibre entre la vie privée et la vie professionnelle avec l'accord de novembre 2011 relatif au temps de travail et à l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée.

#### *b) La prévention des risques psychosociaux*

##### *La démarche de prévention des risques psychosociaux*

Les risques psychosociaux et leur prévention sont devenus une préoccupation majeure dans le domaine de la santé mentale au travail, consacrée notamment par l'entrée dans le code du travail de la réglementation relative au harcèlement moral. Les questions relationnelles, comportementales et organisationnelles posées, leur subjectivité, le passage de l'individuel au collectif rendent l'évaluation, l'action et la prévention délicates.

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

En 2012, l'entreprise a lancé une démarche participative relative aux risques psychosociaux dans les 13 établissements de RFF pour d'une part, élaborer une cartographie des risques psychosociaux (RPS) dans les 13 établissements de RFF, d'autre part, décliner une méthodologie commune d'évaluation pour renseigner le risque psychosocial des DUS l'objectif étant de produire un diagnostic et un plan d'action dans chaque établissement.

2013 a permis de finaliser la première démarche de prévention des risques psychosociaux pour tous les établissements de RFF.

Piloté par la DDSH, cet exercice s'est déroulé pour chaque établissement en deux temps : tout d'abord, l'évaluation des facteurs de risques et de protection, puis l'établissement du plan de prévention. Avec comme objectif d'identifier les mesures correctives, le plan de prévention se construit autour de 4 axes :

- donner du sens et des repères ;
- réguler de la charge de travail et améliorer les conditions d'exercice ;
- reconnaître et développer les compétences ;
- anticiper les situations de crise et créer du lien social.

Pour chaque établissement, ce travail a été réalisé en s'appuyant sur des groupes représentatifs des différentes unités de travail afin d'assurer une évaluation participative, pluridisciplinaire et favorisant le dialogue social. Chaque établissement dispose désormais d'un plan d'actions présenté au CHSCT.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« Mener une politique globale de gestion des risques physiques et psycho-sociaux »**

Indicateurs	2011	2012	2013
Taux de fréquence des accidents du travail et de trajet	5,46	4,66	6,58
Taux de gravité des accidents du travail	0,04	0,02	0,003

### **2.3.3 Agir en faveur du développement des parcours, de la formation et de la mobilité interne**

#### ***a) Guider les salariés dans leurs parcours***

RFF œuvre au quotidien pour que le développement durable irrigue l'entreprise et ses métiers. RFF adapte progressivement son potentiel humain aux nouvelles exigences industrielles pour disposer dans la durée des compétences nécessaires à l'exercice de ses missions. Pour atteindre cet objectif ambitieux, RFF s'appuie sur une politique sociale dynamique fondée sur la performance et le professionnalisme de ses salariés, sur l'ouverture et sur la diversité.

#### ***b) De la gestion des RH à un management par les compétences***

La qualité de vie au travail, la formation, l'accompagnement au changement ou le management d'équipe constituent des dimensions incontournables dans lesquelles l'entreprise s'engage au quotidien. RFF s'investit tout particulièrement dans le maintien et le développement des compétences de ses salariés avec sa politique de développement professionnel porté par l'accord de GPEC, de 2010, afin d'accompagner l'évolution des métiers à RFF, d'anticiper les besoins de l'établissement en matière de compétences et donner à chaque salarié une visibilité sur les parcours professionnels ouverts au regard des évolutions, des missions et des objectifs de l'établissement.

#### ***c) Une gestion des carrières et des talents individualisée***

Le système d'information RH, « Cassiopée », permet de gérer, la formation et les entretiens annuels d'évaluation et de développement ainsi que les entretiens professionnels (entretien de carrière animés par les responsables de parcours) et les passeports professionnels (CV d'entreprise). En 2013, Cassiopée s'est complété du module recrutement permettant aux collaborateurs d'accéder à une bourse à l'emploi interne avec notamment le système d'alerte mobilité.

Afin de donner à chaque salarié des perspectives professionnelles motivantes, en répondant notamment aux attentes des jeunes générations et à l'apparition de nouveaux métiers ou encore à l'allongement des carrières, l'entreprise a lancé la démarche compétences/métiers. Les postes sont désormais regroupés et organisés en 34 emplois-repères et 85 emplois-type, afin de mieux identifier les fiches de postes et les passerelles, et à favoriser ainsi les mobilités et les progressions dans le parcours professionnel.

La mise en œuvre de l'accord GPEC a également permis de « rattraper » en trois ans une situation historiquement faible en matière de taux de promotion. Par ailleurs une filière de promotion Cadres est mise en place depuis le 31 décembre 2012.

Pour favoriser l'accès à la formation, plusieurs dispositifs existent et sont proposés aux collaborateurs de RFF : plan de formation, DIF, période de professionnalisation, VAE, CIF et bilan de compétences. L'aide à la mobilité interne est facilitée par l'existence d'un espace dédié avec :

- Une mise en ligne rapide des offres disponibles en interne.
- Une fiche de poste détaillée pour chaque offre (missions, profil recherché, ville,...).
- Un moteur de recherche par mots clés, types de contrat et filières métiers.
- Une alerte mobilité pour recevoir les offres correspondant aux critères de recherche directement par mail.

Pour optimiser le recrutement de nouveaux collaborateurs sur le marché du travail, avec le site rff.fr et les différents sites de recrutement spécialisés (Monster, Keljob, APEC, ...).

### **Focus : le GIU, une opportunité pour développer de nouvelles compétences**

*L'unification des fonctions de GI et de GID est une opportunité de proposer une nouvelle grille de lecture métier : introduire les exigences de développement durable dans les pratiques de tous les corps de métiers, de manière horizontale (vers les acteurs intervenant dans le développement durable) et de manière verticale vers tous les corps de métiers intervenant dans sa mise en œuvre) permettra de développer de nouvelles compétences étroitement liées à d'autres politiques de l'entreprise (exemple : politique d'achats, gestion du risque,...). Le développement de ces nouvelles compétences sera facilité par l'ouverture en 2014 aux collaborateurs de RFF des catalogues de formations des différentes universités SNCF.*

*Le développement durable est un levier de modernisation, mais également de recherche sur de nouveaux enjeux et d'innovation (exemple en matière de lutte contre le bruit) : ainsi, qu'il s'agisse d'aménager, de développer et de moderniser le réseau, au service de l'intérêt collectif et de la mobilité durable, l'approche développement durable du GIU et la professionnalisation qu'elle nécessite, lui permettront de s'ouvrir vers de nouvelles compétences et de nouvelles expertises.*

### **Focus : les mobilités croisées**

*Depuis le début de l'année, 31 dossiers de mobilités croisées ont été validés. 14 d'entre eux concernent des collaborateurs de RFF mis à disposition de SNCF, le plus souvent dans les domaines opérationnels (principalement investissement et exploitation) et, dans une moindre mesure, dans les fonctions supports (ressources humaines et finances). A l'inverse, 17 collaborateurs de SNCF sont mis à disposition de RFF : 20 % dans les fonctions support (RH, SI et finances) et 80% d'opérationnels (principalement exploitation, mais aussi investissement, commercial et maintenance et travaux). Certaines de ces mobilités sont déjà effectives.*

#### **d) Un investissement important en matière de formation**

En développant les dispositifs de formation, RFF propose au service des salariés et de la performance de l'entreprise, des parcours professionnels qui, tout au long d'une carrière, permettent de concilier efficacité, satisfaction au travail, développement personnel et collectif.

L'effort de l'entreprise s'est particulièrement accéléré ces quatre dernières années notamment grâce à la mise en place de deux plans de formation triennaux. En 2013 l'investissement représente 4,5 M€, ce qui constitue une progression de 124 % par rapport à 2009. Le nombre d'heures dispensées augmente quant à elle de 50 % par rapport à 2009, portant à 38 000 heures le nombre d'heures de formation réalisées.

L'offre de formation interne et intra a plus que triplé (+257%) en passant de 40 formations fin 2009 à un choix de 143 formations possibles fin 2013.

Afin de favoriser la capitalisation des connaissances et la cohésion des collaborateurs, une part importante de la formation (presque 40%) est assurée par des salariés en activité dans l'entreprise. Le nombre de formateurs internes a presque quadruplé (+280%) en passant de 20 fin 2009 à 76 fin 2013, témoignant d'une motivation très forte pour le transfert de compétences en interne.

Le nombre de stages a progressé de 74% en passant de 1554 fin 2009 à 2700 fin 2013. Le nombre de stagiaires femmes est passé de 38% fin 2009 à 47% fin 2013 et la part des stagiaires ETAM est passé de 12% fin 2009 à 16% fin 2013.

RFF propose un dispositif complet dès l'arrivée du nouvel embauché : du socle d'intégration (l'environnement institutionnel et européen de l'entreprise, l'économie et finances de l'entreprise, les bases du ferroviaire, les bases du commercial...) pour le nouvel arrivant à l'École de la maîtrise d'ouvrage (formation en partenariat l'École Nationale des Ponts et Chaussées) débouchant sur un certificat, le collaborateur peut tout au long de sa carrière développer ses compétences dans des domaines variés : juridique, administratif, financier, ferroviaire, langues, outils informatiques, management et développement personnel, soit un total de 143 formations proposées dans le catalogue de formation. Ce fort développement de la formation a ainsi permis en 2013 à 67% des salariés de bénéficier d'une formation.

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

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« Agir en faveur du développement des parcours,  
de la formation et de la mobilité interne »**

Indicateurs	2011	2012	2013
Nombre d'heures de formation réalisées dans l'année (h)	33 392	37 578	38 000
Part de la masse salariale dédiée à la formation continue (%)	5,83	5,82	5,86

### 2.3.4 S'engager en faveur de la diversité et l'égalité des chances

Une démarche développement durable en matière de ressources humaines met en œuvre des mesures sociales, pour lutter contre les stéréotypes et partager des valeurs éthiques, et participe à la réduction globale de l'impact environnemental de l'activité. Ainsi, la lutte contre la discrimination participe à un enjeu sociétal qui est de réduire les inégalités entre les salariés, depuis leur recrutement jusqu'à leur départ de l'entreprise par des leviers : d'accessibilités, de changement de comportement envers les femmes et les minorités, d'action de maintien dans l'emploi des seniors et dans la participation à la réintégration des personnes éloignées de l'emploi.

La politique de l'entreprise s'ancre donc fortement sur la diversité : pluralité des profils, des origines et des parcours, promotion de l'égalité entre les femmes et les hommes, promotion des femmes (métier d'assistante, accession à des postes de direction,...), mise en place d'une filière de promotion cadre, intégration des personnes en situation de handicap, accompagnement des jeunes et des seniors.

L'entreprise a mis en place un Plan sénior, conformément à la réglementation (loi de Financement de la Sécurité Sociale). Pour les plus jeunes, depuis 3 ans RFF propose un dispositif d'accompagnement spécifique appelé « Réseau J » qui met à disposition 4 journées de réflexions pour les jeunes âgés entre 25 et 30 ans et ayant 2 ans d'ancienneté.

Avec 80 stagiaires et 40 alternants en 2013, RFF entend également participer à l'effort de formation et d'insertion des jeunes, la part de formation d'ingénieurs étant la plus importante. Les contrats d'alternance sont diplômants à 90% (tertiaire de niveau BTS/ master ou ingénieurs).

#### **Focus : La politique salariale au service de l'équité**

*En matière de rémunération, RFF recherche un objectif d'équité, de transparence et de lisibilité pour l'ensemble des collaborateurs. La réduction des écarts salariaux, à poste identique et/ou entre hommes et femmes est un objectif important qui figure dans l'accord relatif à l'égalité et à la mixité professionnelle, signé en 2012 avec les partenaires sociaux.*

En 2012, l'entreprise s'est employée à conduire une politique de revalorisation des plus bas salaires, qui, couplée à la politique de promotion des ETAM, conduit à une augmentation de la rémunération mensuelle moyenne pour ces derniers de 2,56 % (1% pour les cadres). Plus globalement, l'éventail des rémunérations est en hausse de 5% par rapport à 2011, mais demeure stable sur deux ans : le rapport entre la moyenne des 10% des rémunérations les plus élevées et la moyenne des 10% les plus basses s'établit à 4,39 (contre 4,17 en 2011). Une des mesures mises en œuvre en 2013 a été de fixer un pourcentage minimal d'augmentation (1%) pour les ETAM.

### **Focus : Les emplois d'avenir**

Une convention cadre relative aux emplois d'avenir créés par la loi du 26 octobre 2012, afin de faciliter l'insertion des jeunes sans diplômes ou peu diplômés dans la vie active, a été signée le 13 novembre 2013 par RFF. Elle prévoit le recrutement de 15 jeunes en emploi d'avenir. Les emplois d'avenir, créés par la loi du 26 octobre 2012, visent, grâce à la mise en place d'un dispositif « sur mesure » en matière d'accueil et d'accompagnement et au déploiement d'actions de formation qualifiantes ou diplômantes, à permettre à des jeunes, pas ou peu diplômés ou résidant dans des zones sensibles, une insertion durable dans la vie professionnelle. En 2013, RFF a d'ores et déjà recruté un jeune collaborateur sous contrat emploi.

#### **a) RFF réaffirme son attachement à l'égalité professionnelle femmes/hommes**

L'entreprise poursuit les efforts accomplis depuis plusieurs années en matière de mixité des effectifs, de féminisation et d'évolution des mentalités en donnant une nouvelle impulsion à sa politique d'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes.

L'accord relatif à l'égalité et à la mixité professionnelle du 1<sup>er</sup> octobre 2012 fixe ainsi des objectifs clairs et spécifiques relatifs aux candidatures féminines et à l'accès aux postes d'encadrement supérieur et de direction. L'accord prévoit également d'autres mesures portant sur la réduction des écarts salariaux, à poste identique et/ou entre femmes et hommes, le recrutement (pour chaque poste ouvert, la DRH s'engage à présenter au moins une candidature féminine) ou encore la féminisation des postes de cadres supérieurs.

RFF devrait s'attacher progressivement à rééquilibrer la composition du Conseil d'administration entre les hommes et les femmes, actuellement établie à 13 hommes et 5 femmes, afin d'être en mesure de respecter les dispositions de la loi n°2011-103 du 27 janvier 2011 relative à la représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein des Conseils d'administration et de surveillance et à l'égalité professionnelle, une fois que ces textes seront entrés en vigueur. Chaque année, le président rend compte au CA de la composition du conseil, de l'application du principe de représentation équilibrée des femmes et des hommes en son sein, les conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil, ainsi que sur les procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par RFF.

#### **b) RFF soutient l'emploi des travailleurs handicapés**

Depuis 2008, l'entreprise s'est engagée dans une démarche en faveur de l'accueil, de l'intégration, du maintien dans l'emploi des travailleurs handicapés et sensibilisation du personnel au handicap entériné par l'accord d'entreprise du 22 avril 2009. Son action prend place dans le cadre de la loi du 11 février 2005 fixant l'obligation d'emploi à 6% de l'effectif de RFF.

La Direction et les syndicats de RFF ont signé le 28 juin dernier un nouvel accord d'entreprise en faveur des travailleurs handicapés (TH). Cet accord consolide les accords précédents et amplifie les actions menées jusqu'à présent, et ce afin de remplir en 2015 l'objectif intermédiaire de 4,5% d'emploi de personnes handicapées au sein de l'effectif de RFF.

Il se décline en un plan d'actions autour de 5 axes. En particulier, il permet de renforcer l'accompagnement des travailleurs handicapés, en leur assurant l'exercice de leurs compétences, par des aménagements adéquats si nécessaire. Il assure des garanties de maintien dans l'emploi, notamment en cas de déclaration ou d'évolution du handicap.

En 2013, conformément à l'accord d'entreprise du 28 juin 2013, 3 CDI ont été recrutés et le nombre total de TH sur l'année 2013 est de 46.

Ce dispositif est amené à être complété par la mise en place d'une formation à destination de tous les salariés sur la question du handicap et une autre à destination des managers sur leur rôle social afin de les sensibiliser aux questions de discrimination, notamment en matière de recrutements.



### **Focus : La semaine pour l'emploi des travailleurs handicapés**

Du 18 au 24 novembre, « La semaine pour l'emploi des travailleurs handicapés », appellation officielle, était à l'honneur chez RFF. Objectif : faire connaître le handicap, particulièrement invisible et le dédramatiser dans le milieu professionnel.

Le temps fort de cette semaine était l'initiation à la Langue des Signes, en partenariat avec l'association « Sortir avec les mains », ainsi que les vidéos quotidiennes sur un travailleur en situation de handicap « Changez de regard sur le Handicap ».

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« S'engager en faveur de la diversité et de l'égalité des chances »**

<b>Indicateurs</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Répartition H/F dans l'effectif global (en %)			
• Femmes	44,40	45,02	45,38
• Hommes	55,60	54,98	54,62
Répartition H/F Cadres (en %)			
• Femmes	29,57	31,10	32,31
• Hommes	53,62	52,85	52,94
Répartition H/F ETAM (en %)			
• Femmes	14,82	13,91	13,06
• Hommes	1,99	2,14	1,69
Nombre de travailleurs handicapés	36	44	46
Part des personnes salariées en situation de handicap	3,4	3,4	3,3
Nombre de salariés < 25 ans	31	28	15
Nombre de salariés > 50 ans	241	253	313

## **3 Reporting extra-financier**

### **3.1 Note méthodologique**

#### *c) Contexte réglementaire*

RFF a choisi de rendre compte de ses résultats annuels en matière de responsabilité sociale, environnementale et sociétale dès l'année 2012, alors que le décret d'application de l'article 226 de la loi Grenelle II, applicable aux établissements et entreprises publics, n'est pas publié. Dans la mesure où RFF émet des titres sur un marché réglementé pour gérer sa dette, l'entreprise se prépare de manière volontaire en rendant compte dès à présent des impacts de son activité sous le format de l'article 225 (de la loi Grenelle II).

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

## Principes de reporting

La démarche de reporting social, sociétal et environnemental de RFF repose sur le système de reporting prévu par les articles L. 225-102-1 et R. 225-104 à R. 225-105 du code de commerce français. Elle s'inspire des standards et normes internationales, notamment :

- Les principes de transparence de la Global Reporting Initiative (GRI 3), que RFF utilise comme cadre de reporting depuis son rapport développement durable 2009,
- La norme ISO 26000 relative à la Responsabilité Sociétale des Organisations.

## Démarche 2013

En publiant une partie RSE, conforme à la loi Grenelle II, dans son rapport de gestion, RFF s'engage sur la voie de la vérification des informations publiées, par un organisme tiers indépendant et répond aux attentes de mise en visibilité des performances RSE au travers d'indicateurs pertinents.

RFF a choisi de présenter ses performances en toute sincérité en retenant une sélection d'indicateurs répondant plus particulièrement aux 3 critères suivants :

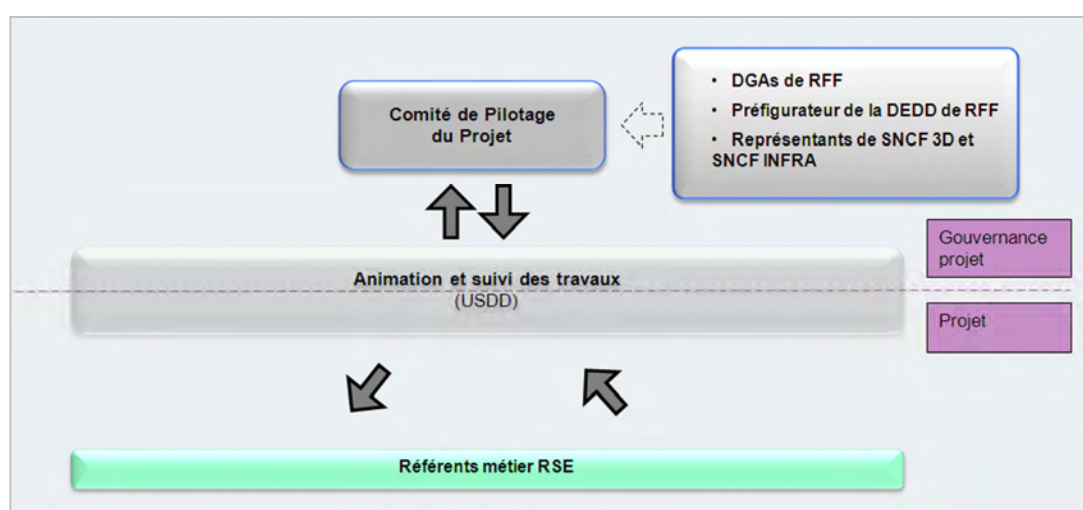
- *Matérialité* : degré d'impact de l'indicateur sur la stratégie et la santé financière de RFF.
- *Sectorialité* : illustration d'enjeux spécifiques aux secteurs et à RFF en lui-même, avec des initiatives sectorielles.
- *Attente des PP* : degré d'attente des parties prenantes, notamment sous le prisme de la société civile.

La démarche a été menée de manière collaborative, avec l'ensemble des directions de l'entreprise pour :

- Choisir les informations, quantitatives et qualitatives, à rapporter ;
- Elaborer un protocole de reporting, garant de la qualité et de la traçabilité des données ;
- Rédiger le volet RSE du rapport de gestion.

## Gouvernance de la démarche

Schéma 1 : Gouvernance de la démarche de mise en place du reporting RSE 2013



RFF a choisi de mettre en place une gouvernance adaptée au travers d'un dispositif de pilotage spécifique pour l'élaboration du volet RSE du rapport de gestion 2013, reposant sur :

- **un comité de pilotage** composé de l'ensemble des directeurs délégués adjoints de RFF, ou de leurs représentants, représentant les fonctions supports et les métiers de l'entreprise, des représentants de SNCF (direction du Développement durable et Infra) ainsi que du préfigurateur de la direction de l'Environnement et du Développement durable de RFF;

- **une équipe projet** en charge de l'animation de la démarche (et en particulier des COPIL), propose le périmètre et les informations à reporter par les référents métiers « RSE » (disponibilité, pertinence); organise et coordonne les travaux des référents métiers « RSE » ; définit le périmètre et consolide les informations à reporter en matière sociale, sociétale et environnementale pour validation par le COPIL.
- **des référents métiers « RSE »**, rassemblant les métiers, responsables de la définition des indicateurs entrant dans leur domaine de compétence, de leurs modes de calcul et de collecte (« fiches indicateurs »).

Le COPIL arbitre et valide le choix des indicateurs du rapport, le protocole de reporting et arrête le ou les indicateurs à faire certifier le cas échéant. Il joue également le rôle de comité de revue du rapport RSE.

Désigné par le COPIL, les *référents métiers « RSE »* (contributeurs et/ou valideurs) sont responsables de la définition de/des indicateurs dans leur domaine et de la traçabilité de l'information. Il appartient à chaque *référent « RSE »* d'associer les personnes compétentes ou intéressées. Leur retour est restitué au format de « Fiche indicateur » qui sont ensuite soumises à l'équipe projet, qui anime et coordonne la démarche.

Le pilotage de la démarche de reporting RSE sera adapté au cours de l'année 2014 à la suite des évolutions internes d'organisation, notamment avec la création d'une direction de l'Environnement et du Développement durable, en vue du reporting extra-financier relatif à l'exercice 2014.

#### **Calendrier 2013/2014 :**

- COPIL n°1 (5 décembre 2013) : lancement de la démarche avec les DGA et identification des *Référents RSE*.
- COPIL n°2 (15 janvier 2014) : avancement des fiches indicateurs et première version du rapport RSE.
- COPIL n°3 (29 janvier 2014) : avancement, validation des indicateurs complétés, validation des retours sur le rapport RSE, proposition d'un projet de protocole et lancement de la collecte.
- COPIL n°4 (19 février 2014) : validation du rapport et du protocole
- Conseil d'administration pour validation des comptes et du rapport de gestion le 19 mars 2014.

#### **Processus de collecte :**

A chaque indicateur est associé un *Contributeur*, qui recueille, vérifie et consolide les données sur son périmètre de reporting. Les indicateurs font alors l'objet d'une première validation par le *Valideur* responsable de la production de l'indicateur au sein de son activité.

Pour cette année, la collecte des données quantitatives et qualitatives a lieu les 3 premières semaines de février, sur la base d'un classeur Excel Grilles de collecte, transmis aux Valideurs.

L'ensemble des données est collecté et consolidé en central par l'*Administrateur* à la direction de la Stratégie de RFF, qui vérifie la cohérence des données, le respect des méthodes de calcul et les périmètres de reporting.

Par la chaîne Contributeurs-Valideurs-Administrateurs, le protocole instaure des points de contrôles pour limiter le risque d'erreur dans la transmission des informations et fiabiliser la production des indicateurs. Ce document s'applique à tous les acteurs identifiés dans la démarche du reporting et leur sera transmis à chaque période de reporting.

En parallèle, cette année encore, RFF publiera séparément un rapport d'Activité et de Développement durable détaillé, pour répondre aux attentes spécifiques de toutes ses parties prenantes, notamment les usagers du réseau ferré français, les clients, les financeurs, les représentants de la société civile et les collaborateurs<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Plus d'informations sur le site rff.fr : <http://www.rff.fr/fr/mediatheque/publications/developpement-durable-2664>

## **Historique et évolution des données**

Tout changement de méthodologie pouvant influencer sur la comparabilité des données reportées avec les données de l'année précédente, une description de tout événement qui a pu avoir un impact sur les données reportées, ou toute autre information nécessaire à l'évaluation de la qualité des données doit être signalé par le Valideur au moment de la collecte des données à la direction en charge de la consolidation générale.

Pour un indicateur donné, la donnée est présentée sur 3 ans d'historique, complétée, lorsque c'est pertinent, de commentaires expliquant son évolution (notamment les écarts ou dans le cas contraire la stabilité de l'indicateur).

Pour certains indicateurs, il peut arriver que l'historique ne soit pas sur un périmètre homogène à celui de 2012 ou pas disponible. Dans un tel cas, notamment pour les « nouveaux » indicateurs, la donnée de 2013 sera la donnée « référence » pour les reporting suivants.

### **Spécificité de méthodologie de certains indicateurs :**

#### Les émissions de gaz à effet de serre :

Les bilans de Gaz à Effet de Serre (GES) visant à répondre aux obligations de l'entreprise liées à l'article 75 de la loi n° 2010 – 788 du 12 juillet 2010 et transmis aux préfets en décembre 2012 ont été réalisés à partir des données 2011. Le bilan des émissions de GES de l'activité propre de RFF (siège et DR) est réalisé conformément à l'article 75 de la loi Grenelle II, sur les scopes 1 et 2 (obligatoires) ainsi que sur certains éléments du scope 3 (facultatif) : achats, fret, immobilier, déchets, déplacements (domicile-travail/professionnel/visiteurs).

Les émissions sont calculées conformément au guide méthodologique publié par le Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.

Les facteurs d'émissions utilisés sont ceux de la Base Carbone® ou, à défaut, proviennent de sources nationales reconnues. La liste de ces facteurs est disponible dans les restitutions des inventaires GES 2011 publiés sur le site internet.

En 2013, RFF publie également le bilan des émissions de GES de la gestion du réseau ferré national sur la base :

- de l'activité propre de l'établissement RFF ;
- de l'activité de SNCF Infra (y compris DCF) pour le compte de RFF au titre de la gestion du réseau (hors éventuelles opérations d'investissement) ;
- de l'électricité achetée par RFF pour compenser les pertes dans les IFTE<sup>2</sup>.

#### Les consommations :

Les consommations d'eau, d'électricité et de gaz naturel peuvent être évaluées à partir des relevés de compteurs, ou à défaut, des montants facturés. Si aucune de ces données n'est disponible, la valeur de l'année précédente est utilisée en dernier recours.

#### Les accidents de personnes :

Selon les termes de l'article 17 du décret n° 2006-1279 relatif à l'obligation d'information du gestionnaire d'infrastructures du réseau ferré national, RFF réalise pour l'année écoulée le bilan des activités sécurité de RFF, du GID entretien et de la DCF. Ce rapport annuel sur la sécurité, établi en respectant les consignes de l'article 18 de la directive 2004/49/CE du parlement européen, est envoyé à l'EPSF avant le 30 juin. En conséquence, les données relatives aux accidents doivent être considérées, au moment de la publication du présent rapport en mars, comme provisoires.

#### La formation interne :

Les données relatives à la formation sont consolidées en juillet pour communication au CE de septembre. En conséquence, les données relatives à la formation doivent être considérées, au moment de la publication du présent rapport en mars, comme des estimations.

---

<sup>2</sup> Installations fixes de traction électrique.

### Le nombre de minutes perdues par les entreprises ferroviaires sur le RFN :

L'indicateur du Système d'Amélioration de la Performance (SAP), nombre de minutes perdues aux 100 km, est mesuré, pour le gestionnaire d'infrastructures et les entreprises ferroviaires intégrant le périmètre du SAP, sur une période de référence de 12 mois (1er juillet N-1 -30 juin N).

### Les indicateurs financiers

La méthodologie du reporting des données financières est détaillée dans la partie *Comptes consolidés au 31 décembre N*, dans la Note 3 « Résumé des principes et méthodes comptables et d'évaluation » du rapport financier.

### ***Périmètre de reporting***

#### ***Périmètre général***

Le rapport concerne l'ensemble des activités de RFF susceptibles d'entraîner des conséquences sociales, environnementales et sociétales : l'organisation des circulations sur le réseau ferroviaire, l'amélioration de la qualité et de l'attractivité du réseau (maintenance, modernisation), le développement de lignes nouvelles, la gestion du patrimoine foncier et immobilier.

Le reporting devrait porter sur la totalité des activités et des sites que RFF contrôle en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national. Toutefois, la séparation juridique et patrimoniale entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, RFF, et l'opérateur historique, SNCF, et d'autre part, la dévolution à SNCF de l'exécution sur le terrain des missions en principe confiées au gestionnaire de l'infrastructure, complique l'accès aux données.

En 2012, les informations sur les données sociales, environnementales et sociétales ont été reportées sur le périmètre organisationnel et fonctionnel de RFF en excluant les activités des GID (SNCF INFRA et DCF).

En 2013, dans le cadre de la réforme ferroviaire et dans la perspective de l'unification du gestionnaire d'infrastructure, RFF étend le périmètre fonctionnel du reporting 225 à certaines données environnementales et sociétales de SNCF INFRA dans ses activités de maintenance et d'entretien de l'infrastructure. Le périmètre RH demeure strictement celui de RFF.

Les nouveaux outils de reporting DD automatisés de la SNCF et les bases de données sont, dès l'exercice 2013, partagés avec RFF afin d'harmoniser les indicateurs, les processus et les outils dans le cadre du futur gestionnaire d'infrastructures unifié.

L'ensemble de ces activités est exécuté en France métropolitaine

#### ***Périmètre social***

Le reporting social concerne la totalité des effectifs de l'Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial (EPIC) RFF. Il s'agit, en 2013, d'un siège (sur 2 sites) et de 12 directions régionales situées sur le territoire national.

Les données RH consolidées pour l'EPIC RFF sont établies sur les mêmes définitions et bases de calcul que celle du bilan social de l'EPIC et concernent la totalité des collaborateurs de l'EPIC RFF.

#### ***Périmètre environnemental***

Conformément au code de l'environnement, et notamment aux dispositions relatives à la responsabilité des dommages causés à l'environnement prévues aux articles L 160-1 et suivants, RFF assume sa responsabilité environnementale sur son seul périmètre de responsabilité, en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, ce qui inclut toutefois d'une part la fixation des principes et objectifs de gestion aux GID, et, d'autre part le contrôle des missions déléguées (séparation juridique et patrimoniale entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, RFF, et l'opérateur historique, SNCF, et d'autre part, la dévolution à SNCF de l'exécution sur le terrain des missions en principe confiées au gestionnaire de l'infrastructure).

Dans le cadre de la réforme ferroviaire et dans la perspective de l'unification du GI, le périmètre fonctionnel du reporting 225 de RFF inclut, pour 2013, les données de SNCF INFRA en ce qui concerne le volume de déchets produits (traverses bois créosotées).

La mise au point d'un indicateur fiable et pertinent sur les quantités de matières premières achetées/consommées, y compris les produits phytosanitaires, par le gestionnaire de réseau unifié est en construction. Les quantités de ressources achetées présentées ci-dessus sont celles qui ont été publiées dans le rapport RSE 2012 SNCF (<http://www.sncf.com/fr/rse/rapport-annuel-rse>).

### **Périmètre sociétal**

Dans le cadre de la réforme ferroviaire et dans la perspective de l'unification du GI, le périmètre fonctionnel du reporting 225 de RFF inclut, pour 2013, les données de SNCF INFRA en ce qui concerne les achats solidaires dans les marchés et contrats passé par le GID SNCF INFRA pour le compte de RFF :

- le montant des achats alloués au secteur protégé au nom et pour le compte de RFF ;
- équivalent en nombre d'emplois (EE) obtenu par le secteur protégé pour l'activité SNCF Infra effectuée pour le compte de RFF ;
- le nombre d'heures en insertion sociale réalisées par rapport au total du nombre d'heures en insertion sociale contractualisées par l'activité SNCF Infra pour le compte de RFF ;
- le nombre de marchés avec clause d'insertion sociale sur le nombre total de marchés de SNCF Infra passé pour RFF.

Ces indicateurs sont fournis par la direction des Achats de SNCF. Par ailleurs, RFF réalise en propre des actions pour soutenir les personnes éloignées de l'emploi. La construction d'indicateurs fiables et pertinents pour en rendre compte est en cours.

### **Vérification externe**

RFF a confié à ses commissaires aux comptes des travaux de vérification pour attester la présence dans le rapport de gestion 2013 de toutes les informations prévues par l'article R. 225-105-1 signalant, le cas échéant, les informations omises et non assorties des explications prévues au troisième alinéa de l'article R. 225-105.

## **3.2 Tableau des indicateurs**

### **3.2.1 Indicateurs sociétaux**

<b>Indicateurs</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Taux de ponctualité à l'arrivée 5 min	88,4	88,3	87,3
Nombre de minutes perdues aux 100 km par les EF :			
- Pour causes EF	-	-	1,95
- Pour causes GI et externes			1,20
Dépenses d'investissement visant à améliorer la régularité (M€)	23,6	27,3	27,4
Par des recettes commerciales fret issues des EF autres que Fret SNCF	20,4	25	38
Note de satisfaction des clients	-	6,2	-
Montant des dépenses d'investissement activées par les grands projets de développement (M€)	1 844,6	2 531,5	4 150,4
Montant des dépenses d'investissement activées par les projets régionaux de développement (M€)	692,5	708,0	995,2
Montant des dépenses d'investissement activées pour la mise en conformité du réseau (M€)	110,6	121,8	158,3
Montant des dépenses d'investissement activées pour le renouvellement et la performance du réseau (M€)	1 777,0	2 899,6	2 321,2
Montant des impôts et taxes (M€)	76,9	81,2	85,5

Nombre d'accidents de personnes sur le réseau : nb de personnes tuées	88	73	84
Nombre d'accidents de personnes sur le réseau : nb de personnes blessées graves	53	37	64
Nombre d'accidents de personnes sur le réseau : nb de suicide	332	356	288
Total des investissements sécurité (M€)	42,5	57,77	73,8
Nombre de PN inscrits au Programme de sécurisation nationale supprimés	4	4	8
Investissements consacrés à la résorption PNB, hors de projets de développement et de modernisation (M€)	6	8	9
Surfaces cédées dans l'année (ha)	-	271	220
Surfaces cédées pour la création de logement dans l'année (ha)	-	8	14
Nombre de logements créés	-	572	1173
Nombre de logements sociaux créés	-	352	606
Part des km de lignes fermées dans l'année faisant l'objet de préservation de l'emprise (%)	-	65	67
Montant de la taxe AGEFIPH annuelle (€)	210 342	168 697,40	204 809,74
Montant des achats SNCF alloués au secteur protégé au nom et pour le compte de RFF (€)	-	-	82 910
Equivalent en nombre d'emplois (EE) obtenus par le secteur protégé pour l'activité SNCF INFRA effectuée pour le compte de RFF	-	-	3,51
Nombre de marchés avec clause d'insertion sociale sur le nombre total de marchés de l'activité SNCF INFRA passés pour RFF	-	-	141 / 365
Nombre d'heures en insertion sociale réalisées par rapport au total du nombre d'heures en insertion contractualisées par l'activité SNCF INFRA pour le compte de RFF	-	-	68 271 / 68 940
Nombre de saisines du déontologue	6	6	3

### 3.2.2 Indicateurs environnementaux

Indicateurs	2011	2012	2013
<i>Formation bruit</i>			
Nombre d'agents RFF formés aux sujets environnementaux	-	33	Pas de session 2013
Nombre d'heures de formation en environnement dispensées	-	231 h	
<i>Formation protection de la nature</i>			
Nombre d'agents RFF formés aux sujets environnementaux	-	19	5
Nombre d'heures de formation en environnement dispensées	-	133 h	35 h
<i>Formation loi sur l'eau</i>			
Nombre d'agents RFF formés aux sujets environnementaux	-	64	9
Nombre d'heures de formation en environnement dispensées	-	84 h	63 h
Volume de déchets produits : traverses bois créosotées (tonnes)	-	78 000	82 988
Volume de déchets produits : amiante retirée du patrimoine bâti (tonnes)	632	121	207
Emissions de GES de l'activité propre de RFF (en TéquCO <sub>2</sub> )	-	6 900	-
Emissions de GES de la gestion du réseau ferré national			
-en TéquCO <sub>2</sub>	-	354000	-
-en kéqCO <sub>2</sub> par sillon-km	-	0,65	-
Consommation d'électricité propre du réseau ferroviaire (MWh)	793,6	783,7	783

Part des trains circulant en traction électrique	76,8	77,1	77,4
Montant des provisions environnementales globales (M€)	127,8	116,7	115,0
Nombre de projets d'études en R&D	22	21	21
Montant des investissements en R&D consacrés à l'environnement (K€)	343	134	342

### 3.2.3 Indicateurs sociaux

Indicateurs	2011	2012	2013
Nombre total de salariés au 31/12	1 410	1 495	1 600
Répartition des agents par qualification			
• Cadres	1 173	1 255	1 364
• ETAM -Employés Techniciens et Agents de Maîtrise	237	240	236
Répartition géographique des agents			
• Paris	833	905	976
• Région	577	590	624
Part des temps partiel dans l'effectif	5,25	6,29	6,06
Nombre de démissions	33	44	30
Charges de personnel (M€)	103,7	114,8	123,1
Nombre de réunions ordinaires du CE dans l'année	-	14	11
Nombre de réunions extraordinaires du CE dans l'année	-	-	4
Nombre de réunions ordinaires des 13 CHSCT	-	52	52
Nombre de réunions extraordinaires des 13 CHSCT	-	11	8
Nombre de réunions avec les délégués du personnel	-	109	143
Nombre de réunions avec les délégués syndicaux	-	21	24
Taux d'absentéisme		2,28	1,77
Taux de fréquence des accidents du travail et de trajet	5,46	4,66	6,58
Taux de gravité des accidents du travail	0,04	0,02	0,003
Nombre d'heures de formation réalisées dans l'année (h)	33 392	37 578	38 000
Part de la masse salariale dédiée à la formation continue	5,83	5,82	5,86
Répartition H/F dans l'effectif global (en %)			
• Femmes	44,40	45,02	45,38
• Hommes	55,60	54,98	54,62
Répartition H/F Cadres (en %)			
• Femmes	29,57	31,10	32,31
• Hommes	53,62	52,85	52,94
Répartition H/F ETAM (en %)			
• Femmes	14,82	13,91	13,06
• Hommes	1,99	2,14	1,69
Nombre de travailleurs handicapés	36	44	46
Part des personnes salariées en situation de handicap	3,4	3,4	3,3
Nombre de salariés < 25 ans	31	28	15
Nombre de salariés > 50 ans	241	253	313



### 3.3 Correspondance des indicateurs RSE de RFF au regard du décret d'application de l'article 225

	THEMATIQUE Art. 225	LISTE DES INDICATEURS RSE de RFF	CODE FICHE	GRI 3	ISO 26 000
<b>Gouvernance de l'organisation</b>	1 <sup>er</sup> alinéa de l'article R.225-105	Le gouvernement d'entreprise et la gestion des risques		1.1 - 1.2 - 4.1 - 4.5 - 4.8 à 4.12	6.2
		Pilotage global de la démarche développement durable			6.2
		Sensibilisation des collaborateurs au développement durable			6.2
<b>INFORMATIONS SOCIETALES</b>					
<b>Impact territorial, économique et social</b>	I-3°-a) Impact territorial, économique et social de l'activité de la société -En matière d'emploi et de développement régional -Sur les populations riveraines ou locales	Montant des dépenses d'investissement activées par les grands projets de développement (M€)	SOCT03	EC8 - SO1	6.8.9
		Montant des dépenses d'investissement activées par les projets régionaux de développement (M€)	SOCT04	EC8 - SO1	6.8.9
		Montant des dépenses d'investissement activées pour la mise en conformité du réseau (M€)	SOCT05	EC8 - SO1	6.8.9
		Montant des dépenses d'investissement activées pour le renouvellement et la performance du réseau existant (M€)	SOCT06	EC8 - SO1	6.8.9
		Montant des impôts et taxes (M€)	SOCT07	EC8 - SO1	6.8.9
		Taux de ponctualité à l'arrivée 5 minutes (ponctualité des trains)	SOCT08a	SO1	6.7.8 - 6.8.3
		Nombre de minutes perdues aux 100 km par les EF : - Pour causes EF - Pour causes GI et externes	SOCT08b	SO1	6.7.8 - 6.8.3
		Dépenses d'investissement visant à améliorer la régularité (M€)	SOCT09	EC8 - SO1	6.8.3
		Investissements consacrés à la résorption PNB hors projets de développement et de modernisation (M€)	SOCT11	EC8 - SO1	6.8.3
		Nombre de projets d'études en R&D	SOCT18	EC8 - SO1	6.8.6
		Nombre d'heures en insertion sociale réalisées par rapport au total du nombre d'heures en insertion sociale contractualisées ; par l'activité Infra pour le compte de RFF	SOCT22	EC7	6.8.5
		Montant de la taxe AGEFIPH annuelle	SOCT24	EC1	6.8.5
<b>Relations avec les PPE</b>	I-3°-b) Relations entretenues avec les personnes ou les organisations intéressées par l'activité de la société, notamment les associations d'insertion, les établissements d'enseignement, les associations de défense de l'environnement, les associations de consommateurs et les populations riveraines : -les conditions du dialogue avec ces personnes ou organisations ; -les actions de partenariat ou de mécénat	<i>Informations qualitatives</i>		EC1	6.8.9
<b>Sous-traitance &amp; fournisseurs</b>	I-3°-c) Sous-traitance et fournisseurs : -prise en compte dans la politique d'achat des enjeux sociaux et environnementaux. -importance de la sous-traitance et la prise en compte dans les relations avec les fournisseurs et les sous-traitants de leur responsabilité sociale et environnementale	<i>Informations qualitatives</i>			
		Part des recettes commerciales fret issues des entreprises ferroviaires autres que Fret SNCF	SOCT14	EC1	6.8.3
		Note de satisfaction des clients	SOCT16	PR5	6.7.6
		Montant des achats SNCF alloués au secteur protégé au nom et pour le compte de RFF (€)	SOCT20	LA13	6.8.5
		Equivalent en nombre d'emplois (EE) obtenu par le secteur protégé pour l'activité SNCF Infra effectuée pour le compte de RFF	SOCT21	LA13	6.8.5

		Nombre de marchés avec clause d'insertion sociale sur le nombre total de marchés de l'infra. passés pour RFF	SOCT23	LA13	6.8.5
<b>Loyauté des pratiques</b>	<b>II-3°-d)</b> Loyauté des pratiques : -actions engagées pour prévenir la corruption ; -mesures prises en faveur de la santé et de la sécurité des consommateurs	Nombre de saisines du déontologue	SOC09	HR4 - LA13 - LA14	6.3.10
		Nombre d'accidents de personnes sur le réseau : • Nombre de personnes tuées (hors suicides et tentatives de suicide) • Nombre de personnes blessées graves (hors suicides et tentatives de suicide) • Nombre de suicides	SECU01	PR2	6.7.3
		PN (passages à niveau) inscrits au programme de sécurisation nationale supprimés	SECU03	PR2	6.7.3
		Total des Investissements sécurité (M€)	SECU04	PR2	6.7.3
<b>Autres actions engagées en faveur des droits de l'Homme</b>	<b>II-3°-e)</b> Autres actions en faveur des droits de l'homme	<i>Informations qualitatives</i>		HR3 - HR9 - HR10 - HR11 - SO	4.4 - 4.6 - 4.7 - 4.8 - 6.3 - 6.6
<b>INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES</b>					
<b>Politique générale</b>	<b>I-2°-a)</b> Politique générale en matière environnementale : -organisation de la société pour prendre en compte les questions environnementales et, le cas échéant, les démarches d'évaluation ou de certification en matière d'environnement ; -actions de formation et d'information des salariés menées en matière de protection de l'environnement ; -moyens consacrés à la prévention des risques environnementaux et des pollutions; <b>II-2°-a)</b> montant des provisions et garanties pour risques en matière d'environnement, sous réserve que cette information ne soit pas de nature à causer un préjudice sérieux à la société dans un litige en cours	Nombre d'agents RFF formés aux sujets environnementaux	ENV03	LA10	6.5
		Nombre d'heures de formation en environnement dispensées ( <i>Formation bruit, Formation Protection de la nature, Formation Loi sur l'eau</i> )			
		Montant des provisions environnementales globales (M€)	ENV01	EN28 - EN30	6.5.1 - 6.5.7
		Montant des investissements en R&D consacrés à l'environnement (k€)	ENV15	EN28 - EN30	6.5.6
<b>Pollution et gestion des déchets</b>	<b>I-2°-b)</b> Pollution et gestion des déchets : -mesures de prévention, de réduction ou de réparation de rejets dans l'air, l'eau et le sol affectant gravement l'environnement ; -mesures de prévention, de recyclage et d'élimination des déchets ; -prise en compte des nuisances sonores et de toute autre forme de pollution spécifique à une activité	Volume de déchets produits - traverses bois créosotées (tonnes)	ENV06	EN22	6.5.4
		Volume de déchets produits - amiante retirée du patrimoine bâti (tonnes)			
		Programme PNB ( <i>cf I-3°-a) Impact territorial</i> )		EN29	
<b>Utilisation durable des ressources</b>	<b>I-2°-c)</b> Utilisation durable des ressources : -consommation d'eau et l'approvisionnement en eau en fonction des contraintes locales ; -consommation de matières premières et les mesures prises pour améliorer l'efficacité dans leur utilisation ;	<i>Informations qualitatives</i>			

	-consommation d'énergie, les mesures prises pour améliorer l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables	Consommation d'électricité propre du réseau ferroviaire	ENV10	EN3	6.5.4
		Part des trains circulant en traction électrique, par activité	ENV17	EN3	6.5.4
	II-2°-c) Utilisation durable des ressources : -l'utilisation des sols	<ul style="list-style-type: none"> <li>Surfaces cédées dans l'année (hectares) dont surfaces cédées pour la création de logements dans l'année (hectares)</li> <li>Nombre de logements créés dont nombre de logements sociaux créés</li> </ul>	ENV16b	EN26	6.5.4
		Part des km de lignes fermés dans l'année faisant l'objet de préservation de l'emprise	ENV16c	EN26	6.5.4
<b>Changement climatique</b>	I-2°-d) Changement climatique : -les rejets de gaz à effet de serre	Emissions de GES de l'activité propre de RFF (siège et DR)	ENV09a	EN16 - EN18	6.5.5
		Emissions de GES de la gestion du réseau ferré national (TéqCO <sub>2</sub> et kéqCO <sub>2</sub> sillon-km)	ENV09b	EN16 - EN18	6.5.5
	II-2°-d) Changement climatique : -l'adaptation aux conséquences du changement climatique	<i>Informations qualitatives</i>		EC2 - EN16 - EN17 - EN18	6.5.5
<b>Protection de la biodiversité</b>	I-2°-e) Protection de la biodiversité : -mesures prises pour préserver ou développer la biodiversité	<i>Informations qualitatives</i>		EN11 à EN15 - EN25	6.5.6
<b>INFORMATIONS SOCIALES</b>					
<b>Emploi</b>	I-1°-a) Emploi : -effectif total et la répartition des salariés par sexe, par âge et par zone géographique  -les embauches et les licenciements ;  -les rémunérations et leur évolution	Nombre total de salariés (situation au 31 décembre)	SOC02	LA1	
		Répartition des agents par qualification (Cadres/ETAM), géographie	SOC02	LA1	6.4.3
		Nombre de salariés de -25 ans et nombre de salariés de + 50 ans	SOC02	LA1	6.4.3
		Part des temps partiel dans l'effectif	SOC15	LA1	
		<i>Informations qualitatives</i>			
		Nombre de démissions	SOC14	LA2	6.4.3
		<i>Informations qualitatives</i>			
<b>Organisation du travail</b>	I-1°-b) Organisation du travail : -organisation du temps de travail II-1°-b) absentéisme	<i>Informations qualitatives</i>		LA7	6.4.3
		Taux d'absentéisme	SOC06	LA7	6.4.4
<b>Relations sociales</b>	I-1°-c) Relations sociales : -organisation du dialogue social, notamment les procédures d'information et de consultation du personnel et de négociation avec celui-ci ;	Nombre de réunions du Comité d'Entreprise dans l'année (ordinaire et extraordinaire)	SOC04	LA5	6.4.5
		Nombre de réunions des 13 Comités d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail dans l'année (ordinaire et extraordinaire)	SOC04	LA5	6.4.5
		Nombre de réunions avec les Délégués du personnel	SOC04	LA5	6.4.5
		Nombre de réunions avec les Délégués Syndicaux	SOC04	LA5	6.4.5
	-le bilan des accords collectifs	<i>Informations qualitatives</i>		LA4 - LA5 - LA9	6.4.5
<b>Santé &amp; sécurité</b>	I-1°-d) Santé et sécurité : -conditions de santé et de sécurité au travail ; -bilan des accords signés avec les organisations syndicales ou les représentants du personnel en matière de santé et de sécurité au travail II-1°-d) les accidents du travail, notamment leur fréquence et leur gravité, ainsi que les maladies professionnelles	<i>Informations qualitatives</i>		LA7	6.4.6
		Taux de fréquence des accidents du travail et de trajet	SOC05	LA7	6.4.6
		Taux de gravité des accidents du travail	SOC05	LA7	6.4.6
<b>Formation</b>	I-1°-e) Formation : -politiques mises en œuvre en matière	Part de la masse salariale dédiée à la formation	SOC03	LA10 - LA11	6.4.7

	de formation ; -nombre total d'heures de formation	Nombre d'heures de formation réalisées dans l'année	SOC16	LA10 - LA11	6.4.7
<b>Egalité de traitement</b>	I-1°-f) Egalité de traitement : -mesures prises en faveur de l'égalité entre les femmes et les hommes ; -mesures prises en faveur de l'emploi et de l'insertion des personnes handicapées ; -politique de lutte contre les discriminations	Part des femmes et des hommes dans l'effectif global (Cadres / ETAM)	SOC02	LA13	6.3.7
		Nombre de travailleurs handicapés	SOC07	LA13	6.3.7
		Part des personnes salariées en situation de handicap	SOC07	LA13 - HR4	6.3.7
<b>Promotion &amp; respect des conventions de l'OIT</b>	II-1°-g) Promotion et respect des stipulations des conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail relatives : -au respect de la liberté d'association et du droit de négociation collective ; -à l'élimination des discriminations en matière d'emploi et de profession ; -à l'élimination du travail forcé ou obligatoire ; -à l'abolition effective du travail des enfants	<i>Informations qualitatives</i>		HR 4 - HR5 - HR6 - HR7 - HR8 - LA13	6.3.10



# **COMPTES CONSOLIDÉS**

**AU 31 DÉCEMBRE 2013**



# **Groupe Réseau ferré de France**

## **Comptes consolidés**

**au**

**31 décembre 2013**

## SOMMAIRE

<b>BILAN ACTIF</b> .....	<b>4</b>
<b>BILAN PASSIF</b> .....	<b>5</b>
<b>COMPTE DE RESULTAT</b> .....	<b>6</b>
<b>AUTRES ELEMENTS DU RESULTAT GLOBAL</b> .....	<b>7</b>
<b>ETAT DES FLUX DE TRESORERIE</b> .....	<b>8</b>
<b>ETAT DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDES</b> .....	<b>9</b>
<b>NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDES</b> .....	<b>10</b>
<b>NOTE 1 - PRESENTATION DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC RESEAU FERRE DE FRANCE (RFF)</b>	<b>10</b>
<b>NOTE 2 - COMPARABILITE DES COMPTES</b> .....	<b>10</b>
2.1    CHANGEMENT DE METHODE .....	10
<b>TABLEAU RETRAITE AU 31/12/2012 – CAPITAUX PROPRES AU 01/01/2013 :</b> .....	<b>13</b>
2.2    EVENEMENTS ET TRANSACTIONS SIGNIFICATIFS .....	14
<b>NOTE 3 - RESUME DES PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES ET D'EVALUATION</b> .....	<b>15</b>
3.1    BASE DE PREPARATION DE L'INFORMATION FINANCIERE .....	15
3.2    RECOURS A DES ESTIMATIONS .....	15
3.3    PERIMETRE ET METHODES DE CONSOLIDATION .....	17
3.4    INFORMATION SECTORIELLE .....	17
3.5    CONVERSION DES OPERATIONS EN DEVISES .....	17
3.6    PARTIES LIEES .....	17
3.7    STRUCTURE DU BILAN, DU COMPTE DE RESULTAT ET DU TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE .....	17
3.8    IMMOBILISATIONS INCORPORELLES .....	19
3.9    IMMEUBLES DE PLACEMENT .....	19
3.10   IMMOBILISATIONS CORPORELLES .....	19
3.11   PERTES DE VALEURS DES ACTIFS NON FINANCIERS .....	21
3.12   EVALUATION ET COMPTABILISATION DES ACTIFS FINANCIERS .....	23
3.13   INSTRUMENTS DERIVES ACTIF ET PASSIF .....	24
3.14   IMPOTS DIFFERES .....	27
3.15   CLIENTS ET COMPTES RATTACHES - AUTRES DEBITEURS .....	27
3.16   TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE .....	27
3.17   DOTATION EN CAPITAL .....	27
3.18   RESERVES ET RESULTATS ACCUMULES .....	28
3.19   PROVISIONS .....	28
3.20   AVANTAGES DU PERSONNEL .....	29
3.21   SUBVENTIONS .....	29
3.22   EVALUATION ET COMPTABILISATION DES PASSIFS FINANCIERS .....	30
3.23   FOURNISSEURS ET COMPTES RATTACHES / AUTRES CREDITEURS .....	31
3.24   ACTIFS ET PASSIFS NON COURANTS DETENUS EN VUE DE LA VENTE .....	31
3.25   CONTRATS DE LOCATION .....	32
3.26   CHIFFRE D'AFFAIRES .....	32
<b>NOTE 4 - COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN</b> .....	<b>33</b>
4.1    IMMOBILISATIONS INCORPORELLES .....	33
4.2    IMMEUBLES DE PLACEMENT .....	34
4.3    IMMOBILISATIONS CORPORELLES .....	35
4.4    ACTIFS FINANCIERS COURANTS ET NON COURANTS .....	38
4.5    IMPOTS DIFFERES .....	39
4.6    CLIENTS .....	40
4.7    AUTRES DEBITEURS .....	41
4.8    SUBVENTIONS A RECEVOIR .....	42
4.9    TRESORERIE ET EQUIVALENTS DE TRESORERIE .....	43
4.10   ACTIFS NON COURANTS DETENUS EN VUE DE LA VENTE ET PASSIFS LIES .....	43

4.11	SUBVENTIONS .....	44
4.12	PROVISIONS .....	46
4.13	ENDETTEMENT FINANCIER NET .....	49
4.14	DETTES FINANCIERES.....	50
4.15	GESTION DES RISQUES FINANCIERS ET INSTRUMENTS DERIVES .....	53
4.16	AUTRES PASSIFS NON COURANTS .....	67
4.17	FOURNISSEURS .....	67
4.18	AUTRES CREDITEURS .....	67
4.19	AUTRES PASSIFS FINANCIERS COURANTS .....	68
4.20	DROIT D'UTILISATION ACCORDE AU CONCESSIONNAIRE .....	68
4.21	AUTRES ELEMENTS D'INFORMATION .....	69
<b>NOTE 5 - COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT .....</b>		<b>70</b>
5.1	VENTILATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE L'EXERCICE PAR NATURE .....	70
5.2	SUBVENTIONS D'EXPLOITATION .....	72
5.3	REMUNERATION DE LA GESTION DELEGUEE.....	72
5.4	AUTRES CHARGES DE RESEAU.....	73
5.5	IMPOTS ET TAXES.....	74
5.6	AUTRES CHARGES OPERATIONNELLES .....	74
5.7	REPRISES DE SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT .....	75
5.8	AUTRES CHARGES ET PRODUITS COURANTS .....	76
5.9	AUTRES CHARGES ET PRODUITS NON COURANTS .....	76
5.10	COUT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET .....	77
5.11	AUTRES CHARGES ET PRODUITS FINANCIERS .....	78
5.12	IMPOTS SUR LES BENEFICES .....	79
<b>NOTE 6 - PARTIES LIEES .....</b>		<b>80</b>
<b>NOTE 7 - ENGAGEMENTS HORS BILAN .....</b>		<b>82</b>
<b>NOTE 8 - EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE .....</b>		<b>84</b>

*Sauf mention contraire, les données chiffrées sont exprimées en millions d'euros.*



# Bilan Actif

(en millions d'euros)	<i>Notes</i>	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>
Immobilisations incorporelles	4.1	72,4	56,6
Immeubles de placement	4.2	375,7	394,4
Immobilisations corporelles	4.3	56 113,5	49 604,6
Actifs financiers non courants	4.4	596,0	154,7
Instruments dérivés	4.13	780,6	1 304,8
Impôts différés	4.5	3 675,1	3 773,2
<b>Actifs non courants</b>		<b>61 613,2</b>	<b>55 288,2</b>
Clients	4.6	824,0	1 003,8
Autres débiteurs	4.7	792,9	710,2
Subventions à recevoir	4.8	2 048,3	1 542,2
Actifs financiers courants	4.4	715,8	790,7
Instruments dérivés	4.13	73,0	54,8
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4.9	3 255,0	2 489,8
Actifs détenus en vue de la vente	4.10	0,3	11,2
<b>Actifs courants</b>		<b>7 709,2</b>	<b>6 602,7</b>
<b>TOTAL ACTIF</b>		<b>69 322,4</b>	<b>61 890,9</b>

# Bilan Passif

(en millions d'euros)	Notes	31/12/2013	31/12/2012
Dotation en capital		9 764,6	9 764,6
Réserves et résultats accumulés		(11 108,1)	(11 125,4)
<b>Capitaux propres-part du groupe</b>		<b>(1 343,5)</b>	<b>(1 360,8)</b>
Intérêts minoritaires		0,0	0,0
<b>Total des capitaux propres</b>		<b>(1 343,5)</b>	<b>(1 360,8)</b>
Provisions non courantes	4.12	407,5	409,6
Subventions	4.11.1	21 748,5	18 714,1
Dettes financières non courantes	4.13	35 043,3	31 883,7
Instruments dérivés	4.13	1 674,2	1 927,1
Impôts différés		0,0	0,0
Droit d'utilisation accordé au concessionnaire	4.20	1 571,7	786,2
Autres passifs non courants	4.16	87,0	98,3
<b>Passifs non courants</b>		<b>60 532,2</b>	<b>53 819,0</b>
Provisions courantes	4.12	13,8	49,6
Fournisseurs	4.17	345,8	390,5
Subventions	4.11.4	2 087,9	2 133,3
Autres créditeurs	4.18	871,2	756,0
Dettes financières courantes	4.13	4 425,9	4 253,4
Autres passifs financiers courants	4.19	2 245,2	1 694,6
Instruments dérivés	4.13	141,4	153,0
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente	4.10	2,5	2,5
<b>Passifs courants</b>		<b>10 133,7</b>	<b>9 432,7</b>
<b>TOTAL PASSIF</b>		<b>69 322,4</b>	<b>61 890,9</b>

# Compte de résultat

(en millions d'euros)	Notes	31/12/2013 (12 mois)	31/12/2012 (12 mois)
Chiffre d'affaires	5.1	5 690,2	5 555,7
Subventions d'exploitation	5.2	165,3	316,5
Rémunération de la gestion déléguée	5.3	(3 193,3)	(3 183,9)
Autres charges de réseau	5.4	(168,9)	(178,1)
Impôts et taxes	5.5	(85,5)	(81,2)
Autres charges opérationnelles	5.6	(473,7)	(399,1)
Dotations nettes aux amortissements et provisions pour dépréciation des immobilisations		(1 331,8)	(1 257,7)
Dotations nettes aux provisions pour dépréciation des actifs courants		(8,7)	(4,5)
Reprises de subventions d'investissement	5.7	469,4	489,6
Autres produits courants	5.8	168,7	196,7
Autres charges courantes	5.8	(23,6)	(38,3)
<b>Résultat opérationnel courant</b>		<b>1 208,1</b>	<b>1 415,6</b>
Produits non courants	5.9	0,0	6,1
Charges non courantes	5.9	(0,0)	(0,1)
<b>Résultat opérationnel</b>		<b>1 208,1</b>	<b>1 421,6</b>
Coût de l'endettement financier brut	5.10	(1 199,8)	(1 280,5)
Résultat de trésorerie et équivalents de trésorerie	5.10	4,4	19,0
Coût de l'endettement financier net	5.10	(1 195,3)	(1 261,6)
Autres produits financiers	5.11	1,2	5,9
Autres charges financières	5.11	(2,6)	(5,4)
<b>Résultat financier</b>		<b>(1 196,8)</b>	<b>(1 261,0)</b>
Impôts sur les bénéfices	5.12	(71,2)	(158,5)
Q-P de résultat des mises en équivalence		0,3	(0,1)
<b>Résultat net - Total</b>		<b>(59,6)</b>	<b>2,0</b>
Intérêts minoritaires		0,0	0,0
<b>Résultat net - Part du groupe</b>		<b>(59,6)</b>	<b>2,0</b>

## Autres éléments du résultat global

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
<b>Résultat net</b>	<b>(59,6)</b>	<b>2,0</b>
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	116,2	(308,6)
Impôt sur les autres éléments de résultat global	(39,4)	102,9
<b>Total gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres</b>	<b>76,9</b>	<b>(205,7)</b>
<b>Résultat global</b>	<b>17,3</b>	<b>(203,8)</b>
dont part du groupe	17,3	(203,8)
dont intérêts minoritaires	0,0	0,0

Les gains et les pertes comptabilisés directement en capitaux propres sont intégralement destinés à être recyclés en résultat.

# Etat des flux de trésorerie

(en millions d'euros)	Notes	31/12/2013 (12 mois)	31/12/2012 (12 mois)
<b>Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles</b>			
Résultat net de l'exercice		(59,6)	2,0
Résultat des sociétés mise en équivalence		(0,3)	0,1
Plus et moins valeur de cession		(136,2)	(106,3)
Dotation nette aux amortissements et provisions		1 365,8	1 257,8
Reprise de subventions		(469,4)	(489,6)
Autres produits et charges calculés		(38,8)	(38,3)
Coût de l'endettement financier net	5.10	1 195,3	1 261,6
Charge d'impôt (y compris impôts différés)	5.12	71,2	158,5
<b>Capacité d'autofinancement avant coût de l'endettement financier net et impôt</b>		<b>1 928,0</b>	<b>2 045,8</b>
Impôt exigible		(12,4)	(48,2)
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité	4.21.1	246,0	(103,7)
<b>Trésorerie nette provenant des activités opérationnelles</b>		<b>2 161,6</b>	<b>1 893,8</b>
<b>Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement</b>			
Décaissements sur acquisitions	4.21.2	(5 047,2)	(4 377,7)
Subventions sur immobilisations	4.21.2	1 836,3	1 209,1
Variations des autres actifs financiers non courants		(0,2)	(1,9)
Cessions ou réductions de l'actif immobilisé		108,0	92,1
<b>Trésorerie nette provenant des activités d'investissement</b>		<b>(3 102,9)</b>	<b>(3 078,4)</b>
<b>Flux de trésorerie provenant des activités de financement</b>			
Remboursement de dettes financières		(4 150,1)	(4 096,5)
Augmentation des dettes financières		7 453,8	5 968,8
Intérêts financiers nets versés		(1 561,7)	(1 635,0)
Variation des dépôts et cautionnements		(124,7)	(228,8)
Variation des placements		89,9	(740,7)
<b>Trésorerie nette provenant des opérations de financement</b>		<b>1 707,2</b>	<b>(732,2)</b>
<b>Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>		<b>765,9</b>	<b>(1 916,8)</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie nets à l'ouverture		2 484,9	4 401,7
Trésorerie et équivalents de trésorerie nets à la clôture		3 250,8	2 484,9
<b>Variation de la trésorerie nette</b>		<b>765,9</b>	<b>(1 916,8)</b>

# Etat de variation des capitaux propres consolidés

(en millions d'euros)	Dotations en capital	Réserves et résultats accumulés	Écarts actuariels sur les avantages de personnel (1)	Éléments comptabilisés directement en capitaux propres	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minoritaires	Total des capitaux propres
<b>Capitaux propres au 1er janvier 2012</b>	<b>9 764,6</b>	<b>(10 412,5)</b>	<b>(1,1)</b>	<b>(510,1)</b>	<b>(1 159,1)</b>	<b>0,0</b>	<b>(1 159,1)</b>
Résultat global		1,1	0,9	(205,7)	(203,8)	0,0	(203,8)
Autres variations			2,1		2,1	0,0	2,1
<b>Capitaux propres au 31 décembre 2012</b>	<b>9 764,6</b>	<b>(10 411,4)</b>	<b>1,9</b>	<b>(715,9)</b>	<b>(1 360,8)</b>	<b>0,0</b>	<b>(1 360,8)</b>
<i>(1) Les données publiées au titre de l'exercice 2012 ont été retraitées de l'impact lié au changement de méthode de comptabilisation des écarts actuariels relatifs aux avantages du</i>							
(en millions d'euros)	Dotations en capital	Réserves et résultats accumulés	Écarts actuariels sur les avantages postérieurs à l'emploi	Éléments comptabilisés directement en capitaux propres	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minoritaires	Total des capitaux propres
<b>Capitaux propres au 1er janvier 2013</b>	<b>9 764,6</b>	<b>(10 411,4)</b>	<b>1,9</b>	<b>(715,9)</b>	<b>(1 360,8)</b>	<b>0,0</b>	<b>(1 360,8)</b>
Résultat global		(58,3)	1,0	76,9	19,6	0,0	19,6
Autres variations			(2,3)		(2,3)	0,0	(2,3)
<b>Capitaux propres au 31 décembre 2013</b>	<b>9 764,6</b>	<b>(10 469,8)</b>	<b>0,6</b>	<b>(639,0)</b>	<b>(1 343,5)</b>	<b>0,0</b>	<b>(1 343,5)</b>

# Notes aux états financiers consolidés

Les comptes consolidés du groupe ont été arrêtés par le conseil d'administration qui s'est tenu le 19 mars 2014.

## Note 1 - Présentation de l'Etablissement public Réseau ferré de France (RFF)

Réseau ferré de France est un Etablissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), créé par la loi n°97-135 du 13 février 1997, avec effet rétroactif au 1er janvier 1997, dont le siège social se situe au 92 avenue de France, Paris 13ème.

Cette loi et ses décrets d'application n° 97-444, 97-445 et 97-446 ont créé RFF sous la forme d'une entité indépendante, propriétaire des infrastructures ferroviaires françaises affectées précédemment à la SNCF. Le décret du 6 décembre 2006 a confirmé les missions de RFF tout en précisant les conditions dans lesquelles elles pouvaient être déléguées à la SNCF.

## Note 2 - Comparabilité des comptes

### 2.1 *Changement de méthode*

Première application de l'amendement IFRS 7 sur la compensation des actifs et passifs financiers qui a été adopté au niveau européen (règlement UE n°1256/2012 du 13 décembre 2012 paru le 29 décembre 2012 et modifiant le règlement CE N°1126/2008)

L'amendement concerne les informations à fournir au titre des actifs et des passifs financiers comptabilisés qui sont compensés selon le paragraphe 42 d'IAS 32. Il concerne également les informations à fournir sur les instruments financiers comptabilisés sujets à des accords de compensation globale exécutoire ou accords similaires. Ces informations sont présentées en note 4.15.3.

Première application de la norme IFRS 13 dont les principes d'évaluation concernent l'ensemble des éléments pour lesquels une juste valeur est calculée. Elle précise notamment les composantes de risque à retenir dans la juste valeur des dérivés au regard des intervenants de marché qui a été adopté au niveau européen (règlement UE n° 1255/2012 du 11 décembre 2012 et modifiant le règlement CE N°1126/2008)

La norme concerne la valorisation des instruments financiers à juste valeur qui doit prendre en compte le risque de défaut de la contrepartie et, s'agissant de passifs, le risque de crédit propre de l'entité (IFRS 13.42). Si l'instrument est un actif, sa valeur est ajustée afin de prendre en compte notamment le risque de crédit de la contrepartie (communément intitulé CVA - Credit Value Adjustment) ; à l'inverse, si l'instrument est un passif, sa valeur est ajustée pour reconnaître entre autres le risque de crédit propre de l'entreprise (DVA - Debit value Adjustment).

Cette évaluation est présentée en note 4.15.5.

Application de la nouvelle version de la norme IAS 19 « Avantages du personnel » qui a été adoptée par la commission européenne en décembre 2011 (Règlement UE n°475/2012, publié le 5 juin 2012) :

- a) Les écarts actuariels relatifs aux avantages du personnel pour les régimes à prestations définies postérieurs à l'emploi sont désormais reconnus en OCI (Other Comprehensive Income) et non plus en résultat (IAS 19 R.120).

Conformément aux amendements apportés à la norme IAS 19, RFF applique dorénavant la comptabilisation des écarts actuariels en totalité en OCI (IAS 19 R.120).

Les conséquences dans les comptes sont les suivantes :

- Sur les engagements de retraite :

L'impact lié à cette première application en mode rétrospectif est de -0,2 M€ au 01/01/2013 au niveau des OCI, mais neutre au niveau des capitaux propres totaux.

Au 31/12/2012, l'impact cumulé des écarts actuariels constaté dans les comptes s'élevait donc à -0,2 M€ contre -1,1 M€ au 31/12/2011.

Au 31/12/2013 les écarts actuariels comptabilisés en OCI représentent un montant de +1 M€.

- Sur les comptes épargne temps :

L'impact lié à cette première application en mode rétrospectif est de +2,1 M€ au 01/01/2013 au niveau des OCI, correspondant à l'effet de première actualisation.

Au 31/12/2013, les écarts actuariels comptabilisés en OCI représentent un montant de -0.2 M€



- b) Les règles de classification des avantages au personnel entre long terme et court terme ont également été revues au regard des dates de paiement attendues et non plus des dates auxquelles les paiements peuvent être exigés (IAS 19 R.8).

Les engagements vis-à-vis des comptes épargnes temps ont ainsi été reclassés en avantages à long terme puisque la pratique constatée chez RFF montre que le règlement de ces avantages n'intervient qu'au-delà des 12 mois suivant la date d'exigibilité (IAS 19 R.8).

Les impacts liés à cette première application sont visibles au niveau du bilan et des capitaux propres. Au 31/12/2012, le montant actualisé des engagements au titre des comptes épargne temps est de 5,2 M€ après un effet d'actualisation de 2,1 M€.

### Présentation de ces 2 impacts sur le bilan et les capitaux propres au 31/12/2012 :

#### Impact sur le bilan passif :

(en millions d'euros)	31/12/2012	IMPACTS	31/12/2012
	PUBLIE	IAS 19	RETRAITE
Dotation en capital	9 764,6		9 764,6
Réserves et résultats accumulés	(11 127,5)	2,1	(11 125,4)
<b>Capitaux propres-part du groupe</b>	<b>(1 362,8)</b>	<b>2,1</b>	<b>(1 360,8)</b>
Intérêts minoritaires	0,0		0,0
<b>Total des capitaux propres</b>	<b>(1 362,8)</b>	<b>2,1</b>	<b>(1 360,8)</b>
Provisions non courantes	409,6		409,6
Subventions	18 714,1		18 714,1
Dettes financières non courantes	31 883,7		31 883,7
Instruments dérivés	1 927,1		1 927,1
Impôts différés	0,0		0,0
Droit d'utilisation accordé au concessionnaire	786,2		786,2
Autres passifs non courants	93,1	5,2	98,3
<b>Passifs non courants</b>	<b>53 813,8</b>	<b>5,2</b>	<b>53 819,0</b>
Provisions courantes	49,6		49,6
Fournisseurs	390,9	(0,4)	390,5
Subventions	2 133,3		2 133,3
Autres créditeurs	762,9	(6,9)	756,0
Dettes financières courantes	4 253,4		4 253,4
Autres passifs financiers courants	1 694,6		1 694,6
Instruments dérivés	153,0		153,0
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente	2,5		2,5
<b>Passifs courants</b>	<b>9 440,0</b>	<b>(7,3)</b>	<b>9 432,7</b>
<b>TOTAL PASSIF</b>	<b>61 890,9</b>	<b>0,0</b>	<b>61 890,9</b>

## Impact sur le tableau de variation des capitaux propres :

Tableau publié au 31/12/2012 :

(en millions d'euros)	Dotations en capital	Réserves et résultats accumulés	Eléments comptabilisés directement en capitaux propres	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minoritaires	Total des capitaux propres
<b>Capitaux propres au 1er janvier 2011</b>	<b>9 764,6</b>	<b>(10 636,1)</b>	<b>(321,7)</b>	<b>(1 193,1)</b>	<b>0,0</b>	<b>(1 193,1)</b>
Résultat global		222,5	(188,5)	34,0	0,0	34,0
Autres variations				0,0	0,0	0,0
<b>Capitaux propres au 31 décembre 2011</b>	<b>9 764,6</b>	<b>(10 413,6)</b>	<b>(510,1)</b>	<b>(1 159,1)</b>	<b>0,0</b>	<b>(1 159,1)</b>
(en millions d'euros)	Dotations en capital	Réserves et résultats accumulés	Eléments comptabilisés directement en capitaux propres	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minoritaires	Total des capitaux propres
<b>Capitaux propres au 1er janvier 2012</b>	<b>9 764,6</b>	<b>(10 413,6)</b>	<b>(510,1)</b>	<b>(1 159,1)</b>	<b>0,0</b>	<b>(1 159,1)</b>
Résultat global		2,0	(205,7)	(203,8)	0,0	(203,8)
Autres variations				0,0	0,0	0,0
<b>Capitaux propres au 31 décembre 2012</b>	<b>9 764,6</b>	<b>(10 411,6)</b>	<b>(715,9)</b>	<b>(1 362,8)</b>	<b>0,0</b>	<b>(1 362,8)</b>

## Tableau retraité au 31/12/2012 – Capitaux propres au 01/01/2013 :

(en millions d'euros)	Dotations en capital	Réserves et résultats accumulés	Ecarts actuariels sur les avantages de personnel	Eléments comptabilisés directement en capitaux propres	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minoritaires	Total des capitaux propres
<b>Capitaux propres au 1er janvier 2011</b>	<b>9 764,6</b>	<b>(10 636,6)</b>	<b>0,5</b>	<b>(321,7)</b>	<b>(1 193,1)</b>	<b>0,0</b>	<b>(1 193,1)</b>
Résultat global		224,1	(1,6)	(188,5)	34,0	0,0	34,0
Autres variations					0,0	0,0	0,0
<b>Capitaux propres au 31 décembre 2011</b>	<b>9 764,6</b>	<b>(10 412,5)</b>	<b>(1,1)</b>	<b>(510,1)</b>	<b>(1 159,1)</b>	<b>0,0</b>	<b>(1 159,1)</b>
(en millions d'euros)	Dotations en capital	Réserves et résultats accumulés	Ecarts actuariels sur les avantages de personnel	Eléments comptabilisés directement en capitaux propres	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minoritaires	Total des capitaux propres
<b>Capitaux propres au 1er janvier 2012</b>	<b>9 764,6</b>	<b>(10 412,5)</b>	<b>(1,1)</b>	<b>(510,1)</b>	<b>(1 159,1)</b>	<b>0,0</b>	<b>(1 159,1)</b>
Résultat global		1,1	0,9	(205,7)	(203,8)	0,0	(203,8)
Autres variations			2,1		2,1	0,0	2,1
<b>Capitaux propres au 31 décembre 2012</b>	<b>9 764,6</b>	<b>(10 411,4)</b>	<b>1,9</b>	<b>(715,9)</b>	<b>(1 360,8)</b>	<b>0,0</b>	<b>(1 360,8)</b>

## **2.2 Evènements et transactions significatifs**

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

Le nouveau dispositif automatisé de mise en service comptable a rencontré des difficultés de mise en œuvre puis de fonctionnement liées aux systèmes d'information à compter d'avril 2012. Ces difficultés ont empêché la réalisation des mises en service comptables qui auraient dû être faites dans les systèmes d'information en 2011 et 2012.

De manière à présenter dans les comptes une image de la réalité économique des mises en service, des écritures complémentaires ont été comptabilisées en 2011 et 2012 :

- Actifs mis en service : 8 198,6 M€
- Subventions mises en service : 3 099,3 M€

Parallèlement, des dotations aux amortissements et des reprises de subventions correspondantes avaient été comptabilisées en 2011 et 2012 pour des montants respectivement de 326,8 M€ et 131,1 M€.

Au 31/12/2013, un rattrapage de mise en service a été réalisé dans les systèmes d'information pour un montant total de 7 794,6 M€ et 1 980,9 M€. Parallèlement, les dotations aux amortissements et reprises de subventions ont été réintégrées dans le système d'information.

Au 31/12/2013, un complément de mise en service a de nouveau dû être comptabilisé par « OD » afin de tenir compte des travaux de finalisation des dossiers de mise en service réalisés en décembre 2013. Les montants ainsi mis en service sont de 1 047,9 M€ pour les actifs et 587,3 M€ pour les subventions. Des dotations aux amortissements et reprises de subventions ont également été comptabilisées par OD pour des montants estimés respectifs de 24,3 M€ et 14,1 M€.

Ces mises en service seront régularisées dans les systèmes d'information au 1<sup>er</sup> semestre 2014. Au 30/06/2014, les mises en service comptables seront ainsi complètement régularisées dans les systèmes d'information.

### Accident de Brétigny-sur Orge

Le vendredi 12 juillet 2013, le train Paris-Limoges n°3657 a déraillé en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne).

A ce stade, seule l'origine de l'accident est connue. Les enquêtes diligentées afin d'en déterminer les causes sont toujours en cours. Le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transports terrestres (BEA-TT) a rendu public son rapport d'étape en janvier 2014. Ce rapport, qui éclaire les faits et leurs causes, a été présenté aux administrateurs de SNCF et RFF le 13 janvier 2014. Il permettra de progresser en renforçant les actions en matière de sécurité au bénéfice du système ferroviaire. Ce document intermédiaire constitue une enquête technique. Déterminer les responsabilités relève de la procédure judiciaire en cours.

### Réforme du ferroviaire

Les grands axes de la réforme du système ferroviaire ont été présentés en Conseil des ministres le 29 mai 2013. La première lecture du projet de loi aura lieu le 16 juin 2014 à l'Assemblée nationale.

## **Note 3 - Résumé des principes et méthodes comptables et d'évaluation**

### **3.1 Base de préparation de l'information financière**

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe RFF sont établis conformément aux normes comptables IFRS.

Pour l'arrêté des comptes 2013, les comptes sont établis sur la base des normes adoptées par l'Union Européenne et obligatoirement applicables, telles qu'elles sont connues à ce jour, disponibles sur le site <http://ec.europa.eu/internal-market/accounting/ias-fr.htm> #adopted-commission.

Les principes et méthodes comptables adoptés dans les états financiers annuels arrêtés au 31 décembre 2013 sont identiques à ceux utilisés dans les états financiers annuels arrêtés au 31 décembre 2012 à l'exception :

- de la première application de la nouvelle version de la norme IAS 19 « Avantages du personnel » qui a été adoptée par la commission européenne en décembre 2011 (Règlement UE n°475/2012, publié le 5 juin 2012).
- de la première application de l'amendement IFRS 7 sur la compensation des actifs et passifs financiers qui a été adopté au niveau européen (règlement UE n° 1256/2012 du 13 décembre 2012 paru le 29 décembre 2012 et modifiant le règlement CE N°1126/2008)
- de la première application de la norme IFRS 13 relative précisant les composantes de risque à retenir dans la juste valeur des dérivés au regard des intervenants de marché qui a été adopté au niveau européen (règlement UE n°1255/2012 du 11 décembre 2012 et modifiant le règlement CE N°1126/2008)

Ces évolutions sont présentées de manière détaillée au paragraphe 2.1

### **3.2 Recours à des estimations**

La préparation des états financiers conformément aux IFRS implique de retenir certaines estimations comptables déterminantes. La direction de RFF est également amenée à exercer son jugement lors de l'application des méthodes comptables du groupe.

En fonction de la conjoncture ou de l'ajustement de toutes ces hypothèses, les montants inscrits dans les états financiers futurs pourront différer des estimations actuelles. Les états financiers présentés ont été établis à partir des meilleures estimations possibles, sur la base des informations disponibles à la date d'arrêté.

Les estimations comptables qui en découlent affectent notamment les postes suivants :

- Provision pour dépollution : le montant de la provision correspond à l'estimation du risque pour le groupe, sur le parc identifié comme étant à dépolluer, sur la base des informations disponibles à la clôture, dans l'attente d'un recensement exhaustif des installations techniques et des bâtiments à dépolluer.
- Juste valeur des dérivés et autres instruments financiers : la juste valeur de tous les actifs et passifs financiers est déterminée à la clôture soit à des fins de comptabilisation soit à des fins d'informations données en annexe (cf. note 4.15).

La juste valeur est déterminée :

Soit en fonction de prix cotés sur un marché actif (niveau 1 selon IFRS 7),

Soit à partir de techniques de valorisation interne faisant appel à des méthodes de calculs mathématiques usuels intégrant des données observables sur les marchés (cours à terme, courbes de taux, ...) (niveau 2 selon IFRS 7)

Soit à partir de techniques de valorisation interne intégrant des paramètres estimés par le Groupe en l'absence de données observables (niveau 3 selon IFRS 7).

#### *Prix cotés sur un marché actif*

Lorsque des prix cotés sur un marché actif sont disponibles, ils sont retenus prioritairement pour la détermination de la valeur de marché. Les valeurs mobilières de placement et certains emprunts obligataires cotés sont ainsi valorisés.

#### *Justes valeurs déterminées à partir de modèles intégrant des données observables sur les marchés*

La majorité des instruments financiers dérivés (swaps, caps, floors, ...) est négociée sur des marchés de gré à gré sur lesquels il n'existe pas de prix cotés. Par conséquent, leur valorisation est opérée sur la base de modèles communément utilisés par les intervenants pour évaluer ces instruments financiers.

Les valorisations calculées en interne sur les instruments dérivés font l'objet chaque semestre de contrôles de cohérence avec les valorisations transmises par nos contreparties.

La juste valeur des emprunts cotés est calculée en actualisant des flux contractuels au taux d'intérêt du marché.

Pour les dettes et créances à moins d'un an et certaines dettes et créances à taux variable, la valeur comptable est considérée comme une approximation raisonnable de la juste valeur compte tenu des faibles délais de règlement utilisés par le Groupe.

- Valeur recouvrable des immobilisations corporelles : la valeur d'utilité des actifs d'infrastructure est déterminée par actualisation des flux de trésorerie futurs qui nécessitent de recourir à des estimations et des hypothèses à long terme.
- Subventions méritées : les produits afférents aux subventions méritées sont calculés suivant l'avancement des travaux. Ce dernier est estimé en fonction des dépenses engagées et du coût prévisionnel des projets.
- Immeubles de placement : l'identification de ces actifs est réalisée en collaboration avec les experts de la direction foncière et immobilière.

- Créance d'impôt différé : le caractère recouvrable de cette créance est apprécié à partir d'hypothèses à long terme disponibles à la date d'arrêté.

### **3.3 Périmètre et méthodes de consolidation**

RFF présente des comptes consolidés, avec un périmètre intégrant la société AIREFSOL, filiale détenue à 33 % et consolidée selon la méthode de la mise en équivalence.

Nom de l'entité	% d'intérêts	% de contrôle	Méthode de consolidation
Réseau Ferré de France	100	100	Société mère
SAS AIREFSOL Energies	33	33	Mise en équivalence

### **3.4 Information sectorielle**

RFF n'ayant qu'un seul secteur d'activité localisé exclusivement sur le territoire national, aucune analyse d'information sectorielle n'est communiquée.

### **3.5 Conversion des opérations en devises**

Les états financiers consolidés sont présentés en euros, monnaie de présentation des comptes de RFF. Les transactions en devises sont converties dans la monnaie fonctionnelle par application du cours de change en vigueur à la date de transaction avec impact en résultat lors du dénouement des transactions.

Les actifs et passifs monétaires en devises sont convertis au taux en vigueur à la date d'arrêté comptable. Les différences de change sont comptabilisées au compte de résultat.

### **3.6 Parties liées**

Toutes les entités sous contrôle ou sous influence notable de l'Etat ainsi que les dirigeants sont des parties liées.

### **3.7 Structure du bilan, du compte de résultat et du tableau des flux de trésorerie**

### **Structure du bilan :**

Les actifs et passifs générés par le cycle normal d'exploitation et ceux dont l'échéance est à moins d'un an par rapport à la date de clôture ont été classés en courant. De même que la trésorerie et équivalents et les découverts bancaires.

Tous les actifs et passifs ne répondant pas aux critères énoncés ci-dessus ont été regroupés en non courant.

Les actifs et passifs non courants détenus en vue de la vente ont été présentés sur une ligne distincte de l'actif et du passif.

### **Structure du compte de résultat :**

Le compte de résultat est présenté par nature et s'articule autour des indicateurs suivants :

Le résultat opérationnel courant :

Il regroupe les charges et produits directement liés aux activités de l'entité. Les rubriques « subventions d'exploitation » et « autres charges opérationnelles » ont été isolées afin de mettre en évidence d'une part, la contribution de l'Etat et des collectivités au résultat et d'autre part, les charges de fonctionnement du groupe (charges de personnel, études et autres charges de fonctionnement).

Le résultat opérationnel :

Il correspond au résultat opérationnel courant après prise en compte des charges et produits significatifs, non récurrents et qui ne s'inscrivent pas dans le cadre de l'activité courante de l'entreprise.

Le résultat financier :

Il correspond au coût de l'endettement financier net corrigé des « autres charges et produits financiers ».

Le coût de l'endettement financier net est constitué de l'ensemble des résultats produits par les éléments constitutifs de l'endettement financier net pendant la période, y compris les résultats de couverture de taux et de change y afférant :

- charges d'intérêts sur opérations de financement
- résultat des couvertures de taux et de change sur endettement financier.

### **Structure du tableau des flux de trésorerie :**

Le tableau des flux de trésorerie est structuré autour de la capacité d'autofinancement calculée avant coût de l'endettement financier net et avant impôt.

Ce tableau a pour objectif d'analyser la variation de trésorerie constatée au bilan d'un exercice sur l'autre. A cet effet, l'activité de l'entreprise est scindée en trois grandes fonctions : opérationnelle, investissement et financement.

L'activité opérationnelle correspond au métier d'exploitation des actifs d'infrastructure.

L'activité investissement comprend les flux relatifs aux investissements réalisés ainsi qu'aux subventions d'investissement encaissées au cours de la période.

L'activité financement comprend les flux relatifs aux activités financières (à court, moyen et long terme) et au coût de l'endettement financier net décaissé.

La trésorerie du tableau des flux comprend la trésorerie et les équivalents de trésorerie diminués des découverts bancaires.

### **3.8 Immobilisations incorporelles**

Les actifs incorporels comprennent les logiciels acquis ou créés.

Les logiciels acquis à titre onéreux sont enregistrés à leur coût d'acquisition, correspondant au prix d'achat majoré des frais accessoires nécessaires à leur mise en service. Ces coûts sont amortis en linéaire sur la durée d'utilité estimée des logiciels, soit douze mois.

Les logiciels développés en interne sont inscrits à l'actif pour leur coût de production dès lors qu'ils remplissent les critères développés dans la norme IAS 38, et sont amortis en linéaire sur leur durée d'utilité estimée, soit trois ans.

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

### **3.9 Immeubles de placement**

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

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

Dans le cadre de la première application des normes IFRS, leur valeur au bilan a été établie en retenant l'estimation la plus appropriée fondée sur la valeur totale des terrains et constructions.

Ce montant est depuis amorti et diminué de la valeur des cessions.

### **3.10 Immobilisations corporelles**

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

Les investissements réalisés par acquisition sont peu significatifs.

Dans le cadre de la création de RFF au 1<sup>er</sup> janvier 1997, les immobilisations apportées par la SNCF ont été comptabilisées pour un montant de 22,5 milliards d'euros.

#### **3.10.1 Coût de production**

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



Le coût de production des opérations réalisées sous mandat accordé par RFF est composé des facturations des entreprises réalisant les travaux auxquelles se rajoutent les coûts de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

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

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

### 3.10.2 Amortissement des immobilisations

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

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

Nomenclature	Durée
Terrains	non amortis
Aménagements des terrains	30 ans
Constructions	15 à 50 ans
Aménagements des constructions	10 ans
Terrassement	10 ans
Voies	de 20 à 100 ans
Installations d'énergie électrique	de 10 à 75 ans
Signalisation	de 15 à 50 ans
Télécommunications	de 5 à 30 ans
Passages à niveaux	15 ans
Ouvrages d'art	de 30 à 70 ans

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

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

## 3.11 *Pertes de valeurs des actifs non financiers*

Les actifs sont regroupés en Unités Génératrices de Trésorerie (UGT), l'UGT étant le plus petit groupe d'actifs identifiables dont l'utilisation génère des entrées de trésorerie indépendantes. RFF a distingué deux UGT : une UGT dite « Infrastructure » et une UGT dite « Patrimoine ».

### 3.11.1 **Dépréciation des infrastructures en service (UGT infrastructure)**

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

#### Indices de perte (ou de reprise) de valeur

RFF a retenu les indices de perte de valeur suivants :

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

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

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

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

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

La période pluriannuelle de construction budgétaire permet à RFF d'établir des projections de trésorerie basées sur trois années budgétaires. Au-delà, les cash-flows sont basés sur les données de la dernière année puis projetés jusqu'en 2030, date à laquelle le réseau est considéré comme stabilisé en raison du rattrapage du retard de renouvellement.

Les cash-flows tiennent également compte des données figurant dans l'avenant au contrat de performance pour les périodes 2013 et 2014 approuvé par les Ministères de Tutelle ainsi que le projet de loi de finance triennal 2013-2015.

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

Si la valeur nette comptable de l'UGT Infrastructure est supérieure à la valeur actualisée, alors une dépréciation est enregistrée. Cette dépréciation est répartie sur chacun des actifs composant l'UGT, proportionnellement à la valeur nette comptable de chacun de ces actifs au sein de l'UGT.

Si la valeur nette comptable de l'UGT est inférieure à la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs et si une dépréciation a été comptabilisée initialement, alors il est procédé à une reprise de dépréciation à hauteur de la plus faible :

- de sa valeur recouvrable, ou
- de la valeur comptable qui aurait été déterminée (nette des amortissements) si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée au cours de périodes antérieures.

### **3.11.2 Dépréciation des projets en cours**

RFF procède à des tests de dépréciation annuels de projets en cours de réalisation consistant à comparer leur valeur comptable à leur valeur recouvrable, en l'occurrence, la valeur d'utilité. L'objectif est de matérialiser le risque de non aboutissement du projet conduisant à immobiliser les dépenses sans création de bien in fine.

Lorsque les investissements sont arrêtés, les dépenses enregistrées sont dépréciées à concurrence de leur valeur recouvrable.

Si un fait générateur exceptionnel remet en cause l'aboutissement du projet, les dépenses sont dépréciées à 100%.

Les dépréciations sont calculées nettes de subventions méritées afférentes aux projets concernés.

### **3.11.3 Dépréciation des immeubles de placement (UGT patrimoine)**

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

Les actifs de cette UGT comprennent des terrains et des bâtiments. Il s'agit des terrains (y compris les cours de marchandises) propriétés de RFF sur lesquels il n'y a pas d'activité ferroviaire. Ces terrains comprennent le foncier nu ou bâti. Leur juste valeur nette de frais de vente est estimée à partir :

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

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

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

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

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

### **3.12 Evaluation et comptabilisation des actifs financiers**

En application de la norme IAS 39, les actifs financiers du groupe sont classés dans l'une des quatre catégories suivantes : les actifs financiers évalués à la juste valeur en contrepartie du résultat, les prêts et créances, les actifs financiers disponibles à la vente et les actifs financiers détenus jusqu'à leur échéance. Cette classification est fonction des raisons qui ont motivé leur acquisition.

Lors de leur comptabilisation initiale, les actifs financiers sont évalués à leur juste valeur majorée des coûts de transaction directement attribuables. Pour les actifs évalués à leur juste valeur par le résultat, les coûts de transaction sont enregistrés directement en résultat.

Les actifs financiers sont comptabilisés à la date de transaction.

#### ***Actifs financiers à la juste valeur en contrepartie du compte de résultat :***

Cette catégorie regroupe :

- a) les OPCVM monétaires, les titres de créances négociables et les autres produits de trésorerie qui font l'objet d'une option de juste valeur. Cette dernière option est justifiée par le fait que ces instruments sont gérés en juste valeur et que le résultat de cette gestion fait l'objet d'un reporting à la direction générale.
- b) les dérivés non qualifiés de couverture (dérivés de transaction). Il s'agit des dérivés acquis dans le cadre de la couverture des risques de change et de taux mais qui ne satisfont pas les critères d'efficacité imposés par la norme IAS 39 (cf. § 3.13.4).

Ces actifs financiers sont évalués à la juste valeur et les variations comptabilisées en contrepartie du compte de résultat.

#### ***Prêts et créances :***

Cette catégorie inclut les actifs financiers non dérivés qui ont des paiements fixés et déterminés et qui ne sont pas cotés sur un marché actif. Dans le groupe, il s'agit des créances d'exploitation et des dépôts et cautionnements versés.

Les créances à court terme sont enregistrées à la juste valeur, correspondant aux flux de trésorerie futurs estimés actualisés. Cette valeur est égale à leur valeur nominale si l'effet de l'actualisation n'est pas jugé significatif.

Celles à long terme entrent au bilan à leur juste valeur puis sont évaluées ultérieurement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Lorsque l'effet de l'actualisation reste non significatif, ces créances sont traitées comme celles à court terme avec comptabilisation éventuelle d'une provision pour dépréciation dans le cas où la valeur comptable est supérieure à la valeur recouvrable estimée. Une reprise de provision est possible en cas d'indicateurs objectifs d'amélioration. La note 3.15 fournit des compléments d'informations sur le calcul de la provision pour dépréciation.

Ces créances sont comptabilisées au bilan aux postes clients et comptes rattachés et autres débiteurs.

#### ***Actifs financiers disponibles à la vente :***

Ces actifs comprennent les titres de participation non consolidés. Ils sont évalués à leur juste valeur, les plus ou moins-values latentes étant enregistrées dans les capitaux propres jusqu'à leur cession.

Cependant, s'il existe une indication objective de dépréciation durable, d'un actif financier disponible à la vente, la perte cumulée est comptabilisée en résultat, de manière irréversible pour les instruments de capitaux propres.

Pour les titres de participation non cotés, si la juste valeur ne peut être estimée de manière fiable, leur valeur demeure le coût d'acquisition corrigé d'éventuelles dépréciations à caractère durable. Les dépréciations des titres de participation comptabilisés à leur coût sont reconnues en résultat de manière irréversible.

Ces titres de participation sont comptabilisés au bilan au poste « Actifs financiers non courants ».

#### ***Actifs financiers détenus jusqu'à l'échéance :***

Ces actifs sont exclusivement des titres à revenus fixes ou déterminables et à échéances fixées, autres que les prêts et créances qui sont acquis avec l'intention de les conserver jusqu'à l'échéance et que RFF a la capacité de conserver jusqu'à cette date. Après leur comptabilisation initiale à la juste valeur, ils sont évalués et comptabilisés au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

RFF n'a classé aucun actif financier dans cette catégorie au 31/12/2013.

## **3.13 Instruments dérivés Actif et Passif**

### **3.13.1 Champ d'application**

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

### **3.13.2 Evaluation et comptabilisation**

Les instruments dérivés sont comptabilisés au bilan à leur juste valeur et les variations sont enregistrées en contrepartie du compte de résultat sauf dans le cas des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie.

Cette juste valeur est déterminée à partir des données de marché en provenance de sources externes ou à partir de modèles développés en interne et reconnus par les intervenants sur le marché.

La qualification ou non du dérivé en tant qu'instrument de couverture entraîne différentes méthodes de comptabilisation des variations de juste valeur déterminées à l'arrêté.

Les instruments financiers dérivés qualifiés de couverture sont ventilés en courant et non courant à l'actif et au passif suivant leurs échéances. Les instruments dérivés non qualifiés de couverture sont présentés en actifs financiers courants ou en passifs financiers courants.

### **3.13.3 Dérivés qualifiés de couverture**

Le groupe applique la comptabilité de couverture lorsque l'opération de couverture est un dérivé désigné dont on s'attend à ce que la juste valeur ou les flux de trésorerie compensent les variations de juste valeur ou de flux de trésorerie de l'élément couvert. La relation de couverture est clairement définie et documentée à la date de mise en place de l'opération et son caractère hautement efficace est démontré par des tests à chaque arrêté comptable tant qu'elle perdure. Dès la mise en place de la couverture puis tout au long de sa durée de vie, une documentation, mise à jour à chaque arrêté, garantit son caractère hautement efficace.

Les instruments financiers dérivés de couverture sont ventilés en courant et non courant à l'actif et au passif suivant leurs échéances.

Le groupe utilise deux types de couvertures : la couverture de juste valeur et celle de flux de trésorerie.

#### *La couverture de juste valeur :*

Celle-ci a pour objet de couvrir l'exposition au risque de variation de juste valeur d'un actif, d'un passif, ou d'un engagement ferme qui affecterait le résultat net.

Les variations de juste valeur de l'élément couvert sont enregistrées au compte de résultat et sont neutralisées par les variations symétriques de juste valeur de l'instrument dérivé. Les impacts nets en résultat traduisent ainsi la part d'inefficacité de la couverture.

#### *La couverture de flux de trésorerie :*

Celle-ci a pour objet de couvrir les variations de valeur des flux futurs attachés à des actifs ou des passifs existants ou à une transaction future hautement probable qui affecterait le résultat net. Le dérivé a pour effet de « fixer » le taux ou le cours de change qui était à l'origine susceptible de varier.

La partie du gain ou de la perte sur le dérivé considéré comme efficace est enregistrée en capitaux propres puis recyclée en résultat au moment où l'élément couvert affecte le compte de résultat. La part inefficace de la couverture qui correspond à l'excédent de variations de juste valeur de l'instrument de couverture par rapport aux variations de juste valeur de l'élément couvert est constatée immédiatement en résultat.

La relation de couverture cesse immédiatement lorsque :

- les conditions de qualification ne sont plus remplies ;
- l'instrument dérivé est vendu ou expire ;

- le groupe décide de supprimer la désignation de couverture par décision de gestion ;
- pour la couverture de flux de trésorerie, la transaction future attendue cesse d'être probable.

### **3.13.4 Dérivés non qualifiés de couverture**

Le groupe utilise principalement les instruments dérivés pour se prémunir contre les risques auxquels il est exposé, conformément à la politique de gestion des risques autorisée par le conseil d'administration de RFF.

Les dérivés non qualifiés de couverture comprennent pour partie des instruments de couverture au sens de la gestion mais non qualifiés comme tels par décision de gestion, de manière à en simplifier le traitement comptable. Il en est ainsi des opérations de change à terme couvrant la dette à court terme. De même, certains dérivés incorporés ne peuvent être qualifiés d'instruments de couverture. Ils assurent cependant pour la plupart d'entre eux une couverture économique. Enfin, certaines opérations qualifiées de couverture à l'origine ne répondent plus aux critères de couverture lorsqu'elles arrivent à une maturité proche de l'échéance, et sont alors déqualifiées.

Ces instruments dérivés sont évalués à la juste valeur et sont présentés en autres actifs ou passifs financiers et les variations de juste valeur sont immédiatement enregistrées au compte de résultat.

### **3.13.5 Dérivés incorporés**

Un dérivé incorporé est une composante d'un contrat qui répond à la définition d'un produit dérivé et dont les caractéristiques économiques ne sont pas étroitement liées à celles du contrat hôte. Un dérivé incorporé doit être séparé de son contrat hôte et comptabilisé selon les règles applicables aux dérivés si et seulement si les trois conditions suivantes sont remplies :

- les caractéristiques économiques et les risques du dérivé incorporé ne sont pas étroitement liés aux caractéristiques économiques et aux risques du contrat hôte ;
- le dérivé incorporé respecte la définition d'un dérivé selon la norme IAS39, et
- le contrat composé n'est pas évalué à la juste valeur par le biais du compte de résultat.

Plusieurs dérivés incorporés ont été identifiés dans les dettes financières de RFF. Certains dérivés incorporés ont été séparés de leur contrat de dette et ont été évalués au bilan à leur juste valeur et les variations de valeur sont comptabilisées en résultat. D'autres dérivés incorporés ne sont pas bifurqués et sont qualifiés de cash flow hedge avec variation de valeur en capitaux propres pour la part efficace conformément à IAS 39 (§11 et AG33).

Un dérivé incorporé non optionnel (tel qu'un contrat à terme de gré à gré ou un swap incorporé) est séparé de son contrat hôte sur la base de ses modalités essentielles, déclarées ou implicites, de manière à avoir une juste valeur nulle lors de la comptabilisation initiale. Un dérivé incorporé reposant sur une option est séparé de son contrat hôte sur la base des termes déclarés de la composante d'option. La valeur comptable initiale de l'instrument hôte (dette au coût amorti) est le montant résiduel après séparation du dérivé incorporé.

### **3.14 Impôts différés**

Les différences temporelles entre la base fiscale des actifs et des passifs et leur valeur comptable ainsi que les pertes fiscales reportables dans les états financiers consolidés entraînent la constatation d'un impôt différé selon la méthode du report variable. Aucun impôt différé n'est enregistré s'il est issu de la comptabilisation initiale d'un actif ou d'un passif lié à une transaction, qui lors de cette opération, n'impacte ni le résultat comptable, ni le résultat fiscal.

Seule la réalisation d'un bénéfice imposable futur probable permettant alors l'imputation des différences temporelles et des pertes fiscales reportables, entraîne la reconnaissance des actifs d'impôts différés.

L'effet d'un changement de taux d'imposition est comptabilisé dans le résultat de l'exercice ou dans les capitaux propres selon l'élément auquel il se rapporte.

Les impôts différés sont classés en actifs et passifs non courants.

### **3.15 Clients et comptes rattachés - Autres débiteurs**

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

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

Les autres créances enregistrées dans la rubrique « autres débiteurs » comprennent principalement les créances fiscales et sociales, les créances sur cessions d'immobilisations, les comptes courants SNCF.

### **3.16 Trésorerie et équivalents de trésorerie**

La trésorerie comprend les fonds en caisse et les dépôts bancaires à vue.

Les équivalents de trésorerie englobent quant à eux, les placements à très court terme très liquides, facilement convertibles en un montant connu de trésorerie et soumis à un risque négligeable de changement de valeur tels que les OPCVM monétaires et certificats de dépôts dont l'échéance à la date d'acquisition est inférieure à trois mois. Ces titres sont comptabilisés à leur juste valeur avec variations de juste valeur en résultat financier (cf. § 3.12).

### **3.17 Dotation en capital**

Etablissement public à caractère industriel et commercial, RFF n'a ni capital au sens juridique du terme, ni actions et ne verse pas de dividendes.



Au moment de sa constitution RFF disposait de 0,86 milliard d'euros de fonds propres en termes comptables, cette somme correspondant à l'écart de valorisation entre l'actif et le passif. L'Etat a ensuite accru ce capital initial par apports complémentaires jusqu'au début de l'année 2003. A la date du 31 décembre 2012, le montant cumulé des dotations en capital s'établit à 9,8 milliards d'euros.

### **3.18 Réserves et résultats accumulés**

Cette rubrique est composée du report à nouveau, des réserves convertibles, des réserves de conversion et du résultat de l'exercice.

Une partie des réserves enregistre les variations de juste valeur, constatées depuis l'origine, des actifs financiers disponibles à la vente et des instruments de couverture de flux de trésorerie (uniquement la part efficace des couvertures de flux de trésorerie pour les opérations en vie).

### **3.19 Provisions**

Le groupe comptabilise des provisions lorsque trois conditions sont réunies :

- Le groupe est tenu par une obligation légale ou implicite qui résulte d'événements passés ;
- Une sortie de ressources sera probablement nécessaire à l'extinction de l'obligation sans contrepartie au moins équivalente ;
- Le montant de la provision peut être estimé de manière fiable.

#### **3.19.1 Provision pour dépollution et risques environnementaux**

L'entreprise a mis en place des programmes de désamiantage sur ses actifs ainsi qu'un programme de dépollution portant sur la décontamination ou l'élimination des appareils du domaine ferroviaire contenant du polychlorobiphényle (*PCB*) ainsi qu'à l'élimination des traverses créosotées. Le montant provisionné est la meilleure estimation de la dépense qui devrait être nécessaire pour éteindre l'obligation, actualisée à la date de clôture lorsque l'impact de l'actualisation s'avère significatif.

#### **3.19.2 Autres provisions**

Tous les risques identifiés sont régulièrement passés en revue. Les provisions utilisées sont reprises au compte de résultat en contrepartie des charges correspondantes.

## 3.20 Avantages du personnel

RFF dispose de régimes de retraite à cotisations définies et à prestations définies.

Dans le premier cas, l'établissement verse des cotisations fixes à une entité indépendante. Une fois ces cotisations réglées, il n'est tenu par aucun autre engagement de paiement. Les cotisations sont enregistrées dans les charges de personnel dès leur exigibilité.

Dans le second cas, les salariés de RFF ne bénéficient pas de régimes à prestations définies autres que les régimes légaux ou conventionnels à savoir les indemnités de fin de carrière et les comptes épargne temps.

### *Indemnités de fin de carrière :*

Le passif inscrit au bilan à ce titre est égal à la valeur actualisée de l'obligation du groupe envers les salariés à la date d'évaluation. Cette obligation est calculée selon la méthode des unités de crédit projetées et est basée sur des hypothèses d'évolution des salaires, de mortalité, d'âge de départ en retraite et de turnover du personnel.

Le taux d'actualisation des paiements futurs est déterminé par référence au taux Bloomberg swap 20 ans.

Les écarts actuariels liés à l'expérience ou générés par ajustement des hypothèses actuarielles sont intégralement comptabilisés en capitaux propres.

### *Comptes épargne temps :*

Le passif inscrit au bilan utilise les mêmes règles d'évaluation que celle utilisée pour la détermination de l'obligation d'indemnité de fin de carrière. Les écarts actuariels déterminés lors de ce calcul, sont intégralement comptabilisés en capitaux propres

## 3.21 Subventions

RFF reçoit deux grands types de subventions : les subventions reçues dans le cadre des conventions de financement des projets d'investissement conclues avec des tiers (État, Collectivités locales, Régions, ...) et celles attribuées par la Loi de Finances et notifiées par l'Etat.

*a) Les subventions reçues dans le cadre des conventions de financement des projets d'investissement conclues avec des tiers :*

Elles suivent la même règle comptable que les dépenses :

- elles sont enregistrées au compte de résultat dans le compte de produit spécifique « subventions d'exploitation » pour couvrir les dépenses d'exploitation (études générales, études préliminaires),

- elles sont enregistrées au passif du bilan « en subventions » en passifs non courants lorsqu'elles couvrent des dépenses immobilisées. Ces subventions sont ensuite virées au compte de résultat au même rythme que les amortissements pratiqués sur les immobilisations en service. Pour les terrains non amortissables, RFF retient la durée moyenne d'amortissement des actifs attachés à ces terrains.

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

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

Les « subventions méritées » relatives aux contrats de PPP ou concession sont comptabilisées de la même façon en fonction du pourcentage d'avancement des travaux, en miroir de la comptabilisation de la production en cours (cf paragraphe 3.10).

*b) La subvention publique attribuée par la Loi de Finances et notifiée :*

Cette subvention a un caractère forfaitaire et est destinée à concourir à l'équilibre financier de l'Etablissement. Elle est comptabilisée en subvention d'exploitation.

Cette subvention attribuée par le Parlement est enregistrée au bilan au 1<sup>er</sup> janvier de l'année à laquelle elle se rattache pour le montant voté dans la loi de Finances à la fin de l'exercice précédent et notifié par courrier par les autorités de tutelle. Elle est constatée au compte de résultat linéairement.

## **3.22 Evaluation et comptabilisation des passifs financiers**

Hormis les instruments dérivés passifs et les passifs évalués à la juste valeur par le biais du résultat, les passifs financiers sont évalués initialement à la juste valeur puis au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt.

*Dettes financières :*

Les emprunts émis par RFF sont initialement enregistrés à leur juste valeur c'est-à-dire pour le montant des fonds encaissés nets des coûts de transaction et des primes d'émission. Ils sont ensuite comptabilisés à leur coût amorti par utilisation de la méthode du taux d'intérêt effectif avec séparation éventuelle des dérivés incorporés.

Pour les dettes en devises, l'application de la méthode du taux d'intérêt effectif s'effectue avec les flux de trésorerie en devises étrangères. A chaque clôture, le coût amorti est converti au cours de clôture.

Les emprunts sont classés en dettes financières non courantes et passifs financiers courants pour la partie dont l'échéance est inférieure à 1 an. Les concours bancaires sont classés en passifs financiers courants.

Lorsque le passif financier émis comprend un dérivé incorporé devant être comptabilisé de façon séparée, alors le coût amorti est calculé sur la seule composante dette. La valeur du coût amorti correspond à la date d'émission au produit de l'obligation minorée de la juste valeur du dérivé incorporé (cf. § 3.13.5).

*Prêts RIF :*

Le groupe reçoit de la région Ile de France des prêts à taux bonifiés. Ces prêts sont comptabilisés à leur juste valeur à l'origine (valeur actuelle des flux contractuels actualisés au taux de financement de marché normal de RFF) et la différence avec la trésorerie reçue est traitée comme une subvention. L'emprunt au taux de marché est ensuite comptabilisé selon la méthode du coût amorti et la subvention est reprise linéairement au résultat sur la durée moyenne d'amortissement des actifs financés (environ 30 ans).

*Autres passifs non courants :*

Les autres passifs non courants comprennent principalement les dépôts et cautionnements reçus des clients dans le cadre des conventions d'occupation.

*Autres passifs financiers courants :*

Ces passifs comprennent la part de la dette long terme à moins d'un an ainsi que les émissions à court terme.

### **3.23 Fournisseurs et comptes rattachés / autres crédateurs**

*Fournisseurs et comptes rattachés :*

Cette rubrique englobe les dettes commerciales. Ces dettes sont enregistrées à leur juste valeur. Les dettes portant intérêt à un taux différent de celui du marché sont actualisées lorsque l'effet de cette actualisation est significatif.

*Autres crédateurs :*

Les autres crédateurs comprennent les dettes fiscales et sociales, les avances sur cessions d'immobilisations, les charges imputables à l'exercice en cours mais qui ne seront réglées qu'ultérieurement ainsi que les produits encaissés par avance. Ces dettes sont enregistrées à leur juste valeur.

### **3.24 Actifs et passifs non courants détenus en vue de la vente**

L'article 63 de la loi de finances pour 2006 permet de déclasser les biens immobiliers de RFF inutiles à ses missions de service public ferroviaire, telles que définies à l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 13 février 1997, et de les transférer en pleine propriété à une société détenue par l'Etat pour assurer leur valorisation. Ces transferts sont réalisés moyennant une indemnité égale à la valeur nette comptable des biens transférés appréciée à la clôture du dernier exercice précédant le transfert.

Les actifs pour lesquels une décision de cession a été prise par le Conseil d'Administration sont classés dans la rubrique « Actifs détenus en vue de la vente » et sont soumis à un traitement comptable spécifique en application de la norme IFRS 5.

Les passifs qui se rapportent à ces actifs sont présentés séparément au bilan dans la rubrique « Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente ».

L'amortissement de ces actifs cesse à compter de la date de leur classement dans cette catégorie.

### **3.25 Contrats de location**

#### *Location financement :*

Les biens financés en contrat de location financement sont inscrits en immobilisations corporelles dès lors que ces contrats ont pour effet de transférer au preneur la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété des actifs loués, le transfert de propriété pouvant intervenir ou non, in fine . Ces actifs sont amortis sur leur durée d'utilité ou sur la durée du contrat de location correspondant lorsqu'elle est inférieure. Une dette est constatée au passif en contrepartie. Les redevances réglées en vertu de ces contrats sont scindées entre amortissement de la dette et charge financière.

A l'heure actuelle, les principaux contrats de location financement concernent des photocopieurs et des véhicules de fonction.

#### *Location simple :*

Les contrats de location pour lesquels le bailleur conserve la majeure partie des risques et des avantages inhérents à la propriété sont classés en contrats de location simple. Les loyers sont comptabilisés au compte de résultat.

### **3.26 Chiffre d'affaires**

Le chiffre d'affaires est constitué essentiellement par des prestations de services générées par l'activité ferroviaire et est appréhendé au moment de la réalisation de ces prestations. Ces redevances d'infrastructures se décomposent en droit d'accès, droits de réservation des sillons, droits de réservation des accès en gare et droits de circulation. A ces prestations minimales ferroviaires, il convient d'ajouter des prestations complémentaires, à savoir la redevance complémentaire d'électricité et les prestations complémentaires relatives aux chantiers de transports combinés, à l'utilisation des triages, au stationnement sur certaines voies ainsi qu'à l'usage des voies de la gare « Futuroscope ».

A ces prestations s'ajoutent des ventes de fournitures qui correspondent pour l'essentiel aux ventes et récupérations de vieilles matières.

Le chiffre d'affaires comprend également des produits hors trafic constitués par les produits d'occupation des actifs de l'UGT Patrimoine.

# Note 4 - Compléments d'informations relatifs au bilan

## 4.1 Immobilisations incorporelles

La valeur nette des immobilisations incorporelles au 31 décembre 2013 s'analyse comme suit :

Tableau d'analyse des immobilisations incorporelles				
(en millions d'euros)	Logiciels fonctionnement	Logiciels développés en interne	Droits de propriété intellectuelle	Total
<b>Arrêté au 31 décembre 2012</b>				
Coût	40,5	70,8	25,0	136,3
Amortissements cumulés	(39,4)	(35,2)	(5,1)	(79,7)
Dépréciations cumulées				
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>1,1</b>	<b>35,6</b>	<b>19,9</b>	<b>56,6</b>
<b>Arrêté au 31 décembre 2013</b>				
Valeur nette comptable à l'ouverture	1,1	35,6	19,9	56,6
Acquisitions	3,1	29,8	0,0	32,9
Productions				
Cessions				
Différence de conversion				
Reclassement	0,2	(0,2)		0,1
Dotations aux amortissements	(2,0)	(7,9)	(5,0)	(15,0)
Reprises sur amortissements				
Reprise sur cession				
Reprises sur amortissements				
Ecart de réévaluation				
Variation				
Changement de méthodes				
Restructuration				
Entrées de périmètre				
Changement de mode (ancien mode)				
Changement de mode (nouveau mode)				
Variation de taux d'intégration				
Augmentation de taux d'intérêt				
Sorties de périmètre				
Autres mouvements	(0,0)	(2,2)		(2,2)
<b>Valeur nette comptable à la clôture</b>	<b>2,4</b>	<b>55,1</b>	<b>14,9</b>	<b>72,4</b>
<b>Arrêté au 31 décembre 2013</b>				
Coût	43,8	98,3	25,0	167,1
Amortissements cumulés	(41,4)	(43,1)	(10,1)	(94,6)
Dépréciations cumulées				
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>2,4</b>	<b>55,1</b>	<b>14,9</b>	<b>72,4</b>

Le montant des dépenses d'investissement incorporel de l'exercice 2013 comprend 29,8 M€ de production immobilisée sur projets informatiques.

## 4.2 Immeubles de placement

Les produits locatifs des immeubles de placement sont de 82,4 M€ en 2013 contre 82,9 M€ pour l'année 2012. Les charges opérationnelles directes de gestion du patrimoine s'élève à 100,6 M€ en 2013 contre 101,9 M€ pour l'année 2012, y compris pour la part relative à la gestion des cessions.

Compte tenu de la méthode d'évaluation des immeubles de placement (cf. 3.9), il n'est pas possible de donner une valeur de marché à chacun des actifs de cette catégorie comme le préconise le paragraphe 79.e de la norme IAS 40.

<b>Tableau d'analyse des immeubles de placement</b>	
(en millions d'euros)	<b>Immeubles de placement</b>
<b>Au 1er janvier 2012</b>	
Coût	422,2
Amortissements cumulés	(14,5)
Dépréciations cumulées	
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>407,7</b>
<b>Exercice clos le 31 décembre 2012</b>	
Valeur nette comptable à l'ouverture	407,7
Acquisition	(13,7)
Cessions	1,5
Reclassement et transfert en actifs destinés à être cédés	0,0
Dotations aux amortissements	(1,5)
Reprises sur amortissements	
Reprise sur cession	0,3
Autres mouvements	
<b>Valeur nette comptable à la clôture</b>	<b>394,4</b>
<b>Au 31 décembre 2012</b>	
Coût	414,2
Amortissements cumulés	(19,9)
Dépréciations cumulées	
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>394,4</b>
<b>Arrêté au 31 décembre 2013</b>	
Valeur nette comptable à l'ouverture	394,4
Cessions	(17,6)
Acquisition	0,0
Reclassement et transfert en actifs destinés à être cédés	0,0
Dotations aux amortissements	(1,7)
Reprises sur amortissements	
Reprise sur cession	0,6
Autres mouvements	
<b>Valeur nette comptable à la clôture</b>	<b>375,7</b>
<b>au 31 décembre 2013</b>	
Coût	396,7
Amortissements cumulés	(21,0)
Dépréciations cumulées	
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>375,7</b>

## 4.3 Immobilisations corporelles

### 4.3.1 Tableau des immobilisations corporelles

La valeur nette des immobilisations corporelles au 31 décembre 2013 se décompose comme suit :

Tableau d'analyse des immobilisations corporelles					
(en millions d'euros)	Terrains, bâtiments et aménagements	Voies, terrassement, ouvrages d'art et passages à niveau	Installations techniques, électrification, telecom	Immobilisations en cours	Total
<b>Au 1er janvier 2012</b>					
Coût	6 662,6	33 977,1	8 426,6	8 556,3	57 622,6
Amortissements cumulés	(330,8)	(7 685,3)	(4 079,4)		(12 095,6)
Dépréciations cumulées	0			(70,8)	(71,1)
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>6 331,5</b>	<b>26 291,7</b>	<b>4 347,2</b>	<b>8 485,6</b>	<b>45 455,9</b>
<b>Exercice clos le 31 décembre 2012</b>					
Valeur nette comptable à l'ouverture	6 331,5	26 291,7	4 347,2	8 485,6	45 455,9
Acquisitions	0,2	84,4	8,4		93,1
Productions				5 300,1	5 300,1
Cessions	0,0		(0,2)	(2,6)	(2,8)
Différence de conversion					0,0
Reclassement pour mise en service et transfert en actifs destinés à être cédés	46,7	2 871,9	154,5	(3 074,5)	(1,4)
Dotations aux amortissements	(76,0)	(861,1)	(304,9)		(1 242,0)
Reprises sur amortissements	1,7		0,2		1,8
Dotations aux provisions pour dépréciation	(0,1)			0,0	(0,1)
Reprises sur provisions pour dépréciation				0,0	0,0
Autres mouvements	0,0	0,0	0,0		0,0
<b>Valeur nette comptable à la clôture</b>	<b>6 304,0</b>	<b>28 386,9</b>	<b>4 205,2</b>	<b>10 708,5</b>	<b>49 604,6</b>
<b>Au 31 décembre 2012</b>					
Coût	6 709,5	36 933,3	8 589,4	10 779,3	63 011,6
Amortissements cumulés	(405,1)	(8 546,5)	(4 384,1)		(13 335,8)
Dépréciations cumulées	(0,4)			(70,8)	(71,2)
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>6 304,0</b>	<b>28 386,9</b>	<b>4 205,2</b>	<b>10 708,5</b>	<b>49 604,6</b>
<b>Ecarts</b>					
<b>Arrêté au 31 décembre 2013</b>					
Valeur nette comptable à l'ouverture	6 304,0	28 386,9	4 205,2	10 708,5	49 604,6
Acquisitions	3,0	81,6	6,8		91,4
Productions				7 718,5	7 718,5
Cessions	(5,9)	(10,2)	(32,5)	0,0	(48,6)
Différence de conversion					0,0
Reclassement pour mise en service et transfert en actifs destinés à être cédés	700,7	5 907,7	1 428,7	(8 026,5)	10,6
Virement de poste à poste		(7 150,7)		7 150,7	
Dotations aux amortissements	(96,3)	(841,0)	(380,9)	(11,2)	(1 329,4)
Reprises sur amortissements			0,7		0,7
Dotations aux provisions pour dépréciation					0,0
Reprises sur provisions pour dépréciation				58,3	58,3
Autres mouvements	(0,3)	25,0	(11,1)	(6,2)	7,3
<b>Valeur nette comptable à la clôture</b>	<b>6 905,1</b>	<b>26 399,3</b>	<b>5 216,9</b>	<b>17 592,2</b>	<b>56 113,5</b>
<b>au 31 décembre 2013</b>					
Coût	7 496,1	35 697,7	9 981,2	17 615,9	70 790,9
Amortissements cumulés	(503,7)	(9 463,7)	(4 764,4)	0,0	(14 731,7)
Virement de poste à poste		78,4			78,4
Dépréciations cumulées	(0,4)	0,0	0,0	(23,7)	(24,1)
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>6 992,0</b>	<b>26 312,4</b>	<b>5 216,9</b>	<b>17 592,2</b>	<b>56 113,5</b>



La ligne « virement de poste à poste » regroupe l'impact de l'ensemble des « OD » de régularisation au titre du « rattrapage » des retards de mise en service comptable. Le montant des frais d'études constatés en charge (IAS38.126) est de 66 M€ en 2013 contre 60,6 M€ pour l'exercice 2012.

### **Production d'immobilisations**

Le montant total des dépenses d'investissement corporelles pour l'exercice 2013 s'élève à 7 809,9M€.

Ce montant comprend :

- 7 718,5 M€ de dépenses d'investissement qui se décomposent en :
  - ❖ 7 716,7 M€ de dépenses sur projets d'investissement infrastructure
    - dont 3 542,1 M€ de production mandatée (dont 0,6 M€ pour l'activité DCF)
    - dont 742,9 M€ de production directe.
    - dont 111 M€ d'activation des intérêts hors PPP sur ces productions
    - dont 3 320,7 M€ de production au titre des PPP et des concessions (GSMR 171,2 M€, BPL 827,3 M€, SEA 2 143,7 M€ et CNM178,5 M€)
  - ❖ 0,2 M€ d'augmentation des avances au titre des réserves foncières
  - ❖ 1,6 M€ de dépenses mandataires au titre de la gestion du patrimoine foncier et immobilier
- 91,4 M€ d'autres dépenses d'investissement acquises dont 81,8 M€ d'investissement infrastructure

#### **4.3.2 Mises en service**

Le montant des immobilisations corporelles mises en service est principalement lié au rattrapage complémentaire explicité au paragraphe « Evènements significatifs ».

Les autres mises en service concernent :

- 5,1 M€ projets en maîtrise d'ouvrage déléguée hors SNCF
- 60,5 M€ de projets en maîtrise d'ouvrage directe
- 83,7 M€ au titre du PPP GSMR
- 73,8 M€ de fiches coûts d'emprunt
- 1,3 M€ au titre d'investissements pour l'activité DCF
- 8,6 M€ pour le fonctionnement et autres

### 4.3.3 Valeur recouvrable de l'actif en service à la date de clôture et dépréciation

#### UGT Infrastructure

Un test de dépréciation a été réalisé au 31/12/2013.

Changement d'estimation : l'horizon au-delà duquel sont projetés les cash-flows pour calculer la valeur terminale a été décalé de 2025 à 2030, horizon auquel la consistance du réseau devrait être stabilisée. Ce décalage est en lien avec la trajectoire de rénovation du réseau prévue par Le Grand Projet de Modernisation du Réseau commandé par le ministre délégué aux transports et à la mer et qui a été rendu public le 19 septembre 2013. Ce décalage a pour conséquence une augmentation de la valeur du réseau de 8,8 Md €.

La valeur est aussi dépendante du taux d'inflation long terme retenu pour projeter les flux au-delà de 2030 dans le calcul de la valeur terminale. La sensibilité est de l'ordre de +0,9 Md€ par augmentation de 10 points de base de l'inflation. Il est rappelé que le taux d'inflation projeté jusqu'en 2030 est le taux d'inflation ferroviaire.

Les autres hypothèses structurantes concernent la tarification de l'activité fret qui permet de couvrir à minima son coût marginal parallèlement à la stabilité du volume de cette activité.

Taux d'actualisation retenu : 5,5% après impôt, sans changement par rapport au 31/12/2012. Une variation de taux de +/- 0,1% entraîne une variation de +/- 1 Md € de la valeur actualisée des flux.

La valeur d'utilité du réseau ressort à 38,8 Md € pour une valeur nette comptable de référence au 31/12/2013 de 31,9 Mds €.

#### UGT Patrimoine

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

### 4.3.4 Tableau des dépréciations des immobilisations en cours

(en millions d'euros)	Montant des dépenses cumulées au 31/12/2013	Montant des dépréciations au 31/12/2012	Dotations	Reprises	Montant des dépréciations au 31/12/2013
Projets dormants	32,5	26,8	11,2	(14,3)	23,7
Voies de port immobilisations en cours	0,0	43,9		-43,9	0,0
Autres	0,0	0,5			0,5
<b>Total</b>	<b>32,5</b>	<b>71,2</b>	<b>11,2</b>	<b>(58,2)</b>	<b>24,1</b>

## 4.4 Actifs financiers courants et non courants

(en millions d'euros)	31/12/2013			31/12/2012			Variation
	Courant	Non courant	Total	Courant	Non courant	Total	Total
Actifs financiers disponibles à la vente (1)	0,0	0,5	0,5	0,0	0,5	0,5	0,0
Créances à long terme et dépôts versés	0,0	5,9	5,9	0,0	5,8	5,8	0,2
Créances sur cession d'immobilisations	64,3	7,8	72,1	31,6	6,4	38,0	34,1
Comptes courants	1,5	0,0	1,5	18,7	0,0	18,7	(17,3)
Autres actifs financiers	650,5	583,9	1 234,3	740,6	144,7	885,2	349,1
<b>Total actifs financiers bruts</b>	<b>716,3</b>	<b>598,1</b>	<b>1 314,3</b>	<b>790,9</b>	<b>157,4</b>	<b>948,2</b>	<b>366,1</b>
Provisions	(0,5)	(2,0)	(2,5)	(0,2)	(2,6)	(2,8)	0,3
<b>Total actifs financiers</b>	<b>715,8</b>	<b>596,0</b>	<b>1 311,8</b>	<b>790,7</b>	<b>154,7</b>	<b>945,4</b>	<b>366,4</b>

(1) cette rubrique comprend uniquement la participation de RFF dans la Société par Actions Simplifiée Lyon Turin Ferroviaire

Les créances à long terme et les dépôts versés sont évalués au coût amorti. Ce coût amorti est jugé représentatif de la meilleure estimation de la juste valeur de ces actifs.

### Autres actifs financiers courants :

Ce poste comprend les TCN de maturité supérieure à 3 mois à l'origine pour 650,5 M€ au 31/12/2013.

### Autres actifs financiers non courants :

Au 31/12/2013 les immobilisations financières comprennent pour 583,9 M€ des subventions à appeler au titre des projets PPP en cours, dont 444,6 M€ pour le projet BPL et 139,3 M€ pour CNM.

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

Parallèlement RFF a constaté des dettes financières pour les mêmes montants qu'elle devra rembourser également à compter de 2017 (cf § 4.11.1).

Le montant de 583,9 M€ est représentatif de l'avancement des projets au 31/12/2013.

Les relations avec les filiales sont matérialisées dans le tableau suivant :

	% du capital détenu
SAS Lyon Turin Ferroviaire	50%
GEIE ERTMS	16,67%
GIE S2IF	50%
GEIE SEA Vitoria Dax	50%
GEIE RFC2	49%
GEIE RFC6	20%
GEIE NAF GCT	50%
GEIE CFM4	33%

La participation dans la SAS Lyon-Turin-Ferroviaire a été évaluée au coût historique dans la mesure où il s'agit d'une société en cours de développement dont l'exploitation n'a pas débuté. Sa juste valeur ne peut donc être déterminée de façon fiable.

Le résultat net de la SAS Lyon-Turin-Ferroviaire est nul au titre de l'exercice 2013 ; la production immobilisée de la période est de 78,2 M€. Les capitaux propres de l'entreprise s'élèvent à 693,6 M€ au 31/12/2013. Aucune perte de valeur n'a été constatée au 31/12 2013.

RFF en tant qu'administrateur fondateur a participé à la création de la Fondation de Coopération Scientifique RAILENIUM. La FCS est née par décret du 26 octobre 2012 et a pour objet la définition et la mise en œuvre d'une politique commune de coopération dans le domaine des infrastructures de transports ferroviaires.

RFF, en tant qu'administrateur fondateur, a, d'une part un engagement de dotation de 2,84 M€ sur 5 ans dans cette Fondation, dont un total de 1,4 M€ versé en 2012 et 2013, et d'autre part un engagement complémentaire de ressources de 0,8 M€ sur 2 ans à compter de 2015.

Détail des soldes des comptes-courants envers les filiales et participations :

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
LTF	(27,5)	17,8
AIREFSOL ENERGIES SAS	0,7	0,6
GIE S2IF	0,0	0,0
GEIE VITORIA DAX C/C	0,6	0,3
GEIE NAFGCT CC	(0,1)	0,0
GEIE CFM4	0,1	0,00

## 4.5 Impôts différés

(en millions d'euros)	Impôt différé Actif
<b>Impôt différé au 31/12/2012</b>	<b>3 773,2</b>
Impôt différé sur résultat 2013	(58,8)
Impôt différé sur variation OCI 2013	(39,4)
<b>Impôt différé au 31/12/2013</b>	<b>3 675,1</b>

La constatation en résultat d'une charge de 58,8 M€ provient essentiellement de l'impact de la norme IAS 23 avec l'activation des intérêts à hauteur de 48 M€ et de la consommation du déficit fiscal à hauteur de 11,5 M€.

L'impôt différé constaté en réserves provient essentiellement des variations de valeur des instruments financiers comptabilisées en OCI.

Malgré l'allongement du délai d'utilisation du déficit reportable provenant des mesures des lois de finances pour 2012 et 2013, RFF estime que son déficit pourra être totalement consommé à un horizon estimé à 2035.

Cette estimation est basée sur le business plan servant notamment à la réalisation du test de dépréciation des actifs, des estimations des charges financières nettes futures. Les perspectives induites par la réforme du système ferroviaire en cours, ne sont pas intégrées en totalité dans la trajectoire financière de RFF. L'intégration de ces derniers éléments rapprocherait la date de consommation totale du déficit.

## 4.6 Clients

La valeur nette des créances clients s'analyse comme suit :

	31/12/2013	31/12/2012
(en millions d'euros)		
Péages	783,8	960,6
Produits hors trafic	25,2	28,2
Autres	44,3	47,9
Provisions	(29,3)	(32,9)
<b>Valeur nette des clients et comptes rattachés</b>	<b>824,0</b>	<b>1 003,8</b>

La diminution de ce poste provient essentiellement du poste Clients péages pour 176,8 M€.

Elle est due principalement à l'encaissement en 2013 des créances relatives à l'acompte de 20% de la redevance de réservation au titre des exercices 2012 et 2013.

### Dépréciation des créances

Les dépréciations ont évolué comme suit :

(en millions d'euros)	31/12/2012	Dotations	Reprises		31/12/2013
			Consommées	Non utilisées	
Péages	15,3	2,1	1,2	1,3	14,9
Produits hors trafic	17,0	5,9	5,1	3,6	13,9
Autres	0,6	0,2	0,0	0,4	0,6
Créances sur cessions d'immobilisations	2,8	1,4	0,0	1,7	2,5
<b>Provision pour créances douteuses</b>	<b>35,7</b>	<b>9,5</b>	<b>6,3</b>	<b>7,1</b>	<b>31,8</b>

Les 31,8 M€ comprennent la provision sur les créances clients à hauteur de 29,3 M€ et la provision concernant les créances sur cessions d'immobilisations pour 2,5 M€.

## 4.7 Autres débiteurs

Ces créances se composent des éléments suivants :

(en millions d'euros)	Créances fiscales et sociales	Charges constatées d'avance	Autres débiteurs	Total autres débiteurs
Valeur brute au 31.12.2012	344,5	6,3	359,4	710,2
Provisions				
<b>Valeur nette au 31.12.2012</b>	<b>344,5</b>	<b>6,3</b>	<b>359,4</b>	<b>710,2</b>
Valeur brute au 31.12.2013	478,2	5,7	309,0	792,9
Provisions				
<b>Valeur nette au 31.12.2013</b>	<b>478,2</b>	<b>5,7</b>	<b>309,0</b>	<b>792,9</b>

Les échéances des créances composant la rubrique sont majoritairement à moins d'un an.

### 4.7.1 Créances fiscales et sociales

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Demande de remboursement de crédit de TVA	96,1	80,9
TVA à régulariser	222,4	150,1
TVA déductible	124,9	113,4
Créances sur impôts	34,8	0,0
Créances sur le personnel	0,0	0,1
<b>Total</b>	<b>478,2</b>	<b>344,5</b>

L'augmentation des créances fiscales et sociales concerne principalement la TVA à régulariser sur les Factures Non Parvenues.

#### 4.7.2 Charges constatées d'avance

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Autres dont loyers et charges	5,7	6,3
<b>Total</b>	<b>5,7</b>	<b>6,3</b>

#### 4.7.3 Autres débiteurs

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Fournisseurs avoirs à recevoir et avances	305,6	319,9
Autres débiteurs divers	3,4	39,5
<b>Total</b>	<b>309,0</b>	<b>359,4</b>

La variation de ce poste par rapport à 2013 s'explique principalement, par l'évolution des sommes versées d'avance par rapport à l'avancement effectif des projets PPP BPL et CNM.

## 4.8 Subventions à recevoir

Les subventions à recevoir se décomposent ainsi :

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Subventions à encaisser	1 194,2	838,2
Subventions à appeler	890,0	727,2
Provisions pour dépréciation	(35,8)	(23,2)
<b>Total</b>	<b>2 048,3</b>	<b>1 542,2</b>

L'augmentation des subventions à encaisser concerne principalement le contrat de concession SEA, 567,2 M€ au 31/12/2013 contre 270,8 M€ au 31/12/2012, dans la mesure où RFF est intermédiaire entre les financeurs et le concessionnaire LISEA.

## 4.9 Trésorerie et équivalents de trésorerie

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012	Variation
Banques(comptes en euros) et disponibilités	28,4	58,7	(30,3)
Banques(comptes en devises) et disponibilités	0,0	0,0	0,0
<b>Fonds en caisse et dépôts à vue</b>	<b>28,4</b>	<b>58,7</b>	<b>(30,3)</b>
Sicav monétaires	1 173,6	1 187,6	(14,0)
TCN et ICNE sur TCN	2 053,0	1 243,5	809,5
<b>Équivalents de trésorerie</b>	<b>3 226,6</b>	<b>2 431,1</b>	<b>795,5</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au bilan</b>	<b>3 255,0</b>	<b>2 489,8</b>	<b>765,3</b>
Découverts bancaires en euros	1,4	4,2	(2,9)
Découverts bancaires en devises	0,3	0,6	(0,3)
<b>Découverts bancaires remboursables à vue</b>	<b>1,7</b>	<b>4,8</b>	<b>(3,1)</b>
<b>Trésorerie nette et équivalents de trésorerie</b>	<b>3 253,4</b>	<b>2 485,0</b>	<b>768,4</b>

## 4.10 Actifs non courants détenus en vue de la vente et passifs liés

Au 31/12/2013, les actifs déclarés inutiles au ferroviaire et à céder ont une valeur nette de 0,3 M€ et concernent le projet Gare Eole Rosa Parks.

La tranche 3 de l'opération Batignolles constituant essentiellement le montant de 11,2 M€ au 31/12/2012 a été cédée en 2013.



## 4.11 Subventions

### 4.11.1 Synthèse des subventions non courantes

(en millions d'euros)	31/12/2013			31/12/2012		
	Subventions mises en service	Subventions en cours	Total	Subventions mises en service	Subventions en cours	Total
Subventions sur immobilisations en cours		7 828,2	7 828,2		3 889,8	3 889,8
Subventions nettes mises en service	10 162,0		10 162,0	10 973,2	(36,8)	10 936,4
Subventions sur prêts à taux bonifié	16,3		16,3	17,4		17,4
Reprise subvention sur terrains mis en service	36,4		36,4	28,3		28,3
Subventions de renouvellement	3 705,6		3 705,6	3 767,4	74,8	3 842,2
<b>Total</b>	<b>13 920,3</b>	<b>7 828,2</b>	<b>21 748,5</b>	<b>14 786,4</b>	<b>3 927,8</b>	<b>18 714,1</b>

### 4.11.2 Subventions sur immobilisations mises en service

(en millions d'euros)	Montant net au 31.12.2012	Mises en service de subventions sur l'exercice	Virement de poste à poste	Quote part de subvention virée au résultat	Montant net au 31.12.2013
Terrains, bâtiments et aménagements	945,1	308,7	0,0	(57,5)	1 196,3
Terrassement, voies, ouvrages d'art et passages à niveau	8 568,5	1 252,7	(2 473,2)	(214,2)	7 133,8
Installations techniques, électrification, telecom	1 459,5	516,3	0,0	(144,2)	1 831,7
Immobilisations incorporelles	0,1	0,2	0,0	(0,1)	0,2
<b>Total</b>	<b>10 973,2</b>	<b>2 078,0</b>	<b>-2 473,2</b>	<b>-416,0</b>	<b>10 162,0</b>

La colonne « virement de poste à poste » regroupe l'impact de l'ensemble des « OD » de régularisation au titre du « rattrapage » des retards de mise en service comptable.

### 4.11.3 Subventions sur immobilisations en cours

Le montant des subventions méritées, relatives aux immobilisations en cours, est basé sur l'avancement des travaux.

La subvention méritée au 31/12/13 s'élève à 7 828,2 M€, dont 1 957,5 M€ de subvention d'investissement au titre du projet en PPP SEA.

(en millions d'euros)						
Montant Brut au 31/12/2012	Augmentation	Mise en service	Virement de poste à poste	Reclassement	Montant Brut au 31/12/2013	
3 889,8	3 513,4	-2 078,0	2 511,9	(8,8)	7 828,2	

### Subvention de renouvellement et mise aux normes

RFF ne reçoit plus de subvention de renouvellement depuis la refonte des subventions d'Etat intervenue à compter du 01/01/2009. RFF continue cependant à mettre en service les subventions reçues au cours des exercices précédents et non encore mises en service.

- *Subvention de renouvellement brute*

(en millions d'euros)	Subvention de l'année	Montant comptabilisé en 2004	Montant comptabilisé en 2005	Montant comptabilisé en 2006	Montant comptabilisé en 2007	Montant comptabilisé en 2008	Montant comptabilisé total
2 004	900,0	675,0	225,0				900,0
2 005	900,0		675,0	225,0			900,0
2 006	970,0			970,0			970,0
2 007	985,2				985,2		985,2
2 008	805,2					805,2	805,2
<b>Total brut</b>	<b>4 560,4</b>	<b>675,0</b>	<b>900,0</b>	<b>1 195,0</b>	<b>985,2</b>	<b>805,2</b>	<b>4 560,4</b>

- *Mise en service de la subvention de renouvellement*

(en millions d'euros)						
Année de mise en service	Date de mise en service	Durée de reprise	Montant en service	Cumul reprise	Montant net au 31/12/2013	
2 004	01/07/2004	38	675,0	(159,9)	515,1	
2 005	25/03/2005	42	573,9	(113,0)	460,9	
2 006	09/05/2006	42	878,4	(149,5)	728,9	
2 007	21/03/2007	35	734,2	(131,8)	602,4	
2 008	17/04/2008	33	68,8	(11,1)	57,7	
2 009	17/01/2009	42	844,4	(120,4)	724,0	
2 010	22/01/2010	38	435,5	(73,0)	362,5	
2 011	01/01/2011	51	20,5	(1,4)	19,1	
2 012	01/01/2012	28	254,8	(25,4)	229,4	
2 013	01/01/2013	41	74,8	(69,2)	5,6	
<b>Total</b>			<b>4 560,4</b>	<b>(854,8)</b>	<b>3 705,6</b>	

- *Subvention de renouvellement nette*

(en millions d'euros)	Montant brut	Cumul reprise 31/12/2013	Cumul reprise 31/12/2012	Montant net au 31.12.2013
Subvention sur immobilisations mises en service	4 560,4	(854,8)	(718,1)	3 705,6
Subvention sur immobilisations en cours	0,0		0,0	0,0
<b>Total</b>	<b>4 560,4</b>	<b>-854,8</b>	<b>-718,1</b>	<b>3 705,5</b>

#### 4.11.4 Subventions courantes

Les subventions présentées en passif courant correspondent aux subventions appelées d'avance.

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Subventions d'exploitation appelées d'avance	167,1	139,6
Subventions d'investissement appelées d'avance	1 920,8	1 993,7
<b>Total</b>	<b>2 087,9</b>	<b>2 133,3</b>

## 4.12 Provisions

### 4.12.1 Répartition courant / non courant

(en millions d'euros)	31/12/2013			31/12/2012		
	courant	non courant	Total	courant	non courant	Total
-Litiges	12,0	283,5	295,5	5,9	284,1	290,0
-Charges fiscales et sociales	0,0	0,0	0,0	40,4	0,0	40,4
-Dépollution et risques environnementaux	1,8	113,3	115,1	3,3	114,7	118,0
-Provisions pour avantages du personnel	0,0	10,6	10,6	0,0	10,4	10,4
-Titres en équivalence	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3
<b>Provisions</b>	<b>13,8</b>	<b>407,5</b>	<b>421,3</b>	<b>49,6</b>	<b>409,6</b>	<b>459,1</b>

## 4.12.2 Variation des provisions

(en millions d'euros)	31/12/2012	Dotations	Reprises		31/12/2013
			Consommées	Non utilisées	
Provisions pour risques et charges					
-Litiges	290,0	19,8	4,3	10,0	295,5
-Charges fiscales et sociales	40,4	0,0	40,4	0,0	0,0
-Dépollution et risques environnementaux	118,0	1,1	4,0	0,0	115,1
-Provisions pour avantages du personnel	10,4	0,4	0,2	0,0	10,6
-Titres en équivalence	0,3				0,0
<b>Provision pour risques et charges</b>	<b>459,1</b>	<b>21,4</b>	<b>48,9</b>	<b>10,0</b>	<b>421,3</b>

Les provisions pour risques et charges concernent :

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

Malgré les mises à jour de provisions réalisées en 2013, il convient de rappeler qu'il subsiste une incertitude quant à l'évaluation du montant de deux provisions en particulier :

1. Litiges concernant les inondations en Arles de décembre 2003 : la procédure d'expertise contentieuse se poursuit. RFF a comptabilisé une provision pour charges sur la base du montant des préjudices connus à la date d'arrêté des comptes et pour la quote-part qu'elle estime devoir supporter.
2. Dépollution et risques environnementaux : la provision comptabilisée à la date d'arrêté est calculée sur la base de la connaissance à cette date des actifs à traiter ; cette provision reste à actualiser au fur et à mesure de la poursuite par RFF de ses travaux pour identifier les programmes à mettre en œuvre et chiffrer les coûts de dépollution correspondants.

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

La provision pour avantages du personnel est analysée au § 4.12.3.

## 4.12.3 Avantages du personnel

## a/ Variation de la valeur actualisée de l'obligation

(en millions d'euros)	
<b>Engagements au 31.12.2012</b>	<b>10,4</b>
Coût des services rendus de la période	1,5
Charges d'intérêt sur obligation	0,3
Pertes et gains actuariels	(1,0)
Prestations payées	(0,5)
Réduction ou liquidation de régime	
Autres	
<b>Engagements au 31.12.2013</b>	<b>10,6</b>
Ecart actuariels non reconnus	
Provisions constituées	10,6

## Principales Hypothèses de calcul de la valeur actualisée de l'obligation

	31/12/2013	31/12/2012
Taux d'augmentation des salaires	2,00%	2,50%
Taux de charges sociales	47,00%	48,00%
Taux d'actualisation	2,55%	2,21%
Turnover	3,28%	3,18%

**b/ Charges au titre des avantages à long terme du personnel**

	31/12/2013	31/12/2012
(en millions d'euros)		
Traitements et salaires	(81,0)	(74,7)
Charges sociales	(35,2)	(33,3)
Charges de retraites - régimes à cotisations définies	(6,9)	(6,8)
Charges de retraites - régimes à prestations définies		
Autres avantages postérieurs à l'emploi		
<b>Charges au titre des avantages à long terme du personnel</b>	<b>(123,1)</b>	<b>(114,8)</b>

**c/ Compte de réserve spécial OCI au titre des avantages à long terme du personnel**

	31/12/2013	31/12/2012
(en millions d'euros)		
Provision - CET	0,7	1,3
Charges sociales - CET	(0,1)	0,6
<b>Compte de réserve OCI - Ecart actuariels</b>	<b>0,6</b>	<b>1,9</b>

**4.13 Endettement financier net**

L'endettement financier net tel que défini par le Groupe correspond aux emprunts et dettes financières diminués de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, de la juste valeur des dérivés actifs et augmentés de la juste valeur des dérivés passifs.

(en millions d'euros)	Note	31/12/2013			31/12/2012		
		courant	non courant	total	courant	non courant	total
Dettes financières (2)	4.14	4 425,9	35 043,3	39 469,2	4 253,4	31 883,7	36 137,1
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4.9	(3 255,0)		(3 255,0)	(2 489,8)		(2 489,8)
TCN à maturité >90j à l'origine	4.4	(650,5)		(650,5)	(740,7)		(740,7)
<b>Sous-total dette financière nette avant prise en compte</b>		<b>520,4</b>	<b>35 043,3</b>	<b>35 563,7</b>	<b>1 022,9</b>	<b>31 883,7</b>	<b>32 906,6</b>
Dérivés actif (1)	4.15.3	(73,0)	(780,6)	(853,5)	(54,8)	(1 304,8)	(1 359,5)
Dérivés passif (1)	4.15.3	141,4	1 674,2	1 815,5	153,0	1 927,1	2 080,1
<b>Total dette financière nette</b>		<b>588,8</b>	<b>35 936,9</b>	<b>36 525,7</b>	<b>1 121,1</b>	<b>32 506,1</b>	<b>33 627,2</b>

(1) principalement affectés à la dette

(2) y compris découverts bancaires

## 4.14 Dettes financières

Les dettes financières se décomposent de la manière suivante :

(en millions d'euros)	Note	31/12/2013			31/12/2012		
		Courant	Non courant	Total	Courant	Non courant	Total
Dettes long terme RFF		2 913,4	33 854,6	<b>36 768,0</b>	2 443,7	30 683,3	<b>33 127,0</b>
Dettes long terme SNCF		30,4	1 188,7	<b>1 219,1</b>	450,8	1 200,4	<b>1 651,2</b>
Dettes court terme		1 482,1	-	<b>1 482,1</b>	1 358,9	-	<b>1 358,9</b>
<b>Dettes financières</b>		<b>4 425,9</b>	<b>35 043,3</b>	<b>39 469,2</b>	<b>4 253,4</b>	<b>31 883,7</b>	<b>36 137,1</b>

### 4.14.1 Dette long terme RFF

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

Les ressources à long terme levées par RFF au cours de l'année 2013 ont représenté un montant total de 4,9 milliards €, soit 30 opérations réalisées sur les marchés obligataires libellées en devise euro et livre sterling.

Le montant total des nouvelles émissions de 2013 comprend la valeur comptable de placements privés à hauteur de 1 450,2 millions d'euros et d'émissions publiques dont le détail est donné dans le tableau ci-dessous.

(en millions d'euros)						31/12/2013
Type emprunt	Montant nominal	devise	date d'échéance	taux	Solde Bilan	
<b>Emprunts obligataires :</b>						
EMTN RFF 4,375 02/06/2022	100,0	EUR	02/06/2022	4.375	118,3	
EMTN RFF 3,125% EUR 25-10-2028	1 000,0	EUR	25/10/2028	3.125	1 001,5	
EMTN RFF 2,375% 23-12-2015 £	175,0	GBP	23/12/2015	2.375	215,8	
EMTN RFF 4,25% 07-10-2026	1 100,0	EUR	07/10/2026	4.25	1 289,6	
EMTN RFF 5% 10-10-2033	300,0	EUR	10/10/2033	5	380,3	
EMTN RFF 4,50% 30-01-2024	750,0	EUR	30/01/2024	4.5	934,1	
					<b>3 939,6</b>	

Les caractéristiques des emprunts RFF au 31/12/13 sont les suivantes :

	Montant
Emprunts obligataires	28 942,4
Autres emprunts	6 937,4
Dette PPP et GSMR	888,2
<b>TOTAL</b>	<b>36 768,0</b>

Emprunts obligataires :

(en millions d'euros)

Type emprunt	Montant nominal	devise	date d'échéance	taux	marge	Solde Bilan
Total OBLIG CAD 4,70% 01-06-2035	276,60	CAD	01/06/2035	4,7		221,95
Total EMTN RFF 2% 12-11-2026 CHF	150,00	CHF	12/11/2026	2		122,52
Total EMTN RFF CHF 2% 24-11-2034	100,00	CHF	24/11/2034	2		81,34
Total EMTN RFF CHF 2,625% 10-03-2031	125,00	CHF	10/03/2031	2,625		110,76
Total EMTN RFF CHF 2,625% 11-03-37	130,00	CHF	11/03/2037	2,625		115,49
Total EMTN RFF CHF 2,875% 26-02-21	300,00	CHF	26/02/2021	2,875		274,31
Total EMTN RFF CHF 3% 24-04-2019	450,00	CHF	24/04/2019	3		386,61
Total RFF 3,25% 30-06-2032 - CHF -	250,00	CHF	30/06/2032	3,25		213,66
Total EMTN - RFF 6 % 12-10-2020	2 000,00	EUR	12/10/2020	6		2 044,66
Total EMTN - RFF 4,625 % 17-03-2014	1 900,00	EUR	17/03/2014	4,625		1 974,32
Total EMTN RFF 3,125% EUR 25-10-2028	1 000,00	EUR	25/10/2028	3,125		1 001,51
Total EMTN RFF 4,25% 07-10-2026	3 600,00	EUR	07/10/2026	4,25		3 936,92
Total EMTN RFF 4,375 02/06/2022	2 600,00	EUR	02/06/2022	4,375		2 691,43
Total EMTN RFF 4,45% 27-11/2017	1 300,00	EUR	27/11/2017	4,45		1 329,38
Total EMTN RFF 4,50% 30-01-2024	3 750,00	EUR	30/01/2024	4,5		4 140,31
Total EMTN RFF 5% 10-10-2033	3 100,00	EUR	10/10/2033	5		3 380,88
Total RFF OAT IPCH 28-02-2023	2 000,00	EUR	28/02/2023	2,45		2 504,39
Total EMTN - RFF 5,25% 31-01-2035 £	475,00	GBP	31/01/2035	5,25		626,28
Total EMTN - RFF 5,5 % 01-12-2021 £	800,00	GBP	01/12/2021	5,5		891,11
Total EMTN - RFF 5.25% 07-12-2028 £	650,00	GBP	07/12/2028	5,25		767,07
Total EMTN RFF 2,375% 23-12-2015 £	625,00	GBP	23/12/2015	2,375		757,05
Total EMTN RFF 4,83% 25-03-2060 £	550,00	GBP	25/03/2060	4,83		691,42
Total EMTN RFF 5% 11-03-2052 £	550,00	GBP	11/03/2052	5		679,06
<b>Total général</b>						<b>28 942,41</b>



(en millions d'euros)				
Type emprunt	Montant nominal	devise	maturité moyenne	Solde Bilan
	550,00	CHF	2020	476,13
	4 932,90	EUR	2037	5 045,52
	302,22	GBP	2037	306,41
	300,00	HKD	2022	29,03
	50 000,00	JPY	2022	358,66
	500,00	NOK	2032	62,59
	250,00	USD	2016	192,99
<b>Emprunts privés</b>				<b>6 471,33</b>
<b>Emprunt BEI</b>	425,14	EUR	2019	<b>425,30</b>
<b>Prêt RIF</b>	47,70	EUR	2028	<b>43,16</b>
<b>Crédit syndiqué</b>	1 250,00	EUR	2017	<b>-2,40</b>
		<b>Total général</b>		<b>6 937,39</b>

Les lignes d'emprunt BPL et CNM concernent les PPP Bretagne Pays de Loire et Contournement Nimes Montpellier. Elles représentent la dette de RFF vis à vis de ses partenaires qui pré-financent une partie des projets. RFF devra rembourser ces dettes à compter de 2017. L'avancement des projets au 31/12/2013 représente 583,8 M€.

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

#### 4.14.2 Dette Long Terme SNCF

Lors de la création de RFF au 1<sup>er</sup> janvier 1997, une dette de 20,5 milliards € vis à vis de la SNCF a été transférée et inscrite au passif de RFF.

Devise	Taux d'intérêt facial	Montant nominal en devise	Maturité moyenne	Valeur au Bilan
EUR	Variable	236,9	2017	235,3
	Fixe	613,2	2023	634,6
	Inflation			
GBP	Fixe			
	Variable	104,4	2016	125,2
CHF	Fixe	271,0	2016	224,1
	Variable			
<b>Total emprunts SNCF</b>				<b>1 219,1</b>

Le montant global en coût amorti de la dette SNCF est de 1 219,1 millions d'euros au 31/12/2013.

#### 4.14.3 Dette court terme

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

Montants par échéance et devise au 31/12/2013 :

Devise	Montant total en millions d'euros	Échéance 0 à 6 mois	Échéance 6 à 12 mois	Échéance supérieure à 1 an
AUD	0,1	0,1	0,0	
EUR	76,3	76,3	0,0	
USD	1 106,2	1 106,2	0,0	
GBP	299,6	299,6	0,0	
	<b>1 482,1</b>	<b>1 482,1</b>	<b>0,0</b>	

La dette à court terme levée par RFF au cours de l'année 2013 a représenté un encours moyen de 1,6 milliards d'euros.

### 4.15 Gestion des risques financiers et instruments dérivés

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

- risques de marché :
  - risque de taux
  - risque de change
- risques de liquidité
- risques de crédit, de contrepartie

La gestion des opérations et des risques financiers au sein de RFF est strictement encadrée par les « principes et limites d'intervention sur les marchés de capitaux » édictés par le Conseil d'administration. Ce document précise notamment les orientations de la politique de financement, de trésorerie et de gestion de la dette globale, les principes de gestion et limites autorisées pour les risques de taux, de change et de contrepartie, les opérations d'optimisation, les instruments autorisés, les montants des plafonds des programmes de financement, les supports de placement, les délégations de pouvoir accordées par le conseil d'administration ainsi que les délégations de signature accordées.

RFF dispose également d'un recueil de procédures qui précise les contrôles à effectuer ainsi que leurs modalités de mise en œuvre afin de pouvoir s'assurer de façon quotidienne de l'adéquation des opérations négociées par rapport aux principes et limites définis et par rapport à la structure cible de la dette. Parallèlement, RFF élabore différents reportings, de périodicité hebdomadaire ou mensuelle, afin de rendre compte des opérations réalisées et des résultats des contrôles.

#### 4.15.1 Gestion du risque de change

Dans le cadre de sa stratégie financière visant à diversifier son accès aux ressources et optimiser son coût de financement, RFF émet des emprunts en devises qui font l'objet d'une couverture de change. Les flux en devises (principal et intérêts) sont ainsi couverts par des dérivés de change afin de transformer cette dette en euros.

La position de change de RFF en montant notionnel peut se résumer de la façon suivante à la date d'arrêt des comptes :

<b>31/12/2013</b>	<b>USD</b>	<b>GBP</b>	<b>YEN</b>	<b>HKD</b>	<b>CHF</b>	<b>CAD</b>	<b>NOK</b>
dettes libellées en devises	250,0	3 971,1	50 000,0	300,0	2 326,0	276,6	500,0
dérivés de change	250,0	3 971,1	50 000,0	300,0	2 326,0	276,6	500,0
exposition nette en devise	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>31/12/2012</b>	<b>USD</b>	<b>GBP</b>	<b>YEN</b>	<b>HKD</b>	<b>CHF</b>	<b>CAD</b>	<b>NOK</b>
dettes libellées en devises	570,0	3 773,5	50 000,0	300,0	2 326,0	276,6	500,0
dérivés de change	570,0	3 773,5	50 000,0	300,0	2 326,0	276,6	500,0
exposition nette en devise	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

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

<b>cours BCE</b>	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>
AUD	1,5423	1,2712
CAD	1,4671	1,3137
CHF	1,2276	1,2072
GBP	0,8337	0,8161
HKD	10,6933	10,226
YEN	144,72	113,61
NOK	8,363	7,3483
USD	1,3791	1,3194

Une augmentation ou une diminution instantanée de 10% de l'euro par rapport aux devises, au 31 décembre 2013 aurait un impact non significatif en résultat et dans les capitaux propres étant donné la mise en place d'une couverture de change, toutes choses étant égales par ailleurs.

#### 4.15.2 Gestion du risque de taux

Pour se prémunir contre le risque de taux d'intérêt et optimiser ses charges financières sur un horizon moyen terme, RFF définit une structure cible d'endettement retenue à partir :

- de structures de taux efficientes (répartition entre taux fixe, variable et indexé à l'inflation) optimisant le couple « espérance de coût/risque »
- de la part à taux variable maximale permettant de limiter la charge financière supplémentaire en cas de hausse des taux à un niveau supportable pour RFF

RFF œuvre ainsi dans ce cadre de gestion, soit en agissant sur le type d'indexation de ses financements (taux fixe, variable, indexé à l'inflation), soit via des opérations sur produits dérivés dans les limites fixées par son Conseil d'Administration.

A la date de clôture, les principales caractéristiques en matière d'exposition au taux après prise en compte des dérivés de taux et de change sont les suivantes :

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Dettes euro à taux fixe	28 777,2	24 936,0
Dettes euro indexées inflation	2 015,2	1 980,4
Dettes euro à taux variable (en net des équivalents de trésorerie)	3 883,0	5 708,9
Emprunt PPP	888,2	281,4
<b>TOTAL</b>	<b>35 563,7</b>	<b>32 906,7</b>

Le détail des instruments dérivés de change et de taux couvrant la dette est donné dans la note 4.15.3

Le risque de taux d'intérêt est défini par la norme IFRS 7 comme étant le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêts de marché. Ainsi, les instruments non dérivés à taux fixe sont soumis au risque de taux s'ils sont comptabilisés en juste valeur au bilan par le biais du résultat. De la même façon, les instruments non dérivés à taux fixe (non couvert) comptabilisés au coût amorti ne sont pas sujets au risque de taux.

#### Sensibilité des instruments financiers au risque de taux

L'analyse de sensibilité sur les flux de trésorerie pour les instruments à taux variables a été déterminée en tenant compte de l'ensemble des flux variables des instruments non dérivés et des instruments dérivés. Les instruments dérivés non qualifiés comptablement de couverture et les dérivés incorporés séparés des dettes entraînent une certaine volatilité du résultat financier. Le détail des dérivés non qualifiés de couvertures est donné en note 4.15.3

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

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

Au regard des taux de marché relativement faibles durant l'année 2013, RFF a décidé de réaliser ses analyses de sensibilité sur une base de variation de taux de +/- 50 points de base.

Une variation de +50/(-50) points de base des taux d'intérêt euros à la date de clôture aurait eu pour conséquence une hausse (diminution) des capitaux propres et du résultat à hauteur des montants indiqués ci-dessous. Pour les besoins de cette analyse, toutes les autres variables, en particulier les cours de change, sont supposées rester constantes. Une analyse similaire, sur cette même base, est présentée au titre de 2012.

Synthèse des Impacts taux  (Montants en millions d'€uros).		au 31 décembre 2013				au 31 décembre 2012			
		Résultat		Capitaux propres		Résultat		Capitaux propres	
		Impact après variation des taux d'intérêt de		Impact après variation des taux d'intérêt de		Impact après variation des taux d'intérêt de		Impact après variation des taux d'intérêt de	
Type d'instrument		+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb
Dérivés qualifiés de couverture de juste valeur		-17,0	17,9	0,0	0,0	-28,8	30,0	0,0	0,0
Dettes qualifiées de couverture de juste valeur		25,2	-26,3	0,0	0,0	39,1	-40,7	0,0	0,0
<b>Total Inefficacité de couverture de juste valeur</b>	<b>(a)</b>	<b>8,2</b>	<b>-8,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>10,4</b>	<b>-10,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Inefficacité de couverture de flux de trésorerie		5,0	-5,5	0,0	0,0	7,0	-7,8		
Dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie		0,0	0,0	523,5	-586,4	0,0	0,0	633,5	-713,7
<b>Total impact de couverture de flux de trésorerie</b>	<b>(b)</b>	<b>5,0</b>	<b>-5,5</b>	<b>523,5</b>	<b>-586,4</b>	<b>7,0</b>	<b>-7,8</b>	<b>633,5</b>	<b>-713,7</b>
Dérivés qualifiés de Trading	(c)	1,1	-1,4	0,0	0,0	0,9	-1,3	0,0	0,0
Dettes à taux variable (y compris la dette court terme)	(d)	-38,9	38,9	0,0	0,0	-44,7	44,7	0,0	0,0
Placement et Equivalents de trésorerie	(e)	13,5	-13,5	0,0	0,0	9,9	-9,9	0,0	0,0

La sensibilité est mesurée de la façon suivante :

- L'inefficacité de couverture de juste valeur due aux variations de valeur de l'élément couvert et de l'instrument de couverture
- L'inefficacité de couverture de flux de trésorerie et l'impact sur les capitaux propres (OCI) dû aux variations de valeur de l'instrument de couverture
- L'incidence du décalage de la courbe des taux sur les dérivés pour lesquels la comptabilité de couverture n'est pas appliquée
- L'incidence du décalage de la courbe des taux en flux de trésorerie (charge ou produit) sur les emprunts à taux variables ou les emprunts à taux fixe transformés après couverture en taux variable
- L'incidence du décalage de la courbe des taux en flux de trésorerie (produit ou charge) sur les équivalents de trésorerie

### 4.15.3 Situation comptable des instruments financiers dérivés

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

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

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

(En millions d'euros)	2013				2012			
	Actif		Passif		Actif		Passif	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant	Courant	Non courant	Courant	Non courant
<b>Dérivés qualifiés de couverture</b>								
<b>Couverture de juste valeur</b>								
Taux d'intérêt	46,1	109,6	-	-	26,7	229,2	-	-
Change et taux d'intérêt	-	318,5	4,7	71,3	-	591,2	-	8,1
<b>Couverture de Flux de trésorerie</b>								
Taux d'intérêt	-	81,9	-	316,7	-	67,5	-	420,7
Change et taux d'intérêt	8,2	270,5	-	1 286,1	7,1	416,9	-	1 498,4
<b>Total dérivés qualifiés de couverture</b>	<b>54,3</b>	<b>780,6</b>	<b>4,7</b>	<b>1 674,2</b>	<b>33,8</b>	<b>1 304,8</b>	<b>-</b>	<b>1 927,1</b>
<b>Dérivés et opérations à terme en devises non qualifiés de couverture</b>								
Taux d'intérêt	4,2	-	10,9	-	5,7	-	15,4	-
Change et taux d'intérêt	4,0	-	48,9	-	0,6	-	19,3	-
Dérivés incorporés	10,5	-	76,9	-	14,6	-	118,3	-
<b>Total dérivés et opérations à terme en devises non qualifiés de couvertures</b>	<b>18,7</b>	<b>-</b>	<b>136,7</b>	<b>-</b>	<b>21,0</b>	<b>-</b>	<b>153,0</b>	<b>-</b>
<b>Total dérivés</b>	<b>73,0</b>	<b>780,6</b>	<b>141,4</b>	<b>1 674,2</b>	<b>54,8</b>	<b>1 304,8</b>	<b>153,0</b>	<b>1 927,1</b>

Dans le cadre de l'application de l'amendement à IFRS 7, sont présentés dans les tableaux ci-dessous la juste valeur des instruments dérivés de change ou de taux utilisés par le groupe RFF, souscrits dans le cadre de conventions-cadres comprenant une clause de compensation globale exécutoire.

au 31/12/2013 en millions d'euros	Montants bruts	Montants compensés au bilan	Montants nets présentés au bilan	Montants non compensés au bilan		Montants nets
				Instruments dérivés (D)	cash collateral (E)	
	A	B	C= B-A			F= C-D-E
Instruments financiers dérivés actifs	853,5	0,0	853,5	759,4	66,1	28,0
Instruments financiers dérivés passifs	1 815,5	0,0	1 815,5	759,4	0,0	1 056,1
au 31/12/2012 en millions d'euros	Montants bruts	Montants compensés au bilan	Montants nets présentés au bilan	Montants non compensés au bilan		Montants nets
				Instruments dérivés (D)	cash collateral (E)	
	A	B	C= B-A			F= C-D-E
Instruments financiers dérivés actifs	1 359,5	0,0	1 359,5	1 121,7	123,0	114,9
Instruments financiers dérivés passifs	2 080,1	0,0	2 080,1	1 121,7	0,0	958,4

Couverture de juste valeur

RFF utilise des swaps de taux euros ou des swaps de devises dont l'objectif est de couvrir les variations de juste valeur d'une dette financière ou d'une créance financière.

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

	2013			
	Valeur au bilan en M€		Montant notionnel en devise	
	Actif	Passif	Actif	Passif
<b>Dérivés qualifiés de couverture de juste valeur</b>				
<b>Swaps taux fixe / taux variable</b>				
Euro/Euro	155,7	-	2 450,0	
<b>Cross Currency Swaps taux fixe / taux variable</b>				
JPY/Euro	12,4	26,1	7 000,0	18 000,0
GBP/Euro	42,6	43,4	450,0	400,0
USD/Euro	5,4	-	100,0	-
CHF/Euro	247,5	-	1 241,9	-
CAD/Euro	10,7	-	132,6	-
HKD/EUR	-	1,8	-	300,0
NOK/Euro	-	4,8	-	500,0
	<b>474,2</b>	<b>76,0</b>		

	2012			
	Valeur au bilan en M€		Montant notionnel en devise	
	Actif	Passif	Actif	Passif
<b>Dérivés qualifiés de couverture de juste valeur</b>				
<b>Swaps taux fixe / taux variable</b>				
Euro/Euro	255,9	-	2 964,0	
<b>Cross Currency Swaps taux fixe / taux variable</b>				
JPY/Euro	42,9	7,9	19 000,0	6 000,0
GBP/Euro	132,4	-	850,0	-
USD/Euro	12,0	-	100,0	-
CHF/Euro	358,5	-	1 241,9	-
CAD/Euro	39,6	-	132,6	-
HKD/EUR	-	0,2	-	300,0
NOK/Euro	5,8	-	500,0	-
	<b>847,1</b>	<b>8,1</b>		

Couverture de flux de trésorerie

RFF utilise des swaps de taux en euro ou des swaps de devises ou une combinaison de swaps de devises et de swaps de taux en Euro dont l'objectif est de couvrir les variations des flux contractuels des dettes. Par ailleurs, RFF utilise des swaps de taux euros décalés afin de couvrir des émissions futures.

Les flux contractuels des dérivés sont payés de façon symétrique aux flux contractuels des dettes et le montant différé en capitaux propres est reconnu en résultat sur la période où le flux d'intérêt de la dette impacte le résultat. Dans le cas des pré-couvertures de dette future, le résultat de l'instrument de couverture est reconnu en résultat sur la période où le flux d'intérêt de la dette émise impacte le résultat.

A la date de la clôture, les dérivés utilisés en couverture de flux de trésorerie se décomposent de la façon suivante :

	2013										
	Juste valeur au bilan en M€		Montant notionnel en devises (en millions)		Réserve de couverture de flux de trésorerie						
	Actif	Passif	Actif	Passif		< 6 mois	6 mois à 1 an	1 à < 5 ans	5 à < 10 ans	10 à < 20 ans	> 20 ans
<b>Dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie</b>											
Swaps prêteur taux variable / emprunteur taux fixe en euro	81,3	91,0	1 672,9	1 220,1	(59,7)	(0,4)	(7,5)	(25,1)	(8,7)	(15,8)	(2,3)
Swaps prêteur taux fixe / emprunteur taux fixe en euro	0,7		120,0		0,7	0,0	0,1	0,2	0,3	0,1	0,0
Cross Currency Swaps taux variable / taux fixe											
GBP	7,6	72,3	50,0	104,4	(18,9)	(2,7)	(5,6)	(11,2)	0,4	0,2	0,0
USD											
Cross Currency Swaps taux fixe / taux fixe											
AUD											
CHF	106,3	1,2	731,0	100,0	(12,5)	0,4	(1,2)	(2,2)	(4,1)	(4,9)	(0,4)
GBP	61,5	1 168,9	650,0	1 975,0	(808,0)	(16,2)	(20,0)	(140,9)	(162,7)	(228,1)	(240,0)
JPY	-	17,3	-	25 000,0	(5,2)	0,0	(0,8)	(3,2)	(1,2)	0,0	0,0
USD	-	16,1	-	150,0	1,4	4,0	(5,4)	2,8	0,0	0,0	0,0
Cross Currency Swaps taux fixe / taux variable											
+ Swap taux variable / taux fixe											
CAD	11,6	15,9	144,0		(14,6)	(0,6)	(0,0)	(2,7)	(3,3)	(6,6)	(1,3)
GBP	26,9	201,1	219,0	125,0	(64,5)	(2,2)	0,4	(7,8)	(15,3)	(35,4)	(4,1)
USD											
CHF	64,7	18,9	253,2		10,5	1,2	0,5	6,7	2,1	0,0	0,0
Opérations de pré-couverture d'émissions futures					15,3	(2,0)	(2,0)	6,7	8,2	4,4	0,0
	<b>360,6</b>	<b>1 602,8</b>			<b>(955,4)</b>						



	2012										
	Juste valeur au bilan en M€		Montant notionnel en devises (en millions)		Réserve de couverture de flux de trésorerie						
	Actif	Passif	Actif	Passif		< 6 mois	6 mois à 1 an	1 à < 5 ans	5 à < 10 ans	10 à < 20 ans	
<b>Dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie</b>											
Swaps prêteur taux variable / emprunteur taux fixe en euro	67,5	114,6	1 172,9	1 250,1	(108,4)	0,9	(7,9)	(26,0)	(20,8)	(37,1)	(17,4)
<b>Cross Currency Swaps taux variable / taux fixe</b>											
GBP	6,0	80,7	50,0	104,4	(31,6)	(3,1)	(6,3)	(21,9)	(0,1)	(0,2)	0,0
USD	6,6		220,0		(0,5)	(0,5)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Cross Currency Swaps taux fixe / taux fixe</b>											
AUD											
CHF	148,2		831,0		19,0	1,4	0,5	5,8	3,7	7,8	(0,3)
GBP	18,5	1 406,6	275,0	2 175,0	(915,6)	(18,9)	(16,9)	(140,5)	(167,2)	(272,8)	(299,2)
JPY	29,4		25 000,0		(6,0)	0,0	(0,8)	(3,2)	(2,0)	0,0	0,0
USD	0,5	11,1	100,0	150,0	1,9	(2,4)	4,3	(0,0)	0,0	0,0	0,0
<b>Cross Currency Swaps taux fixe / taux variable</b>											
<b>+ Swap taux variable / taux fixe</b>											
CAD	43,0	27,1	144,0		(9,3)	(0,8)	0,4	(1,6)	(1,9)	(3,9)	(1,6)
GBP	91,5	253,6	335,8		(55,4)	(11,1)	(5,4)	(68,1)	11,2	(5,8)	23,9
USD					0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
CHF	80,3	25,4	253,2		16,7	1,6	0,1	6,8	8,2	0,0	0,0
					0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Opérations de précouverture d'émissions futures</b>					16,3	0,2	0,1	(5,9)	15,6	3,5	2,8
	<b>491,5</b>	<b>1 919,1</b>			<b>(1 072,9)</b>						

## Les instruments dérivés non qualifiés de couverture :

	31/12/2013			
	Juste valeur en M€		Montant notionnel en devises	
	Actif	Passif	Actif	Passif
<b>Dérivés non qualifiés de couverture</b>	<b>18,7</b>	<b>136,7</b>		
Swaps de taux	4,2	10,9	603,0	314,1
Instruments de change				
GBP	4,0		250,0	
CHF				
USD		48,9		1 526,5
Dérivés incorporés EUR	10,5	3,2	105,5	155,5
Dérivés incorporés GBP		73,7		326,0

	31/12/2012			
	Juste valeur en M€		Montant notionnel en devises	
	Actif	Passif	Actif	Passif
<b>Dérivés non qualifiés de couverture</b>	<b>21,0</b>	<b>153,0</b>		
Swaps de taux	5,7	15,4	632,5	147,1
Instruments de change				
GBP				
CHF				
USD	0,6	19,3	105,0	925,0
Dérivés incorporés EUR	14,6	5,0	105,5	155,5
Dérivés incorporés GBP		113,3		326,0

### Dérivés incorporés

RFF dispose également d'une option sur un emprunt pour lequel la décision d'exercer ou non l'option appartient à la contrepartie. Cette option a été comptabilisée comme un dérivé autonome conformément à la norme IAS 39 (cf note 3.13.5). La valeur au 31 décembre 2013 de ce dérivé incorporé s'élève à :

- -73,7 M€ : sur un emprunt d'échéance 2015 incluant une option de mise en place en 2015 d'une dette en EUR convertie en GBP (à un taux de change défini de 0,652 et sans prise en compte d'un spread de crédit) sur 14 ans à un taux fixe de 5.35%. Sa sensibilité à un spread de crédit de +/- 50 bp est au 31/12/2013 de 20 M€.

#### 4.15.4 **Risque de liquidité**

S'appuyant sur une gestion proactive de sa liquidité, de la qualité de sa signature et de sa présence renouvelée sur les marchés internationaux de capitaux, RFF bénéficie d'un accès diversifié aux ressources financières qu'elles soient à court terme (Billets de Trésorerie, Commercial Paper) ou à long terme (émissions obligataires publics ou privés). En outre, RFF dispose d'une ligne de crédit syndiqué d'un montant de €1,25 milliards, sur une durée de 5 ans, facilité qui n'a pas été utilisée en 2013.

Les tableaux suivants donnent, pour les passifs financiers, les flux de trésorerie contractuels non actualisés (correspondant aux montants à rembourser y compris les intérêts dont la part variable est fixée sur le fixing du 31/12/2013) au 31 décembre 2013 et au 31 décembre 2012. Par ailleurs, en complément d'information sur la liquidité, il est mentionné à la fin de ce tableau les actifs courants, indiquant les flux de trésorerie à recevoir sur une maturité inférieure à six mois.

En M€	2013								
	Valeur comptable au bilan	Total des flux de trésorerie	< 6 mois	6 mois à < 1an	1 à < 5ans	5 à < 10 ans	10 à < 20 ans	> 20 ans	
Emprunts Long Terme en euros	-29 769,4	-40 081,9	-1 924,2	-1 111,2	-7 795,0	-9 151,9	-13 198,7	-6 900,9	
Emprunts Long Terme en devises	-8 217,6	-12 943,1	-319,6	-222,0	-2 375,2	-3 304,2	-2 829,5	-3 892,6	
Dettes Court Terme	-1 482,1	-1 376,3	-1 041,8	-334,4	0,0	0,0	0,0	0,0	
Dettes fournisseurs (*)	-345,8	-345,8	-345,8						
Autres Passifs Financiers courants	-2 217,5	-2 217,5	-2 217,5						
Instrument financiers dérivés - flux à recevoir		15 167,7	481,3	269,9	2 799,9	3 693,4	3 607,1	4 316,1	
Instrument financiers dérivés - flux à payer		-15 151,4	-403,1	-247,4	-2 525,1	-3 592,0	-3 764,6	-4 619,2	
	-962,0								
<b>TOTAL ENCOURS DES PASSIFS FINANCIERS</b>	<b>-42 994,6</b>	<b>-56 948,3</b>	<b>-5 770,8</b>	<b>-1 645,1</b>	<b>-9 895,5</b>	<b>-12 354,6</b>	<b>-16 185,8</b>	<b>-11 096,6</b>	
Créances clients	824,0	824,0	824,0						
Subventions	1 984,4	1 984,4	1 984,4						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 984,0	2 984,0	2 984,0						
<b>TOTAL ACTIFS COURANTS</b>	<b>5 792,4</b>								
(*) hors avoir à établir									

En M€	2012								
	Valeur comptable au bilan	Total des flux de trésorerie	< 6 mois	6 mois à < 1an	1 à < 5ans	5 à < 10 ans	10 à < 20 ans	> 20 ans	
Emprunts Long Terme en euros	-26 596,7	-38 590,4	-1 924,4	-1 120,2	-7 831,3	-9 004,9	-12 394,0	-6 315,7	
Emprunts Long Terme en devises	-8 181,4	-13 836,3	-319,6	-222,0	-2 375,3	-3 356,8	-3 354,9	-4 207,8	
Dette Court Terme	-1 358,9	-1 376,3	-1 041,8	-334,4	0,0	0,0	0,0	0,0	
Dettes fournisseurs (*)	-390,9	-390,9	-390,9						
Autres Passifs Financiers courants	-1 694,6	-1 694,6	-1 694,6						
Instruments financiers dérivés - flux à recevoir		16 504,6	942,2	601,9	2 799,9	3 860,3	3 687,1	4 613,2	
Instruments financiers dérivés - flux à payer		-16 919,8	-866,5	-577,3	-2 618,5	-3 884,2	-4 024,2	-4 949,0	
	-594,6								
<b>TOTAL ENCOURS DES PASSIFS FINANCIERS</b>	<b>-38 817,1</b>	<b>-56 303,7</b>	<b>-5 295,5</b>	<b>-1 652,1</b>	<b>-10 025,2</b>	<b>-12 385,5</b>	<b>-16 086,0</b>	<b>-10 859,4</b>	
Créances clients	1 003,8	1 003,8	1 003,8						
Subventions	1 542,2	1 542,2	1 542,2						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 489,8	2 489,8	2 489,8						
<b>TOTAL ACTIFS COURANTS</b>	<b>5 035,8</b>								
(*) hors avoir à établir									

## Risque de crédit

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

La valeur comptable des actifs financiers représente l'exposition maximale au risque de crédit. L'exposition maximale au risque de crédit à la date de clôture est la suivante :

En millions d'euros	note	Valeur comptable	
		31/12/2013	31/12/2012
Créances à long terme et dépôts versés	4.4	1 511,8	891,5
Juste valeur des dérivés non qualifiés de couverture	4.15.3	18,7	21,0
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture	4.15.3	834,9	1 338,6
Créances clients	4.6	824,0	1 003,8
Créances subventions	4.8	1 984,4	1 542,2
Comptes courants	4.7	1,5	18,7
Débiteurs divers (hors charges constatées d'avance)	4.7	741,1	692,5
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4.9	2 984,0	2 489,8
<b>total</b>		<b>8 900,3</b>	<b>7 998,1</b>

Gestion du risque client

La balance âgée des créances clients échues se présente de la façon suivante au 31/12/2013 :

(en millions d'euros)					
Montant non soldé			Courant		Non courant
			< 6 mois	> 6 mois	
	Créances clients échues non provisionnées	64,0	(142,4)	1,4	205,0
	Créances clients échues provisionnées	42,4	(153,8)	62,1	134,1
	Provision pour dépréciation client	(29,3)	(0,0)	(0,8)	(28,5)
<b>TOTAL</b>		<b>77,1</b>	<b>(296,2)</b>	<b>62,7</b>	<b>310,7</b>

Ce tableau ne reprend pas les factures à établir, les créances non échues, ni les provisions pour dépréciation afférentes.

La balance âgée des créances subventions échues se présente de la façon suivante au 31/12/2013 :

(en millions d'euros)					
Montant non soldé			Courant		Non courant
			< 6 mois	> 6 mois	
	Créances subventions échues non provisionnées	833,9	323,0	384,6	126,4
	Créances subventions échues provisionnées	51,8	0,0	0,0	51,7
	Provision dépréciation	(35,3)	0,0	(0,0)	(35,3)
<b>TOTAL</b>		<b>850,4</b>	<b>323,0</b>	<b>384,6</b>	<b>142,8</b>

Ce tableau ne reprend pas les factures à établir, les créances non échues, ni les provisions pour dépréciation afférentes.

La balance âgée des créances clients échues relatives aux cessions d'immobilisations se présente de la façon suivante au 31/12/2013 :

(en millions d'euros)					
Montant non soldé			Courant		Non courant
			< 6 mois	> 6 mois	
	Créances clients cessions échues non provisionnées	22,6	9,4	0,0	13,2
	Créances clients cessions échues provisionnées	2,9	0,0	0,4	2,5
	Provision pour dépréciation clients cessions	(2,5)	0,0	(0,2)	(2,3)
<b>TOTAL</b>		<b>23,0</b>	<b>9,4</b>	<b>0,2</b>	<b>13,3</b>

Gestion du risque de contrepartie sur la trésorerie et équivalents de trésorerie et sur les dérivés

RFF est exposé au risque de contrepartie dans le cadre de sa gestion de trésorerie courante (placements d'excédents de trésorerie en certificats de dépôt, billets de trésorerie, ...) de ses opérations de gestion de la dette à moyen et long terme (transactions sur produits dérivés, ...).

Afin de prévenir toute dégradation de la solidité financière des contreparties :

- auprès desquelles RFF place ses liquidités, une limite d'engagement par contrepartie est fixée en montant nominal en fonction de leur notation court terme au moins égale à A-1/P-1/F-1 (respectivement Standard & Poors, Moody's, Fitch)
- avec lesquelles il réalise des opérations sur instruments financiers, une limite d'exposition par contrepartie en valeur de marché est déterminée en fonction de leur notation long terme au moins égale à BBB-/Baa3/BBB- (respectivement Standard & Poors, Moody's, Fitch), et en pourcentage de leurs fonds propres.
- RFF a de plus mis en place un contrat de remise en garantie avec l'ensemble de ses contreparties sur opérations dérivés qui se déclenche dès que la contrepartie voit sa notation passer en dessous de AA-/Aa3/AA- (respectivement S&P/Moody's/Fitch). Est prise en compte la notation attribuée par au moins deux des trois agences de notations suivantes : Standard & Poor's, Moody's, Fitch

## Juste valeur des instruments financiers

31/12/2013	Notes	Catégories comptables IAS 39												
		Actifs évalués à la JV par P/L (trading)	Actifs évalués à la JV par P/L (option JV)	Dérivés qualifiés de couverture	Actifs détenus jusqu'à l'échéance	Actifs disponibles à la vente	Prêts et créances	Passifs au coût amorti	Total de la valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau 1 Juste valeur évaluée à partir de prix cotés.	Niveau 2 Juste valeur évaluée à partir de prix non cotés (*)	Niveau 3 Juste valeur éléments non liquide (*)	
(En millions d'euros)														
<b>ACTIF</b>														
Dérivés actif affectés à la dette	4.15.3	18,7		834,9						853,5	853,5		853,5	
Créances clients	4.6							824,0		824,0	824,0		824,0	
Autres actifs financiers	4.4		650,5					932,3		1 582,8	1 582,8	650,5	932,3	
Trésorerie et équivalent de trésorerie	4.9		2 984,0							2 984,0	2 984,0	2 984,0		
<b>Total</b>		<b>18,7</b>	<b>3 634,5</b>	<b>834,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1 756,3</b>	<b>0,0</b>	<b>6 244,4</b>	<b>6 244,4</b>	<b>3 634,5</b>	<b>2 609,8</b>	<b>0,0</b>	
<b>PASSIF</b>														
Dette long terme RFF	4.14							36 768,0		36 768,0	40 449,5		40 449,5	
Dette long terme SNCF	4.14							1 219,1		1 219,1	1 586,7		1 586,7	
Dette court terme	4.14							1 482,1		1 482,1	1 482,1		1 482,1	
Dérivés passif affectés à la dette (*)	4.15.3	136,7		1 678,8						1 815,5	1 815,5		1 815,5	
Fournisseurs	4.15.4							345,8		345,8	345,8		345,8	
Autres passifs financiers	4.16 et 4.19							2 332,2		2 332,2	2 332,2		2 332,2	
<b>Total</b>		<b>136,7</b>	<b>0,0</b>	<b>1 678,8</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>42 147,3</b>	<b>43 962,8</b>	<b>48 011,9</b>	<b>0,0</b>	<b>48 011,9</b>	<b>0,0</b>	

31/12/2012	Notes	Catégories comptables IAS 39												
		Actifs évalués à la JV par P/L (trading)	Actifs évalués à la JV par P/L (option JV)	Dérivés qualifiés de couverture	Actifs détenus jusqu'à l'échéance	Actifs disponibles à la vente	Prêts et créances	Passifs au coût amorti	Total de la valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau 1 Juste valeur évaluée à partir de prix cotés.	Niveau 2 Juste valeur évaluée à partir de prix non cotés (*)	Niveau 3 Juste valeur éléments non liquide (*)	
(En millions d'euros)														
<b>ACTIF</b>														
Dérivés actif affectés à la dette	4.15.3	21,0		1 338,6						1 359,5	1 359,5		1 359,5	
Créances clients	4.6							1 003,8		1 003,8	1 003,8		1 003,8	
Autres actifs financiers	4.4		740,7					204,7		945,4	945,4	740,7	204,7	
Trésorerie et équivalent de trésorerie	4.9		2 489,8							2 489,8	2 489,8	2 489,8		
<b>Total</b>		<b>21,0</b>	<b>3 230,5</b>	<b>1 338,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1 208,5</b>	<b>0,0</b>	<b>5 798,5</b>	<b>5 057,8</b>	<b>3 230,5</b>	<b>2 568,1</b>	<b>0,0</b>	
<b>PASSIF</b>														
Dette long terme RFF	4.14							33 127,0		33 127,0	37 779,5		37 779,5	
Dette long terme SNCF	4.14							1 651,2		1 651,2	2 110,1		2 110,1	
Dette court terme	4.14							1 358,9		1 358,9	1 358,9		1 358,9	
Dérivés passif affectés à la dette (*)	4.15.3	153,0		1 927,1						2 080,1	2 080,1		2 080,1	
Fournisseurs	4.17							390,9		390,9	390,9		390,9	
Autres passifs financiers	4.16 et 4.19							1 787,6		1 787,6	1 787,6		1 787,6	
<b>Total</b>		<b>153,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1 927,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>38 315,6</b>	<b>40 395,7</b>	<b>45 507,1</b>	<b>0,0</b>	<b>45 507,1</b>	<b>0,0</b>	

(\*)L'option Euro sterling a été reclassée en niveau II car sa valorisation marked to market est réalisée à partir des données observables.

En application de la norme IFRS 13, la juste valeur des dérivés a été estimée en intégrant la CVA (credit value adjustment) et la DVA (debit value adjustment). Ces éléments n'ont pas d'incidence significative sur la valeur des dérivés au 31/12/2013.

## 4.16 Autres passifs non courants

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Dépôts et cautionnements reçus	85,2	76,0
Autres (1)	1,7	22,2
<b>Total autres passifs non courants</b>	<b>87,0</b>	<b>98,3</b>

(1) Les données publiées au titre de l'exercice 2012 ont été retraitées de l'impact lié au changement de méthode de comptabilisation des écarts actuariels relatifs aux avantages du personnel. (Voir note 2.1)

La ligne « Autres » correspond à des avances reçues sur des cessions d'actifs en cours.

## 4.17 Fournisseurs

Les éléments constitutifs de la rubrique se répartissent ainsi :

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Dettes fournisseurs (1)	8,9	50,1
Factures non parvenues	337,0	340,4
<b>Total</b>	<b>345,8</b>	<b>390,5</b>

(1) Les données publiées au titre de l'exercice 2012 ont été retraitées de l'impact lié au changement de méthode de comptabilisation des écarts actuariels relatifs aux avantages du personnel. (Voir note 2.1)

## 4.18 Autres créditeurs

Les autres créditeurs s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Dettes fiscales et sociales (1)	216,1	282,3
Produits constatés d'avance	249,8	230,0
Avance sur cessions d'immobilisations	9,6	6,9
Acomptes clients peages	269,1	206,6
Autres dettes	126,6	30,2
<b>Total</b>	<b>871,2</b>	<b>756,0</b>

(1) Les données publiées au titre de l'exercice 2012 ont été retraitées de l'impact lié au changement de méthode de comptabilisation des écarts actuariels relatifs aux avantages du personnel. (Voir note 2.1)



La diminution du poste de dettes fiscales et sociales concerne essentiellement :

- la TVA collectée sur encaissement en lien avec le règlement de l'acompte de la redevance de réservation pour 37 M€ (cf. § 4.6)
- le règlement en 2013 de l'impôt sur les sociétés 2012 pour 36,2 M€

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

## 4.19 Autres passifs financiers courants

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Dettes sur immobilisations	2 137,2	1 489,1
Dépôt de garantie	80,4	205,5
Comptes courants	27,7	0,0
<b>Total</b>	<b>2 245,2</b>	<b>1 694,6</b>

Les dépôts de garantie reçus sont relatifs à des contrats financiers de couverture.

La variation du poste de Dettes sur immobilisation provient essentiellement de l'augmentation des factures non parvenues concernant les Achats au Nom et pour le Compte et le projet SEA.

La ligne comptes courants représente le solde du compte Lyon Turin Ferroviaire au passif pour 27,7 M€ au 31/12/2013 contre 17,7 M€ à l'actif au 31/12/2012. Sa variation s'explique essentiellement par un encaissement de subventions en provenance de l'Etat pour 63,8M€ fin 2013.

## 4.20 Droit d'utilisation accordé au concessionnaire

Dans le cadre du contrat de concession SEA, un passif appelé « droit d'utilisation accordé au concessionnaire » a été comptabilisé pour un montant de 1 571,7 M€ au 31/12/2013 contre 786,2 M€ au 31/12/2012. Il représente la contrepartie de la quote-part de l'investissement financé par le concessionnaire. Ce montant est fonction du pourcentage d'avancement qui est de 64,5% au 31/12/2013.

## 4.21 Autres éléments d'information

### 4.21.1 Analyse de la variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité opérationnelle

(en millions d'euros)	31/12/2012	Reclassements	Variation impact en flux de trésorerie	Variation de la juste valeur	31/12/2013
Autres créditeurs	439,6		82,6		522,2
Autres débiteurs	-82,6		73,3		-9,3
Clients	-976,3		191,3		-785,0
Créances fiscales et sociales	-152,0		-9,0		-160,9
Dettes fiscales et sociales	234,6		-82,0		152,7
Fournisseurs	389,6		-46,2		343,4
Subventions exploit. actif	-178,8		8,5		-170,3
Subventions exploit. passif	139,6		27,5		167,1
<b>Besoin en fonds de roulement lié à l'activité</b>	<b>-186,2</b>	<b>0,0</b>	<b>246,0</b>	<b>0,0</b>	<b>59,8</b>

### 4.21.2 Analyse des flux de trésorerie liés aux acquisitions d'immobilisations

(en millions d'euros)	31/12/2013	dont variation de BFR	31/12/2012	dont variation de BFR
Investissements	(5 854,6)		(4 401,3)	
Variation des dettes sur immobilisations	807,5	807,5	23,6	23,6
<b>Décaissements sur acquisitions</b>	<b>(5 047,2)</b>	<b>807,5</b>	<b>(4 377,7)</b>	<b>23,6</b>
Subventions : attributions de l'exercice	2 513,6		1 735,6	
Variation des créances sur subventions	(677,2)	(677,2)	(526,5)	(526,5)
<b>Encaissements de subventions</b>	<b>1 836,3</b>	<b>(677,2)</b>	<b>1 209,1</b>	<b>(526,5)</b>
<b>Variation de BFR investissement</b>	<b>(3 210,8)</b>	<b>130,3</b>	<b>(3 168,6)</b>	<b>(502,9)</b>

## Note 5 - Compléments d'informations relatifs au compte de résultat

### 5.1 Ventilation du chiffre d'affaires de l'exercice par nature

Le chiffre d'affaires se décompose ainsi :

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Redevances d'infrastructure	5 227,9	5 084,9
Redevances complémentaires électricité	96,8	95,1
Prestations complémentaires	34,9	29,8
Produits relatifs aux embranchements particuliers	14,7	14,6
<b>Sous-total recettes commerciales d'infrastructure</b>	<b>5 374,3</b>	<b>5 224,5</b>
Transport d'électricité	169,5	181,2
Produits hors trafic en gestion directe et externalisée	82,4	82,9
Ventes fournitures	36,2	41,0
Autres produits des activités annexes	27,9	26,0
<b>Total chiffre d'affaires</b>	<b>5 690,2</b>	<b>5 555,7</b>

#### Les redevances d'infrastructures

Les redevances d'infrastructure en nette augmentation de 3% atteignent 5 359,6 M€ dont :

- 5 227,9 M€ au titre des prestations minimales ;
- 96,8 M€ au titre de la redevance complémentaire d'électricité (95,1 M€ en 2012) ;
- 34,9 M€ au titre des prestations complémentaires (29,8 M€ en 2012).

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012	Var. %
Redevance d'accès (RA)	1 941,3	1 909,7	1,7%
Redevance de réservation (RR)	1 863,5	1 783,7	4,5%
Redevance de circulation (RC)	1 413,7	1 387,6	1,9%
Produits sur exercice antérieurs	1,9	3,9	
<b>TOTAL PRESTATIONS MINIMALES (*)</b>	<b>5 220,4</b>	<b>5 084,9</b>	<b>2,7%</b>

Les prestations minimales s'élèvent à 5 220,4 M€, en augmentation de 135,5 M€, soit +2,6% par rapport à la même période de l'année précédente.

Les redevances de prestations minimales sont perçues pour 97,3% au titre de l'activité voyageurs qui représente 84 % des circulations et pour 2,3% au titre de l'activité fret qui représente 14,8% des circulations.

- Les redevances de l'activité voyageurs se répartissent entre les trains aptes à la grande vitesse (36,3%), les trains grandes lignes (11,9%) et les trains express régionaux (38,6%) et l'activité Transilien (13,2%).
- Les redevances de l'activité fret sont désormais versées, pour 29,5% par les entreprises ferroviaires alternatives qui représentent 33 % des circulations.

La hausse des prestations minimales de 2,7% est principalement liée à l'évolution de la tarification qui compense la baisse volumes d'activités (fret et voyageurs).

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

- La RCE augmente de +1,9% par rapport à 2012 à 96,8 M€,
- Les redevances de prestations complémentaires augmentent de 17,9 % à 34,9 M€ par rapport à 2012 compte tenu du changement des modalités de tarification et facturation.

Enfin, sont perçues :

- La redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction (RCTE) pour 162,9 M€ contre 165,8 M€ en 2012,
- La redevance pour la fourniture du courant de traction (RFE), uniquement auprès des entreprises se fournissant en électricité auprès de RFF. Elle atteint 6,6 M€ et baisse par rapport à l'an dernier (15,4 M€ sur 2012) car une EF ne se fournit plus chez RFF depuis 2013 ;
- Les prestations d'utilisation des systèmes d'information pour 0,9 M€
- La redevance qui a été mise en place à l'HDS 2014 pour 4,7 M€
- La redevance d'utilisation spécifique pour 1,9 M€.

Les embranchements particuliers :

Au 31 décembre 2013, le montant comptabilisé au titre des produits des installations terminales embranchées est de 14,6 M€. Ce montant est comparable au montant enregistré au 31 décembre 2012.

## 5.2 Subventions d'exploitation

Les subventions d'exploitation se décomposent de la manière suivante :

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Subvention d'Etat	111,4	280,3
Autres subventions d'exploitation	53,9	36,2
<b>Total</b>	<b>165,3</b>	<b>316,5</b>

La diminution de la subvention Etat s'explique par le gel budgétaire appliqué par l'Etat.

## 5.3 Rémunération de la gestion déléguée

Les différentes composantes de la rémunération de la gestion déléguée sont les suivantes :

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Rémunération pour la gestion du réseau	(3 029,5)	(3 030,3)
Rémunération du pour la gestion des quais	(63,2)	(51,8)
<b>Sous-total rémunération de la gestion déléguée de l'infrastructure</b>	<b>(3 092,8)</b>	<b>(3 082,0)</b>
Rémunération pour la gestion du patrimoine	(100,6)	(101,9)
<b>Total rémunération de la gestion déléguée</b>	<b>(3 193,3)</b>	<b>(3 183,9)</b>

Il est rappelé que RFF délègue à la SNCF les missions suivantes :

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

En application de l'article 15 du décret précité, la rémunération de la SNCF est définie sur une base forfaitaire pour chacune des trois catégories de missions.

Ce montant se compose de :

- 2 136,4 M€ pour les missions d'entretien du réseau, montant se décomposant de :
  - 2 204,1 M€ pour le domaine maintenance y compris les OGE (hors protocole IDF)
  - -81,6 M€ d'activation de dépenses d'investissement au titre de 2013
  - 45,0 M€ de dépenses complémentaires d'OGE protocole IDF
  - -22,5 M€ de baisse de charges liée à l'effet CICE
  - 9,9 M€ de charges diverses et d'études
  - -18,5 M€ de régularisation antérieure (dont -25,6 M€ d'activation IMIS 2012)
- 864,5 M€ pour la couverture des charges liées aux missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national contre 875,4 M€ au 31/12/2012.
- 23,2 M€ pour le coût de la maintenance GSMR confié à SYNERAIL
- 5,4 M€ d'autres dépenses d'entretien

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

L'ensemble des missions de gestion du patrimoine a été réparti par RFF entre la SNCF et de nouveaux prestataires. La convention de prestation de services définit les missions dont la SNCF poursuit la réalisation. Le montant comptabilisé en charge pour l'année 2013 au titre de la CPS est de 67,4 M€ (dont 0,8 M€ de régularisation sur exercices antérieures), auxquels s'ajoutent 1,6 M€ de dépenses relatives à une convention portant sur l'instruction des demandes d'autorisations d'occupations temporaires, le montant comptabilisé en charge en 2012 est de 73,2 M€ (dont 4,4 de régularisation antérieures).

La convention financière pour le remboursement des charges immobilières sur surface SNCF ainsi que la rémunération SNCF pour la gestion de ces charges s'élève à 19,6 M€ pour l'exercice 2013 contre 17,5 M€ pour l'exercice 2012.

Pour les missions de gestion du patrimoine confiées par RFF aux sociétés YXIME et NEXITY, chacune pour une zone géographique, ainsi que la mise à jour de son inventaire patrimoine confiée au groupement ADYAL-IBM, RFF a comptabilisé en 2013 une charge de 12,0 M€ contre 11,2 M€ en 2012.

La convention de gestion des quais, représente une charge de 63,2 M€ pour l'année 2013 contre 51,8 M€ pour l'année 2012.

## 5.4 Autres charges de réseau

Ces autres charges sont constituées du poste « Transport Electricité ».

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Transport Electricité	(168,9)	(178,1)
<b>Total</b>	<b>(168,9)</b>	<b>(178,1)</b>

En vertu d'un contrat en date du 01/03/2007 signé auprès d'EDF Entreprise, RFF achète l'énergie consommée dans ses installations, c'est à dire essentiellement les pertes par effet joule.

EDF Entreprise en tant que "responsable d'équilibre" assure à RFF par ce même contrat la fourniture de la consommation d'ajustement pour ses achats en propre.

Les contrats d'accès au réseau signés avec RTE (contrat CART), EDF-ERD (contrat CARD) et Électricité de Strasbourg, assurent à RFF le transport de l'énergie consommée par l'ensemble des acteurs du monde ferroviaire sur les réseaux d'électricité haute et moyenne tension, en amont des sous-stations.

L'ensemble de ces prestations représente une charge de 168,9 M€ en 2013.

La charge constatée ainsi que les coûts relatifs à la gestion des contrats sont répartis mensuellement sur les utilisateurs du réseau au prorata de leurs trafics sous la forme d'une redevance complémentaire de traction électrique (RCTE) qui représente un montant de 169,5 M€ pour 2013.

La différence entre les charges et produits relevant de la RCTE s'explique par la refacturation par RFF aux utilisateurs du réseau de certains coûts relatifs à la gestion des contrats, au prorata de leurs trafics respectifs.

## 5.5 Impôts et taxes

Les éléments constitutifs de la rubrique sont les suivants :

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Impôts, taxes gestion directe	(51,4)	(50,2)
Impôts et taxes gestion mandatée	(34,1)	(31,0)
<b>Total</b>	<b>(85,5)</b>	<b>(81,2)</b>

## 5.6 Autres charges opérationnelles

Ces charges se répartissent ainsi :

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Frais d'études nets de production immobilisée	(66,0)	(60,6)
Travaux et équipements ferroviaires nets de production immobilisée	(48,4)	(29,5)
Autres achats externes nets de production immobilisée	(236,2)	(194,3)
Charges de personnel nets de production immobilisée	(123,1)	(114,8)
<b>Total</b>	<b>(473,7)</b>	<b>(399,1)</b>

Le montant des honoraires des commissaires aux comptes s'est élevé à 277 120 € au titre de l'exercice 2013 soit 125 840 € pour le cabinet Mazars et 151 280 € pour le cabinet PriceWaterhouseCoopers.

Le coût des actes de malveillance ainsi que les conséquences des accidents et les dommages dus aux intempéries s'élèvent à 39,3 M€ en 2013 contre 16,6 M€ en 2012.

### 5.6.1 Charges de personnel

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Salaires	(81,2)	(75,5)
Charges sociales	(41,9)	(39,3)
<b>Total</b>	<b>(123,1)</b>	<b>(114,8)</b>

### 5.6.2 Effectifs

Au 31 décembre 2013, l'effectif est de 1 600 agents RFF, dont 57 fonctionnaires détachés et 87 agents mis à disposition (dont 84 agents par la SNCF, 1 agent par la SCET, 2 agents de la RATP). Pour mémoire, l'effectif s'élevait à 1 495 agents au 31/12/2012.

L'effectif moyen est de 1 558,58 agents dont 64,50 de mise à disposition en 2013 contre 1 459,1 agents dont 58,5 de mise à disposition en 2012.

### 5.6.3 Rémunération des dirigeants

Pour l'exercice 2013, la rémunération globale des membres du comité exécutif de RFF s'établit à 1 997 543 € pour un effectif moyen de 10,92 personnes.

Le montant des avantages en nature, qui portent exclusivement sur la mise à disposition de véhicules, s'élève en 2013 à 121 673 €.

## 5.7 Reprises de subventions d'investissement

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Reprises de subventions d'investissement	340,9	360,6
Reprises de subventions de renouvellement et mise aux normes	128,6	129,0
<b>Total</b>	<b>469,4</b>	<b>489,6</b>



## 5.8 *Autres charges et produits courants*

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Frais bancaires	(0,0)	(0,1)
Autres charges	(23,5)	(38,2)
<b>Autres charges courantes</b>	<b>(23,6)</b>	<b>(38,3)</b>
Produits sur cessions d'immobilisations du patrimoine	157,2	119,7
Autres produits	11,5	77,0
<b>Autres produits courants</b>	<b>168,7</b>	<b>196,7</b>

Les autres charges comprennent principalement les valeurs nettes comptables des actifs cédés et certaines dotations aux provisions. Les autres produits comprennent principalement des reprises de provisions sans contrepartie.

Ces éléments ne sont par principe pas comparables d'une période à l'autre.

La plus-value dégagée sur les cessions d'actifs s'élève à 136 M€ en 2013 à comparer à 106,3 M€ en 2012.

## 5.9 *Autres charges et produits non courants*

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Autres charges non courantes	(0,0)	(0,1)
Autres produits non courants	0,0	6,1

Les autres produits non courants 2012 correspondaient principalement à la régularisation de l'estimation des soultes à régler aux autorités portuaires.

## 5.10 Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Charges sur passif au coût amorti	(1 280,6)	(1 278,8)
Variation de juste valeur des dettes couvertes en FVH	291,3	(2,7)
Résultat des dérivés qualifiés de couverture	(250,4)	23,3
Résultat des dérivés non qualifiés de couverture	39,9	(17,0)
Report/déport des dérivés de change	(0,0)	(5,3)
<b>Total coût de l'endettement financier brut</b>	<b>(1 199,8)</b>	<b>(1 280,5)</b>
Résultat sur Actif évalué à la juste valeur	4,4	19,0
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>(1 195,3)</b>	<b>(1 261,6)</b>
* les impacts sur les dérivés sont hors change, cet élément étant parfaitement compensé avec le change constaté		
<b>Analyse du résultat des dérivés qualifiés de couverture de Juste Valeur</b>		
(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Intérêts de la période sur les swaps FVH	167,3	124,0
Variation de juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de FVH	(308,7)	18,9
<b>Résultat des dérivés qualifiés de couverture FVH</b>	<b>(141,3)</b>	<b>142,9</b>
Variation de juste valeur des dettes couvertes en FVH	291,3	(2,7)
<b>Résultat sur couverture juste valeur</b>	<b>149,9</b>	<b>140,1</b>
<b>Analyse du résultat des dérivés qualifiés de couverture de Flux de trésorerie</b>		
(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Intérêts nets perçus ou versés sur les swaps CFH	(96,9)	(107,2)
Recyclage en résultat des montants différés en capitaux propres	(9,4)	(4,5)
Inefficacité des couvertures	(2,7)	(7,9)
<b>Résultat des dérivés CFH</b>	<b>(109,0)</b>	<b>(119,6)</b>
<b>Analyse du résultat des dérivés non qualifiés de couverture</b>		
(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Intérêts nets perçus ou versés sur les swaps non qualifiés de couverture	(0,6)	(1,3)
Variation de juste valeur des dérivés non qualifiés de couverture	40,5	(15,7)
<b>Résultat des dérivés non qualifiés de couverture</b>	<b>39,9</b>	<b>(17,0)</b>

**Variation des réserves relatives aux couvertures de flux de trésorerie :**

Le résultat différé en capitaux propres comprend l'impact de change constaté sur les couvertures de flux de trésorerie. Au 31 décembre 2013, les réserves recyclables se décomposent de la façon suivante (en millions d'euros) :

<b>Solde au 31/12/2011</b>	<b>-764,3</b>
Recyclage en résultat 2012 (*)	7,6
Variation en capitaux propres	-316,2
<b>Solde au 31/12/2012</b>	<b>-1 072,9</b>
Recyclage en résultat 2013 (*)	244,3
Variation en capitaux propres	-126,1
<b>Solde au 31/12/2013</b>	<b>-954,8</b>

(\*) y compris impact des dérivés de change qualifiés de flux de trésorerie et immédiatement transférés en résultat à hauteur de -85,8 millions d'euros en 2012 et +140,4 millions d'euros en 2013.

## 5.11 *Autres charges et produits financiers*

Cette rubrique se décompose ainsi :

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Produit d'intérêts en compte courant	0,2	2,0
Autres produits financiers	0,9	4,0
<b>Autres produits financiers</b>	<b>1,2</b>	<b>5,9</b>
Charges d'intérêts d'avance en compte courant	(1,9)	(1,7)
Autres charges financières	(0,7)	(3,7)
<b>Autres charges financières</b>	<b>(2,6)</b>	<b>(5,4)</b>

Les autres charges et produits financiers sont essentiellement constitués des intérêts sur les comptes courants SNCF ainsi que les intérêts moratoires facturés par RFF aux cofinanceurs ou facturés à RFF par les fournisseurs.

## 5.12 Impôts sur les bénéfices

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Impôt différé	(58,8)	(110,3)
Impôt exigible	(12,4)	(48,2)
<b>Total</b>	<b>(71,2)</b>	<b>(158,5)</b>

(en millions d'euros)	31/12/2013
Résultat net de la période	(59,6)
QP de résultat des mises en équivalence	
Impôts sur les sociétés	(71,2)
<i>Impôt exigible</i>	12,4
<i>Impôt différé</i>	58,8
<b>Résultat avant impôts</b>	<b>11,6</b>
Taux de l'impôt	38,0%
Charge d'impôt théorique	4,4
Différences permanentes	75,1
Reports déficitaires activés	
Ecart de taux	(8,3)
<b>Charge d'impôt comptabilisée</b>	<b>71,2</b>
<b>Taux effectif d'impôt</b>	<b>614%</b>

## Note 6 - Parties liées

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

### Relations avec l'Etat :

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

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

L'Etat verse à RFF des subventions d'exploitation. L'Etat a de plus versé, de 2004 à 2008, des subventions d'investissements relatives aux opérations de renouvellement. Ces dernières continuent à être mises en service et reprises progressivement en résultat.

### **Impact sur le résultat :**

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Chiffre d'affaires Redevances d'accès RA	1 730,4	1 699,5
Subvention d'exploitation	110,6	280,3
Subvention de renouvellement	136,7	135,4
Charge d'IS exigible	12,4	48,2
Charge d'IS différé	(58,8)	(110,3)
Produit CICE	0,8	0,0

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

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Subvention de renouvellement	3 705,6	3 842,2
Subvention d'exploitation à recevoir	9,3	14,2
Etat créances de subvention (investissement et exploitation)	665,3	434,9
Acompte d'IS	34,8	0,0
Dette d'IS	0,0	36,1
Impôts différés Actifs	3 675,1	3 773,2

Relations avec la SNCF :

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

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

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Produits : Péages	3 439,7	3 339,6
Charges : Conventions de gestion	3 152,6	3 153,0
Production d'immobilisations mandatée à la SNCF (1)	1 761,8	1 567,8

(1) Les achats réalisés par SNCF au nom et pour le compte de RFF sont exclus des montants présentés.

## Note 7 - Engagements hors bilan

### Garanties financières

RFF a émis en faveur d'un organisme bancaire :

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

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

### Autres engagements donnés relatifs aux cessions d'actifs

RFF est amené à céder régulièrement des biens immobiliers inutiles au ferroviaire. Le montant des promesses signées et non encore levées au 31 décembre 2013 s'élève à 89,3 M€, contre 167,8 M€ au 31 décembre 2012, comprenant notamment des promesses pour les sites de Paris rive gauche, Paris Semavip et Paris la Chapelle.

### Engagements relatifs aux contrats de PPP et concession

- GSMR
  - caution bancaire :

RFF bénéficie d'une garantie à première demande de la part d'un organisme bancaire en cas de manquement de SYNERAIL. Cette garantie est accordée progressivement en fonction de l'engagement des phases de déploiement du réseau. Au 31/12/2013, RFF bénéficie d'une garantie pour un montant de 48,2 M€.

- Autres engagements :

Au 31/12/2013, les redevances d'investissement restant à payer par RFF au titre du contrat s'élèvent à 304,3 M€ (valeur actualisée). Parallèlement, les financements restant à percevoir s'élèvent à 267,4 M€ (valeur actualisée).

- BPL

Le montant d'immobilisation en cours restant à comptabiliser s'élève à 1 577,7 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2013.

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 1 055,6 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2013.

- CNM

Le montant d'immobilisation en cours restant à comptabiliser s'élève à 1 282,1 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2013.

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 1 290,0 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2013.

- SEA

Immobilisation en cours et subvention méritée à comptabiliser jusqu'à l'achèvement :

Le montant d'immobilisation en cours restant à comptabiliser s'élève à 2 291,6 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2013.

Le montant de subvention méritée restant à comptabiliser s'élève à 1 075,2 M€ (valeur actualisée) compte tenu du pourcentage d'avancement au 31/12/2013.

RFF garant :

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

Cette garantie fait l'objet d'une rémunération à compter de juillet 2011.

RFF contributeur public au financement :

Le montant restant à verser par RFF au titre de sa contribution au financement s'élève à 498,7 M€ au 31/12/2013.

RFF collecteur de fonds auprès des financeurs tiers :

Le montant de subventions restant à appeler auprès des financeurs tiers et à reverser au concessionnaire s'élève à 1 269,8 M€ au 31/12/2013.

Autres engagements : clauses de fin anticipée de contrat

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

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

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

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

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



Autres engagements liés à la période d'exploitation :

Clause dite « GPSO » (grands projets du sud ouest) : un an après la mise en exploitation des 3 lignes à grande vitesse, Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Hendaye, Poitiers-Limoges, le concessionnaire est tenu de reverser à RFF une partie des recettes du trafic générées l'année précédente sur la Ligne par la mise en exploitation de chacune des 3 lignes citées ci-dessus. Ce reversement correspond à environ 25% de la différence entre les recettes réelles générées et les recettes théoriques attendues. Si la différence devient négative, le montant à verser à RFF par le concessionnaire est nul. RFF n'a rien à reverser au concessionnaire.

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

## **Note 8 - Evènements postérieurs à la clôture**

Aucun évènement postérieur à la clôture n'est à signaler.



**RAPPORT DE GESTION**  
**COMPTES CONSOLIDÉS**  
**AU 31 DÉCEMBRE 2013**

## Présentation des comptes consolidés au 31 décembre 2013

---

### RAPPORT DE GESTION COMPTES CONSOLIDES

**Le résultat opérationnel courant s'élève à + 1 208,1 M€** pour l'année 2013 contre + 1 415,6 M€ en 2012, en diminution de 207,5 M€.

**Le résultat financier ressort à (1 196,8 M€) M€** en 2013 contre (1 261) M€ en 2012, en augmentation de 64,2 M€.

**Le résultat net au 31/12/2013 ressort à (59,6) M€** contre 2 M€ au 31/12/2012.

**Les dépenses relatives aux projets d'infrastructure ferroviaire s'élèvent à 7 798,5 M€** pour l'exercice 2013 contre 5 377,6 M€ pour l'ensemble de l'année 2012.

**Les capitaux propres** restent négatifs à hauteur de **(1 343,5) M€** au 31 décembre 2013.

## I. ACTIVITE AU COURS DE LA PERIODE ECOULEE ET COMMENTAIRES SUR DONNEES CHIFFREES

### 1. Résultat

La perte constatée au 31 décembre 2013 est de 59,6 M€ compte tenu d'un résultat courant de 1 208,1 M€ contre un bénéfice de 2 M€ au 31 décembre 2012.

En millions d'euros	31/12/2013 (12 mois)	31/12/2012 (12 mois)	Var. %
Résultat opérationnel courant	1 208,1	1 415,6	(14,7) %
Charges et produits non courants	0,0	6,0	NA
Résultat financier	(1 196,8)	(1 261,0)	5,1 %
Impôts sur les bénéfices	(71,2)	(158,5)	55,1 %
Quote part de résultat des mises en équivalence	0,3	(0,1)	374,0%
<b>Résultat net</b>	<b>(59,6)</b>	<b>2,0</b>	<b>NA</b>

Le résultat opérationnel courant se dégrade de 207,5 M€, soit 14,7%, par rapport à 2012.

Le résultat financier de (1 196,8 M€) s'améliore de 64,2 M€, comparé au 31 décembre 2012.

## Evolution du résultat opérationnel

Le tableau ci-après détaille l'évolution des principaux postes de charges et produits du résultat opérationnel courant :

En millions d'euros	31/12/2013 (12 mois)	31/12/2012 (12 mois)	Var.
Redevances réseau	5 359,6	5 209,9	149,7
Transport d'électricité	169,5	181,2	(11,7)
Produits de location	82,4	82,9	(0,5)
Autres produits	78,8	81,6	(2,8)
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>5 690,2</b>	<b>5 555,7</b>	<b>134,5</b>
Subventions d'exploitation	165,3	316,5	(151,2)
Rémunération de la gestion déléguée	(3 193,3)	(3 183,9)	(9,4)
Autres charges de réseau	(168,9)	(178,1)	9,2
Impôts et taxes	(85,5)	(81,2)	(4,3)
Autres charges opérationnelles	(473,7)	(399,1)	(74,6)
Dotations nettes aux amortissements et dépréciation des actifs	(1 331,8)	(1 257,7)	(74,2)
Dotations aux provisions clients	(8,7)	(4,5)	(4,2)
Reprises de subventions d'investissement	469,4	489,6	(20,1)
Autres produits courants	168,7	196,7	(28,0)
Autres charges courantes	(23,6)	(38,3)	14,7
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>1 208,1</b>	<b>1 415,6</b>	<b>(207,5)</b>
Produits non courants	0,0	6,1	(6,1)
Charges non courantes	(0,0)	(0,1)	0,1
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>1 208,1</b>	<b>1 421,6</b>	<b>(213,5)</b>

### 1.1.1. Les redevances réseau

Les redevances d'infrastructure en 2013 atteignent 5 359,6 M€, dont :

- 5 220,4 M€ au titre des prestations minimales
- 96,8 M€ au titre de la redevance complémentaire d'électricité (95,1 M€ en 2012)
- 34,9 M€ au titre des prestations complémentaires (29,6 M€ en 2012).
- 0,9 M€ au titre des prestations d'utilisation des systèmes d'information
- 4,7 M€ au titre de la redevance quai mise en place à l'HDS 2014
- 1,9 M€ au titre de la redevance d'utilisation spécifique.

### **Evolution des prestations minimales et décomposition par type de redevances**

Les prestations minimales s'élèvent à 5 220,4 M€, en augmentation de 135,5 M€, soit +2,6% par rapport à la même période de l'année précédente.

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012	Var. %
Redevance d'accès (RA)	1 941,3	1 909,7	
Redevance de réservation (RR)	1 863,5	1 782,3	
Redevance de circulation (RC)	1 413,7	1 392,9	
Produits sur exercice antérieurs	1,9		
<b>TOTAL PRESTATIONS MINIMALES (*)</b>	<b>5 220,4</b>	<b>5 084,9</b>	<b>2,7%</b>
<i>(*) nets de compensation fret</i>			

Les redevances de prestations minimales sont perçues pour 97,3% au titre de l'activité voyageurs qui représente 84 % des circulations et pour 2,3% au titre de l'activité fret qui représente 14,8% des circulations.

- Les redevances de l'activité voyageurs se répartissent entre les trains aptes à la grande vitesse (36,3%), les trains grandes lignes (11,9%) et les trains express régionaux (38,6%) et l'activité Transilien (13,2%).
- Les redevances de l'activité fret sont désormais versées, pour 29,5% par les entreprises ferroviaires alternatives qui représentent 33 % des circulations.

La hausse des prestations minimales de 2,7% est principalement liée à l'évolution de la tarification qui compense la baisse des volumes d'activités (fret et voyageurs).

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

- La RCE augmente de +1,9% par rapport à 2012 à 96,8 M€,
- Les redevances de prestations complémentaires augmentent de 17,9 % à 34,9 M€ par rapport à 2012 compte tenu du changement des modalités de tarification et facturation.

Enfin, sont perçues :

- La redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction (RCTE) pour 162,9 M€ contre 165,8 M€ en 2012,
- La redevance pour la fourniture du courant de traction (RFE), uniquement auprès des entreprises se fournissant en électricité auprès de RFF. Elle atteint 6,6 M€ et baisse par rapport à l'an dernier (15,4 M€ sur 2012) car une EF ne se fournit plus chez RFF depuis 2013 ;

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

En millions de trains km	31/12/2013 (12 mois)	31/12/2012 (12 mois)	Var. %
<b>Trains aptes à la grande vitesse</b>	<b>139,6</b>	<b>140,8</b>	<b>-0,9%</b>
SNCF	134,6	135,9	(1,0) %
EUROSTAR	5,0	4,9	2,6 %
<b>Trains grande ligne (TGL)</b>	<b>40,3</b>	<b>42,8</b>	<b>(5,9) %</b>
SNCF	39,5	42,4	(6,9) %
THELLO	0,8	0,4	95,1 %
<b>Trains régionaux de voyageurs</b>	<b>238,5</b>	<b>243,3</b>	<b>-2,0%</b>
<b>Activité voyageurs</b>	<b>418,4</b>	<b>426,9</b>	<b>-2,0%</b>
<b>Activité Fret</b>	<b>73,4</b>	<b>75,7</b>	<b>(3,0) %</b>
SNCF	49,1	53,9	(9,0)%
Entreprises Ferroviaires Alternatives*(EFA)	24,3	21,8	11,7%
<b>Autres</b>	<b>6,2</b>	<b>9,3</b>	<b>(33,3) %</b>
Divers (AEF, matériel, navettes...)	0,9	0,8	12,5%
Infra	5,3	8,5	-37,6%
<b>TOTAL</b>	<b>498,0</b>	<b>511,9</b>	<b>-2,7%</b>
(*) y/c les candidats autorisés			

Le taux de circulation 2013 a augmenté de 1.3 point par rapport à 2012 pour atteindre 95.1% malgré une baisse du trafic est de 2.7%.

L'activité des trains aptes à la grande vitesse diminue de 0.9% notamment tirée par l'opérateur historique (-1%). Cette évolution est principalement localisée sur les axes Atlantique (-2.8%) et Sud Est (-3.6%) et Nord (-6%) qui représentent près des trois quart du trafic TGV. L'augmentation du trafic Eurostar est principalement liée à une opération spot estivale.

L'activité TGL diminue de 6.1%, moindre baisse par rapport à l'évolution 2011 / 2012 qui était de -10%. Le trafic TET baisse notamment dans les régions Centre Limousin (-3.7%) et Ile de France (-3.6%). Ceci résulte en partie des difficultés à inscrire les sillons pour cause de travaux (impact sur la « transversale » Sud sur Bordeaux <-> Nice).

L'activité des Trains Express Régionaux et Transilien est en retrait par rapport à 2012. Ce retrait s'explique principalement par les travaux et par certains facteurs exogènes, tels que l'accident à Saint Cloud et le déraillement à Bretigny-sur-Orge.

L'activité fret (en trains-km) diminue de 2.9% par rapport à 2012. Elle touche toutes les activités fret (autoroute ferroviaire, transport combiné, conventionnel...). La baisse des circulations est moindre que celle observée sur les réservations (-9%). Elle se situe principalement dans les régions Alsace Lorraine & Champagne Ardennes (-8.7%), Bourgogne France Comté (-8.3%), Rhône-Alpes et Auvergne (-9.1%) qui représentent 50% du trafic fret.

### 1.1.2. Les produits de location du domaine

Le montant des produits de location 2013, hors refacturation de charges, se montent à 82,4 M€ à comparer à 81,8 M€ en 2012.

Les produits de location sont répartis en 4 grandes catégories : ferroviaire (9,3% pour 9,9% en 2012), foncier et immobilier (57,9% pour 58,7% en 2012), télécommunications (24,5% pour 24,2% en 2012), réseaux et autorisations diverses (8,2% pour 7,2% en 2012).

	2013	2012
<i>en millions d'euros</i>	Activité de l'année 2013	Activité de l'année 2012
Produits locatifs - Ferroviaire	7,7	8,1
Produits locatifs - Foncier & Immobilier	47,7	48
Produits locatifs - Télécommunications	20,2	19,8
Produits locatifs - autorisations diverses & réseaux	6,8	5,9
	<b>82,4</b>	<b>81,8</b>

Les produits « fonciers et immobiliers » atteignent 47,7 M€, en baisse de 0,6% par rapport à 2012. Ils intègrent, pour 53%, les produits de la publicité (périmètres « en gares » et « hors gares ») qui totalisent 25,3 M€ en très légère baisse par rapport à 2012 (25,7 M€).

Les produits « télécommunications » 2013 représentent 20,2 M€ à comparer à 19,8 M€ en 2012 (en hausse de 2%)..

Les produits « ferroviaires » se répartissent entre les redevances facturées au titre des chantiers de transport combiné (48,5%) et les redevances d'occupation de SNCF Entreprise Ferroviaire, de parkings voyageurs et d'occupation liée au fret (51,5%).

### 1.1.3. La subvention d'exploitation Etat

L'évolution de la subvention d'exploitation versée par l'Etat se présente de la façon suivante compte tenu de l'évolution tarifaire intervenue en 2013 :

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Trains nationaux classiques de voyageurs		
Fret*	110,6	280,3
<b>Total</b>	<b>110,6</b>	<b>280,3</b>
dont compensation fret 110,6 en 2013 et 226,6 M€ en 2012		



La diminution de la subvention Etat s'explique par la comptabilisation en 2013 de l'unique versement de la compensation destinée à assurer la neutralité financière de la réforme tarifaire pour les EF Fret, versement qui a fait l'objet d'un surgel budgétaire de l'Etat pour l'exercice 2013. Les autres concours Fret n'ont pas fait l'objet de versement en 2013.

#### **1.1.4. Les autres produits**

##### 1.1.4.1. Les embranchements particuliers

Au 31 décembre 2013, le montant comptabilisé au titre des produits des installations terminales embranchées est de 14,6 M€. Ce montant est comparable au montant enregistré au 31 décembre 2012.

##### 1.1.4.2. Les ventes de fournitures

Ce produit correspond principalement aux ventes et récupérations de vieilles matières réalisées par la SNCF pour RFF dans le cadre d'opérations d'entretien ou de renouvellement. Il s'élève à 36,2 M€ en 2013 contre 41 M€ en 2012, en recul de 4,8 M€.

#### **1.1.5. La rémunération de la gestion déléguée**

##### 1.1.5.1. La gestion des infrastructures ferroviaires

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

Pour l'année 2013 la rémunération des prestations pour le fonctionnement et l'entretien du réseau s'élève à 2 136,4 M€ après activation sur l'année 2013 de 81,6 M€ de dépenses relatives au contrat IMIS et autres dépenses d'investissements.

La rémunération se décompose comme suit :

- 2 204,1 M€ pour le domaine maintenance y compris les OGE (hors protocole IDF)
- - 107,2 M€ d'activation au titre des dépenses d'investissements
- 45,0 M€ de dépenses complémentaires d'OGE protocole IDF
- - 22,5M€ de baisse de charges lié à l'effet CICE
- 9,9 M€ de charges diverses et d'études
- 7,1 M€ de régularisation sur exercice antérieur

Un montant de 26,1 M€ concernant d'autres missions d'entretien a été comptabilisé sur l'exercice dont 23,2 M€ pour le coût de la maintenance GSMR confié à SYNERAIL. Ce coût associé au GSMR s'élevait à 19,7 M€ au 31/12/2012.

Pour l'année 2013 la rémunération de la gestion du trafic et des circulations s'élève à 864,5 M€.

#### 1.1.5.2. La gestion des quais

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

Son coût s'élève à 63,2 M€ au 31 décembre 2013 contre 51,8 M€ en 2012 soit une augmentation de 11,4 M€ qui s'explique principalement par un hiver rigoureux nécessitant déneigement et déglçage (+2,9 M€) un effort de maintenance et petites réparations (+2,8 M€), la mise en place d'un programme de maintenance des ascenseurs et escaliers mécaniques (+0.2 M€) et les gros travaux (+3,2 M€).

Par ailleurs, depuis 2013, l'avenant 1 couvre la signalétique de sécurité ferroviaire et représente un coût supplémentaire de 1,6 M€.

#### 1.1.5.3. La gestion du patrimoine

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

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

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

- une convention de prestation de services pour les missions confiées à la SNCF. Le coût de cette convention s'élève à 67,4 M€ pour l'exercice 2013 dont 0,9 M€ de régularisations antérieures, comprenant la rémunération de la gestion de la fiscalité et les remboursements de sinistres. En baisse par rapport à 2012 (73,2 M€) année impactée pour 4,9 M€ de régularisations au titre de 2011. Hors impact de ces régularisations la charge 2012 est de 68,3 M€.
- Une convention financière pour les remboursements des charges immobilières des biens de la SNCF occupés par des installations de l'infrastructure ou par des services SNCF exerçant des missions du GID. Le coût de cette convention s'élève pour l'exercice 2013 à 19,6 M€ (17,5 M€ en 2012), Cette augmentation de 2,1 M€ résulte globalement du passage des fluides au réel (+7, M€) et de l'identification des superficies utilisées par la DCF dans les bâtiments de la SNCF (-4,9 M€).
- Une convention relative à l'instruction et au suivi opérationnel d'autorisations d'occupations portant sur les traversées sous voies et aériennes et sur les emprunts longitudinaux existe depuis 2013 pour un montant de 1,6 M€.

Au total, la charge relative au mandataire SNCF s'élève à 88,6 M€ au 31 décembre 2013 contre 90,7 M€ au 31 décembre 2012.

Pour les autres prestataires le montant s'élève à 12,0 M€. Il s'agit essentiellement de NEXITY et d'YXIME, dont le coût de gestion comptabilisé au 31 décembre 2013 s'élève à 11,3 M€ (10,4 M€ en 2012).

Enfin, l'effort de remise en état du patrimoine se poursuit (19,7 M€ en 2013 contre 19 M€ en 2012). Cela concerne principalement les gros travaux et démolitions réalisés sur des biens non occupés par des installations techniques de l'infrastructure.

#### 1.1.6. Autres charges de réseau : électricité

Au cours de l'année 2013, les charges de RFF en matière d'électricité se sont élevées à 168,9 M€ contre 178,1 M€ en 2012.

#### 1.1.7. Les impôts et taxes

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012	Var.
Impôts, taxes gestion directe	(51,4)	(50,2)	(1,3)
Impôts et taxes gestion mandatée	(34,1)	(31,0)	(3,1)
<b>Total</b>	<b>(85,5)</b>	<b>(81,2)</b>	<b>(4,3)</b>

Le montant d'impôts et taxes est en augmentation de 4,3 M€. Ce poste comprend la fiscalité gérée pour compte et refacturée par la SNCF et les autres impôts et taxes directement gérés par RFF

#### 1.1.8. Les autres charges opérationnelles

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Frais d'études nets de production immobilisée	(66,0)	(60,6)
Travaux et équipements ferroviaires nets de production immobilisée	(48,4)	(29,5)
Autres achats externes nets de production immobilisée	(236,2)	(194,3)
Charges de personnel nets de production immobilisée	(123,1)	(114,8)
<b>Total</b>	<b>(473,7)</b>	<b>(399,1)</b>

Les autres charges opérationnelles s'élèvent à 473,7 M€ au 31 décembre 2013 contre 399,1 M€ comptabilisé en 2012.

Ce poste est constitué pour 49,9% par les autres achats externes nets de production immobilisée et pour 26% par les charges de personnel.

Les autres achats externes nets de production immobilisée s'élèvent à 236,2 M€ fin 2013 contre 194,3M€ fin 2012 soit un accroissement de 21,6%. Cette rubrique est constituée pour 14% par la sous-traitance informatique, pour 14,3% par la location, pour 34,9% par des honoraires notamment en informatique et pour 22,9% par des autres charges externes (dont des indemnités versées aux entreprises ferroviaires).

#### 1.1.8.1. Les dépenses d'études

En millions d'euros	31/12/2013	31/12/2012	Ecart	Variations
Etudes d'exploitation	49,8	45,0	4,8	10,6 %
Etudes générales	16,3	15,6	0,7	4,4 %
<b>TOTAL</b>	<b>66,1</b>	<b>60,6</b>	<b>5,5</b>	<b>9,1 %</b>

Les dépenses d'études atteignent 66,1 M€, en augmentation de 9,1%, par rapport à l'année 2012. Elles se répartissent entre études de la phase d'émergence d'un projet d'investissement identifié (75%) et études générales et stratégiques (25%).

##### Etudes sur projets d'investissement

Les dépenses d'études sur projet atteignent 66,1 M€ et se répartissent entre projets de développement pour 64% et projets d'amélioration de la qualité du réseau et de renouvellement pour 18%. Les 18% restant concernent des projets d'investissements sur les autres activités.

En M€	31/12/2013
<b>Développement</b>	<b>32,1</b>
Grands Projets Nationaux avant Travaux	16,1
Grands Projets Nationaux en Travaux	0,4
Grands Projets nationaux en PPP	1,9
Projets Régionaux de Développement	13,7
<b>Mise en conformité du réseau</b>	<b>4,4</b>
<b>Renouvellement et performance</b>	<b>4,3</b>
<b>Autres</b>	<b>8,9</b>
<b>TOTAL</b>	<b>49,7</b>

L'exercice 2013 est marqué par une progression des dépenses d'études sur les projets de 10,5%. Cette évolution traduit à la fois :

- une augmentation importante des projets régionaux de développement (études sur les projets en Ile de France comme le projet EOLE),

- un ralentissement, dans une moindre mesure, des études sur les grands projets de LGV en phase amont, du fait notamment de l'attente des orientations politiques sur la priorisation de ces grands projets et des conclusions du rapport de la Commission Mobilité 21.

Les principales études concernent les projets suivants :

- 7,7M€ au titre de la LGV PACA (Nœuds ferroviaires de Nice et Marseille),
- 6,9M€ au titre du projet de prolongement d'EOLE à l'ouest,
- 2,1M€ au titre de la LGV Poitiers-Limoges,
- 1,7M€ au titre de la Modernisation Montpellier-Perpignan,
- 1,6M€ pour la Liaison Roissy-Picardie,
- 1,2M€ pour le Nœud Ferroviaire Lyonnais,
- 1M€ au titre de la liaison nouvelle Ouest Bretagne Pays de Loire.

En revanche, les dépenses d'études ont progressé en 2013 pour la mise en conformité du réseau, notamment concernant le développement technologique (1,4 M€ en 2013) et la sécurité (1,8M€ en 2013), les études pour les accès aux trains demeurant stable à hauteur de 1,2M€.

Pour le renouvellement et la performance, les études réalisées en 2013 portent essentiellement sur les ouvrages d'art et ouvrage en terre, à hauteur de 2,8M€, et dans une moindre mesure sur le programme signalisation et CCR à hauteur de 0,7M€.

Pour les autres activités, l'essentiel des dépenses concernent l'assistance à maîtrise d'ouvrage de projets informatiques.

#### 1.1.8.2. Les dépenses de personnel

Les charges de personnel représentent 123,1 M€ au 31/12/2013 contre 114,8 M€ au 31/12/2012, soit une augmentation de 7,3%.

L'effectif est en croissance. Il est de 1 600 agents présents au 31 décembre 2013 contre 1495 agents fin 2012, soit une augmentation de 7% sur un an.

#### **1.1.9. Les dotations nettes aux amortissements et dépréciation des immobilisations**

Les dotations aux amortissements s'élèvent à 1 331,8 M€ au 31 décembre 2013 contre 1 257,7 M€ 31 décembre 2012.

Dépréciation des projets en cours :

L'établissement enregistre des provisions pour dépréciation sur des projets qui présentent un risque quant à leur aboutissement. Au 31 décembre 2013, la provision est de 23,7 M€ contre 26,8 M€ au 31 décembre 2012. Elle concerne 487 projets et couvre la part des dépenses financées par RFF.

Dépréciation des projets en service : cf §2.1.3

#### 1.1.10. Quote-part de subventions virée au compte de résultat

Les subventions d'investissement sont virées au compte de résultat au rythme des amortissements pratiqués, pour un montant de 469,4 M€.

Ce chiffre inclut les subventions de renouvellement et de mise aux normes à hauteur de 128,6M€.

#### 1.1.11. Les autres charges et produits courants

Les autres produits courants s'élèvent à 168,7 M€ sur 2013 comparés à 196,7 M€ sur 2012. Les autres charges courantes sont de 23,5M€ en 2013 contre 38,3 M€ en 2012.

Les autres produits courants comprennent principalement les produits des cessions qui s'élèvent à 157,2 M€ en 2013.

La plus-value dégagée sur les cessions d'actifs s'élève à 136,7 M€ en 2013 à comparer aux 106,3 M€ de 2012.

Les cessions les plus importantes réalisées en 2013 concernent :

1. Paris 17<sup>ème</sup> « Batignolles » pour un programme mixte de bureaux et logements ;
2. Paris 14<sup>ème</sup> « passage Gergovie » pour un programme de logements
3. Salon de Provence pour un programme mixte de bureaux et logements
4. Rueil-Malmaison « RATP » pour un programme d'infrastructure
5. Toulouse « Raynal ERM » pour un programme de construction d'un nouvel atelier réservé à la maintenance des rames REGIOLIS.

Les autres éléments sont liés aux opérations soldant le transfert des actifs aux autorités portuaires.

#### Résultat financier

En millions d'euros	31/12/2013 (12 mois)	31/12/2012 (12 mois)	Var.
Coût de l'endettement financier net	(1 195,3)	(1 261,6)	66,2
Autres produits financiers	1,2	5,9	(4,8)
Autres charges financières	(2,6)	(5,4)	2,8
<b>Résultat financier</b>	<b>(1 196,8)</b>	<b>(1 261,0)</b>	<b>64,2</b>

Le résultat financier s'établit à **(1 196,8) M€** contre **(1 261) M€** en 2012, soit une amélioration de +64,2 M€.

### 1.1.12. Le coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net s'améliore de 66,2 M€ à (1 195,3) M€ au 31/12/2013 contre (1 261,6) M€ au 31/12/2012. Il comprend les charges inhérentes à la dette (1 199,8 M€), y compris les résultats sur instruments dérivés 80,8 M€, diminuées des produits de trésorerie et équivalents de trésorerie 4,4 M€.

L'amélioration du coût de l'endettement financier net s'explique essentiellement par l'augmentation des projets éligibles à l'activation des coûts d'emprunts au regard de la norme IAS 23, et un contexte de marché des taux toujours très bas en 2013.

### 1.1.13. Autres charges et produits financiers

Les autres charges et produits financiers comprennent d'une part les intérêts sur comptes courants et d'autre part des intérêts moratoires facturés par les fournisseurs ainsi que les intérêts moratoires facturés par RFF lors des retards de versement par ses clients.

(en millions d'euros)	31/12/2013	31/12/2012
Produit d'intérêts d'avance en compte courant	0,2	2,0
Autres produits financiers	0,9	4,0
<b>Total autres produits financiers</b>	<b>1,2</b>	<b>5,9</b>
Charges d'intérêts d'avance en compte courant	(1,9)	(1,7)
Autres charges financières	(0,7)	(3,7)
<b>Total autres charges financières</b>	<b>(2,6)</b>	<b>(5,4)</b>

## 2. Bilan

### Immobilisations

#### 2.1.1. Production et acquisition d'immobilisations

Le montant total des dépenses d'investissement corporelles pour l'exercice 2013 s'élève à 7 809,9 M€.

Ce montant comprend :

- 7 718,5 M€ de dépenses d'investissement qui se décomposent en :
  - ❖ 7 716,7 M€ de dépenses sur projets d'investissement infrastructure
    - dont 3 542,1 M€ de production mandatée (dont 0,6 M€ pour l'activité DCF)
    - dont 742,9 M€ de production directe.
    - dont 111 M€ d'activation des intérêts hors PPP sur ces productions
    - dont 3 320,6 M€ de production au titre des PPP et des concessions (GSMR 171,2 M€, BPL 827,3 M€, SEA 2 143,7 M€ et CNM178,5 M€)

- ❖ 0,2 M€ d'augmentation des avances au titre des réserves foncières
- ❖ 1,6 M€ de dépenses mandataires au titre de la gestion du patrimoine foncier et immobilier

- 91,4 M€ d'autres dépenses d'investissement acquises dont 81,8 M€ d'investissement infrastructure

Le tableau ci-après présente les dépenses par nature de projets concernés.

En M€	31/12/2013	31/12/2012	Variation
<b>GRANDS PROJETS DÉVELOPPEMENT</b>	<b>3 865,5</b>	<b>2 408,6</b>	<b>1 456,9</b>
Grands Projets Nationaux AVANT Travaux	26,8	40,0	
Grands Projets Nationaux EN Travaux	415,1	583,3	
Grands Projets en PPP	276,8	184,2	
Grands Projets en PPP (maitrise d'ouvrage partenaires) y compris frais financiers	3 146,7	1601,2	
<b>PROJETS REGIONAUX DE DÉVELOPPEMENT</b>	<b>995,2</b>	<b>708,0</b>	<b>287,2</b>
Projets Régionaux de Développement	995,2	708,0	
<b>MISES EN CONFORMITE DU RESEAU</b>	<b>158,3</b>	<b>121,8</b>	<b>36,5</b>
Sécurité	71,5	57,1	
Accès aux Trains	63,4	35,6	
Interoperabilité (ERTMS et ETCS)	14,4	18,5	
Environnement (Acoustique PNB, autres...)	9,0	10,6	
<b>RENOUVELLEMENT ET PERFORMANCE</b>	<b>2516,6</b>	<b>2049,8</b>	<b>466,8</b>
Voies	1 424,5	1 241,4	
Signalisation et Exploitation (CCR, GOC, DCF, programme productivité)	304,2	227,8	
Télécom (dont GSM-R en maitrise d'ouvrage RFF et plan fibre)	161,6	91,4	
Télécom GSMR (maitrise d'ouvrage partenaires)	171,2	122,9	
Traction électrique	81,1	70,5	
Ouvrages d'art et ouvrages en terre	210,0	144,1	
Gares (RGHV et REM)	4,9	14,7	
Autres Programmes (programmes régionaux, Intempéries, CEEF)	109,0	87,1	
dont OGE-IRAI	107,2	84,4	
Amélioration de la régularité (QSRP, QIDF et régularité autres)	27,4	27,3	
Investissements Commerciaux (ICF et ITE)	22,7	22,6	
<b>AUTRES PERIMETRES</b>	<b>139,4</b>	<b>80,2</b>	<b>59,2</b>
Périmètre Foncier / Immobilier	74,6	39,7	
Travaux pour Tiers	64,8	40,5	
<b>AUTRES</b>	<b>134,8</b>	<b>26,0</b>	<b>108,8</b>
Divers	23,7	-62,2	
Autres dépenses d'investissements		13,5	
Frais financiers hors PPP	111,1	74,8	
<b>TOTAL</b>	<b>7 809,9</b>	<b>5 394,4</b>	<b>2 415,5</b>

Les dépenses immobilisées au 31 décembre 2013 s'élèvent à 7 809,9 M€ et sont en augmentation de + 2 415,5 M€ (+44,8 %) par rapport au 31 décembre 2012 (5 394,4 M€). Elles proviennent principalement de l'augmentation des dépenses dans le cadre des contrats de partenariat, ainsi que des projets régionaux de développement et de renouvellement de la voie.

Pour ce qui concerne les projets de développement, l'augmentation des dépenses immobilisées atteint +1 744,7 M€ (+55,9 %), et s'explique principalement par :

- un impact important, de +1 637M€ dont 707 M€ sur les projets LGV Bretagne Pays de Loire et le Contournement de Nîmes Montpellier (une année complète de travaux), 922,5 M€ sur le projet SEA, ainsi que les projets de jonctions au réseau existant qui sont tous en phase de réalisation en 2013.
- une hausse de 287,2 M€ (+41%) sur les projets régionaux de développement, notamment du fait de quelques projets importants, comme la 2<sup>e</sup> phase de Sillon Alpin Sud (+59 M€), la modernisation de Calais-Dunkerque (+41 M€), ainsi que des projets en Ile de France : Tangentielle Nord (+36 M€), la Gare Evangile (+28 M€), Massy Valenton (+26 M€), le prolongement d'EOLE (+25 M€). Par ailleurs, la plupart des projets financés dans le cadre des CPER 2007-2013 sont désormais en phase de réalisation.



- une évolution de -168 M€ sur les projets nationaux, conforme au planning des travaux de la LGV Est 2e phase.
- Un ralentissement des dépenses activées sur les grands projets en phase amont, notamment lié à l'attente des orientations politiques et au rapport de la Commission Mobilité 21 sur ces projets.

Les dépenses de mise en conformité du réseau progressent de 30%, principalement sur la sécurité des passages à niveau et les accès aux trains en Ile de France.

L'activité renouvellement et performance est également en hausse de 23%, soit +466,8 M€ par rapport au 31 décembre 2012. Les principales variations sont les suivantes :

- +183,1 M€ au titre des opérations voies (dont 130 M€ sur les lignes du réseau principal LGV et UIC 1 à 6) ;
- +119 M€ au titre des Telecom (dont GSM-R et Plan Fibre)
- +76 M€ au titre de la signalisation et de l'exploitation ;
- +65,9 M€ pour les ouvrages d'art et ouvrages en terre

### **2.1.2. Les mises en service**

#### **2.1.3.**

Projets d'investissement : Cf paragraphe II « EVENEMENTS SIGNIFICATIFS 2013 ».

Les mises en service complémentaires concernent :

- 60,5 M€ de projets en maîtrise d'ouvrage directe
- 83,7 M€ au titre des PPP GSMR (4 premiers brins)
- 5,1 M€ de projets en maîtrise d'ouvrage déléguée hors SNCF
- 1,3 M€ au titre d'investissement pour l'activité DCF
- 8,6M€ pour le fonctionnement et autres

Le montant des immobilisations incorporelles mises en service s'élève à 20,2 M€ pour l'exercice 2013, contre 4,5 M€ en 2012.

### **2.1.4. Valorisation des actifs à la date de clôture des comptes**

#### UGT Infrastructure

Un test de dépréciation a été réalisé au 31/12/2013.

Taux d'actualisation retenu : 5,5% sans changement par rapport au 31/12/2012. Une variation de taux de +/- 0,1% entraîne une variation de +/- 1 Md € de la valeur actualisée des flux

La valeur est aussi dépendante du taux d'inflation long terme retenu pour projeter les flux au-delà de 2030 dans le calcul de la valeur terminale. La sensibilité est de l'ordre de +0,9 Md€ par augmentation de 10 points de base de l'inflation.

La valeur nette comptable de référence au 31/12/2013 : 31,9 Mds €.

## UGT Patrimoine

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

### 2.1.5. Subventions d'investissement

Les subventions figurant en passif non courant s'élèvent à **21 748,5 M€** contre **18 714,2 M€** au 31 décembre 2012, soit une augmentation de 3 034,4 M€ (+ 16,21%).

Les subventions nettes sur immobilisations mises en service s'élèvent à 10 162 M€ au 31/12/2013 contre 10 973,2 M€ (10 975,2 M€ hors voies de port) à fin 2012.

### 2.1.6. L'endettement financier net

Il correspond aux emprunts et dettes financières diminués de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, de la juste valeur des dérivés actifs, augmentés de la juste valeur des dérivés passifs.

(en millions d'euros)	Note	31/12/2013			31/12/2012		
		courant	non courant	total	courant	non courant	total
Dettes financières (2)		4 425,9	35 043,3	39 469,2	4 253,4	31 883,7	36 137,1
Trésorerie et équivalents de trésorerie		(3 255,0)		(3 255,0)	(2 489,8)		(2 489,8)
TCN à maturité >90j à l'origine		(650,5)		(650,5)	(740,7)		(740,7)
<b>Sous-total dette financière nette avant prise en compte des dérivés</b>		<b>520,4</b>	<b>35 043,3</b>	<b>35 563,7</b>	<b>1 022,9</b>	<b>31 883,7</b>	<b>32 906,6</b>
Dérivés actif (1)		(73,0)	(780,6)	(853,5)	(54,8)	(1 304,8)	(1 359,5)
Dérivés passif (1)		141,4	1 674,2	1 815,5	153,0	1 927,1	2 080,1
<b>Total dette financière nette</b>		<b>588,8</b>	<b>35 936,9</b>	<b>36 525,7</b>	<b>1 121,1</b>	<b>32 506,1</b>	<b>33 627,2</b>

(1) principalement affectés à la dette

(2) y compris découverts bancaires

### 2.1.7. Répartition de la dette financière

(en millions d'euros)	31/12/2013			31/12/2012		
	Courant	Non courant	Total	Courant	Non courant	Total
Dettes long terme RFF	2 913,4	33 854,6	<b>36 768,0</b>	2 443,7	30 683,3	<b>33 127,0</b>
Dettes long terme SNCF	30,4	1 188,7	<b>1 219,1</b>	450,8	1 200,4	<b>1 651,2</b>
Dettes court terme	1 482,1	-	<b>1 482,1</b>	1 358,9	-	<b>1 358,9</b>
<b>Dettes financières</b>	<b>4 425,9</b>	<b>35 043,3</b>	<b>39 469,2</b>	<b>4 253,4</b>	<b>31 883,7</b>	<b>36 137,1</b>

RFF a levé en 2013 sur les marchés internationaux de capitaux 4,9 milliards d'€ en 30 opérations publiques ou privées libellées en EUR, ou GBP.

RFF a notamment augmenté la liquidité de ses émissions publiques de référence sur le marché de la livre sterling, l'euro, et par l'émission d'une nouvelle souche en euro.

Ces nouveaux abondements de souches existantes et la nouvelle émission se décomposent de la manière suivante :

- Une nouvelle émission d'un montant de 1 milliard d'EUR 3,125% à échéance 25/10/2028.
- Cinq abondements de 100 millions d'EUR chacun, et un abondement de 600 millions d'EUR, de sa souche RFF 4,25% à échéance 07/10/2026, portant l'encours total à 3,6 milliards d'EUR.
- Trois abondements de 100 millions d'EUR chacun, de sa souche RFF 5% à échéance 10/10/2033, portant l'encours total à 3,1 milliards d'EUR.
- Trois abondements, de 150 millions d'EUR, de 100 millions d'EUR, et de 500 millions d'EUR, de sa souche RFF 4,50% à échéance 30/01/2024, portant l'encours total à 3,75 milliards d'EUR.
- Un abondement de 100 millions d'EUR de sa souche RFF 4,375% à échéance 02/06/2022, portant l'encours total à 2,6 milliards d'EUR.
- Deux abondements, de 50 millions de GBP, et de 125 millions de GBP, de sa souche RFF 2,375% à échéance 23/12/2015, portant son encours total à 625 millions de GBP.

Les emprunts privés représentent un montant total en coût amorti de 1 450,2 millions d'euros au 31 décembre 2013.

### 3. Tableau de flux de trésorerie

En millions d'€uros	31/12/2013	31/12/2012	Variation
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt	1 928,0	2 045,8	(117,7)
Impôt exigible	(12,4)	(48,2)	35,7
Variation du besoin en fonds de roulement lié à l'activité opérationnelle	246,0	(103,7)	349,8
Trésorerie nette provenant des activités opérationnelles	2 161,6	1 893,8	267,8
Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement <i>(dont variation de BFR d'investissement)</i>	(3 102,9) 81,1	(3 078,4) (530,4)	(24,5) 611,6
Flux de trésorerie provenant des activités de financement <i>(dont variation de BFR financier)</i>	1 707,2 (347,6)	(732,2) (322,4)	2 439,4 (25,2)
Variation de la trésorerie nette de découverts bancaires	765,9	(1 916,8)	2 682,6

La capacité d'autofinancement qui ressort à 1 928 M€ au 31/12/2013 contre 2 045,8 M€ fin 2012 diminue du fait de la baisse de la subvention d'exploitation accordée par l'Etat.

La trésorerie des activités opérationnelles s'améliore de 267,8 M€ compte tenu :

- d'une diminution de la charge d'impôt pour 35,7 M€,
- de l'amélioration du BFR des activités opérationnelles de 349,8 M€ par rapport au 31/12/2012.

La trésorerie liée aux opérations d'investissement fin 2013 reste stable par rapport à l'exercice précédent grâce à une amélioration notable du BFR investissement (+ 611,6 M€).

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

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

L'augmentation de la trésorerie de 2 439,4 M€ par rapport à 2012 provient essentiellement de la diminution des placements en TCN à plus de trois mois ainsi qu'à un accroissement au recours à l'endettement à long terme.

## **II. EVENEMENTS SIGNIFICATIFS**

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

Le nouveau dispositif automatisé de mise en service comptable a rencontré des difficultés de mise en œuvre puis de fonctionnement liées aux systèmes d'information à compter d'avril 2012. Ces difficultés ont empêché la réalisation des mises en service comptables qui auraient dû être faites dans les systèmes d'information en 2011 et 2012.

De manière à présenter dans les comptes une image de la réalité économique des mises en service, des écritures complémentaires ont été comptabilisées en 2011 et 2012 :

- Actifs mis en service : 8 198,6 M€
- Subventions mises en service : 3 099,3 M€

Parallèlement, des dotations aux amortissements et des reprises de subventions correspondantes avaient été comptabilisées en 2011 pour des montants respectivement de 326,8 M€ et 131,1 M€.

Au 31/12/2013, un rattrapage de mise en service a été réalisé dans les systèmes d'information pour un montant total de 7 794,6 M€ et 1 980,9 M€. Parallèlement, les dotations aux amortissements et reprises de subventions ont été réintégrées dans le système d'information.

Au 31/12/2013, un complément de mise en service a de nouveau dû être comptabilisé par « OD » afin de tenir compte des travaux de finalisation des dossiers de mise en service réalisés en décembre 2013. Les montants ainsi mis en service sont de 1 047,9 M€ pour les actifs et 587,3 M€ pour les subventions. Des dotations aux amortissements et reprises de subventions ont également été comptabilisées par OD pour des montants estimés respectifs de 24,3 M€ et 14,1 M€.

Ces mises en service seront régularisées dans les systèmes d'information au 1er semestre 2014. Au 30/06/2014, les mises en service comptables seront ainsi complètement régularisées dans les systèmes d'information.

## **Accident de Brétigny-sur Orge**

Le vendredi 12 juillet 2013, le train Paris-Limoges n°3657 a déraillé en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne). A ce stade, seule l'origine de l'accident est connue. Les enquêtes diligentées afin d'en déterminer les causes sont toujours en cours.

A ce stade, seule l'origine de l'accident est connue. Les enquêtes diligentées afin d'en déterminer les causes sont toujours en cours. Le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transports terrestres (BEA-TT) a rendu public son rapport d'étape en janvier 2014. Ce rapport, qui éclaire les faits et leurs causes, a été présenté aux administrateurs de SNCF et RFF le 13 janvier 2014. Il permettra de progresser en renforçant les actions en matière de sécurité au bénéfice du système ferroviaire. Ce document intermédiaire constitue une enquête technique. Déterminer les responsabilités relève de la procédure judiciaire en cours.

## **Réforme du ferroviaire**

Les grands axes de la réforme du système ferroviaire ont été présentés en Conseil des ministres le 29 mai 2013. La première lecture du projet de loi aura lieu le 16 juin 2014 à l'Assemblée nationale.

### **III. CHANGEMENT DE METHODE**

Première application de l'amendement IFRS 7 sur la compensation des actifs et passifs financiers qui a été adopté au niveau européen (règlement UE n° 1256/2012 du 13 décembre 2012 paru le 29 décembre 2012 et modifiant le règlement CE N°1126/2008)

L'amendement concerne les informations à fournir au titre des actifs et des passifs financiers comptabilisés qui sont compensés selon le paragraphe 42 d'IAS 32. Il concerne également les informations à fournir sur les instruments financiers comptabilisés sujets à des accords de compensation globale exécutoire ou accords similaires. Ces informations sont présentées en note 4.15.3.

Première application de la norme IFRS 13 précisant les composantes de risque à retenir dans la juste valeur des dérivés au regard des intervenants de marché qui a été adopté au niveau européen (règlement UE n° 1255/2012 du 11 décembre 2012 et modifiant le règlement CE N°1126/2008).

La norme concerne la valorisation des instruments financiers à juste valeur qui doit prendre en compte le risque de défaut de la contrepartie et, s'agissant de passifs, le risque de crédit propre de l'entité (IFRS 13.42). Si l'instrument est un actif, sa valeur est ajustée afin de prendre en compte notamment le risque de crédit de la contrepartie (communément intitulé CVA - Credit Value Adjustment) ; à l'inverse, si l'instrument est un passif, sa valeur est ajustée pour reconnaître entre autres le risque de crédit propre de l'entreprise (DVA - Debit value Adjustment).

Application de la nouvelle version de la norme IAS 19 « Avantages du personnel » qui a été adoptée par la commission européenne en décembre 2011 (Règlement UE n°475/2012, publié le 5 juin 2012) :

- a) Les écarts actuariels relatifs aux avantages du personnel pour les régimes à prestations définies postérieurs à l'emploi sont désormais reconnus en OCI (Other Comprehensive Income) et non plus en résultat (IAS 19 R.120).

Conformément aux amendements apportés à la norme IAS 19, RFF applique dorénavant la comptabilisation des écarts actuariels en totalité en OCI (IAS 19 R.120).

Les conséquences dans les comptes sont les suivantes :

- Sur les engagements de retraite :

L'impact lié à cette première application en mode rétrospectif est de -0,2 M€ au 01/01/2013 au niveau des OCI, mais neutre au niveau des capitaux propres totaux.

Au 31/12/2012, l'impact cumulé des écarts actuariels constaté dans les comptes s'élevait donc à -0,2 M€ contre -1,1 M€ au 31/12/2011.

Au 31/12/2013 les écarts actuariels comptabilisés en OCI représentent un montant de +1 M€.

- Sur les comptes épargne temps :

L'impact lié à cette première application en mode rétrospectif est de +2,1 M€ au 01/01/2013 au niveau des OCI, correspondant à l'effet de première actualisation.

Au 31/12/2013, les écarts actuariels comptabilisés en OCI représentent un montant de -0.2 M€

- b) Les règles de classification des avantages au personnel entre long terme et court terme ont également été revues au regard des dates de paiement attendues et non plus des dates auxquelles les paiements peuvent être exigés (IAS 19 R.8).

Les engagements vis-à-vis des comptes épargnes temps ont ainsi été reclassés en avantages à long terme puisque la pratique constatée chez RFF montre que le règlement de ces avantages n'intervient qu'au-delà des 12 mois suivant la date d'exigibilité (IAS 19 R.8).

Les impacts liés à cette première application sont visibles au niveau du bilan et des capitaux propres. Au 31/12/2012, le montant actualisé des engagements au titre des comptes épargne temps est de 5,2 M€ après un effet d'actualisation de 2,1 M€.

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

Aucun évènement postérieur à la clôture n'est à signaler.

## V. **RAPPORT RSE (Responsabilité sociétale de l'entreprise)** **Loi Grenelle 2**

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

<b>1</b>	<b>GOVERNANCE ET PILOTAGE DU DEVELOPPEMENT DURABLE</b>	<b>24</b>
1.1	LA GOVERNANCE ET LE PILOTAGE DE L'AMELIORATION CONTINUE	24
1.1.1	<i>Organisation générale de l'entreprise</i>	24
1.1.2	<i>La gouvernance de l'entreprise</i>	24
1.1.3	<i>Le pilotage global de la démarche développement durable</i>	25
1.2	LA CONCERTATION AVEC NOS PARTIES PRENANTES EXTERNES	25
<b>2</b>	<b>ENGAGEMENTS ET REALISATIONS</b>	<b>27</b>
2.1	INFORMATIONS SOCIETALES : REPONDRE AUX ENJEUX D'UNE MOBILITE DURABLE DES BIENS ET DES PERSONNES	28
2.1.1	<i>Offrir un réseau sûr et de qualité pour satisfaire les attentes des clients et des parties prenantes</i>	28
2.1.2	<i>Favoriser une desserte équilibrée des territoires et accompagner les politiques d'aménagement</i>	38
2.1.3	<i>Participer à la dynamisation du tissu économique et social</i>	40
2.1.4	<i>Développer les activités en mettant en œuvre les bonnes pratiques des affaires</i>	44
2.2	INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES : DEVELOPPER UNE GESTION ECOLOGIQUE DU RESEAU FERRE NATIONAL	46
2.2.1	<i>Piloter les enjeux environnementaux</i>	47
2.2.2	<i>Réduire notre pression sur les ressources naturelles et diminuer notre empreinte environnementale</i>	50
2.2.3	<i>S'engager dans la transition énergétique et participer à la lutte contre les changements climatiques</i>	53
2.2.4	<i>Préserver la biodiversité et améliorer l'empreinte environnementale de nos activités</i>	56
2.2.5	<i>Améliorer la connaissance de l'environnement et favoriser l'innovation</i>	58
2.3	INFORMATIONS SOCIALES : UN ENGAGEMENT D'EXEMPLARITE DANS LA GESTION ET LE DEVELOPPEMENT DE NOS RESSOURCES HUMAINES	59
2.3.1	<i>Mener une politique dynamique en faveur de l'emploi pérenne et du bien-être au travail</i>	60
2.3.2	<i>Mener une politique globale de gestion des risques physiques et psychosociaux</i>	66
2.3.3	<i>Agir en faveur du développement des parcours, de la formation et de la mobilité interne</i>	68
2.3.4	<i>S'engager en faveur de la diversité et l'égalité des chances</i>	70
<b>3</b>	<b>REPORTING EXTRA-FINANCIER</b>	<b>73</b>
3.1	NOTE METHODOLOGIQUE	73
3.2	TABLEAU DES INDICATEURS	80
3.2.1	<i>Indicateurs sociétaux</i>	80
3.2.2	<i>Indicateurs environnementaux</i>	81
3.2.3	<i>Indicateurs sociaux</i>	81
3.3	CORRESPONDANCE DES INDICATEURS RSE DE RFF AU REGARD DU DECRET D'APPLICATION DE L'ARTICLE 225	82



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

RFF a donc choisi de rendre compte de ses performances en matière de responsabilité sociale, environnementale et sociétale sous le format de l'article 225 de la loi Grenelle II dès 2012 alors que le décret d'application de l'article applicable aux établissements et entreprises publics n'était pas publié.

En publiant le premier volet RSE dans son rapport de gestion 2012, RFF s'est engagé sur la voie de la vérification des informations publiées par des organismes tiers indépendants. Les commissaires aux comptes de RFF ont attesté de la présence dans le rapport de gestion 2012 des informations requises par l'article R. 225-105-1 du code de commerce.

Pour l'exercice 2013, RFF a progressé dans la mise en place d'un reporting RSE visant à :

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

Concrètement, une série d'indicateurs a été construite pour répondre aux 42 thématiques du décret. De plus, un protocole a été élaboré pour décrire le périmètre du reporting, le processus de collecte des informations, la gouvernance de la démarche et présenter l'ensemble des indicateurs. Une synthèse de ce protocole se trouve en troisième partie de ce volet RSE sous la forme d'une note méthodologique.

La première partie de ce rapport RSE expose la gouvernance de l'entreprise et en particulier sur le pilotage des enjeux du développement durable. La deuxième partie est consacrée aux engagements et aux réalisations de l'année en matière sociale, environnementale et sociétale. Au fil du rapport, des focus illustrent les réalisations notables de 2013. Les indicateurs pertinents sont présentés à la fin de chaque thème. La troisième partie regroupe en particulier un tableau de synthèse des indicateurs et un tableau de correspondance avec les thèmes du décret, la norme ISO 26000 et la GRI.

# 1 Gouvernance et pilotage du développement durable

## 1.1 La gouvernance et le pilotage de l'amélioration continue

### 1.1.1 Organisation générale de l'entreprise

L'organisation générale de l'entreprise s'articule autour du président, du directeur général délégué et de six directeurs généraux adjoints : « commercialisation et planification », « opérations », « grands projets », « finances et achats », « secrétaire général » et « Ile-de-France ».

Douze directions régionales, directement rattachées au président et au directeur général délégué, assurent sur leur territoire respectif la mise en œuvre des orientations stratégiques et les responsabilités opérationnelles de l'entreprise sous le pilotage des directeurs généraux adjoints. D'une façon générale, elles sont organisées autour de quatre services, chargés de la gestion technique et commerciale du réseau, des projets d'investissement, de l'aménagement foncier et du patrimoine, et des affaires administratives et financières. La direction régionale Ile-de-France, eu égard aux enjeux spécifiques de cette région, dispose d'une organisation qui lui est propre.

L'organisation générale est notamment fondée sur les conclusions du rapport établi en septembre 2011 sous le double timbre de l'Inspection générale des finances et du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable recommandant de mieux gérer l'interface entre RFF et SNCF, d'améliorer la gouvernance, de supprimer les doublons et d'apporter une clarification sur les différentes fonctions du siège.

### 1.1.2 La gouvernance de l'entreprise

RFF est un établissement public national à caractère industriel et commercial dont les statuts et missions sont inscrits dans le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié, ce qui implique certaines spécificités, notamment en termes de :

- Composition du Conseil d'administration (CA): sept représentants de l'Etat, cinq personnalités choisies en raison de leur compétence, six représentants élus par les salariés de l'entreprise ; les représentants de l'Etat au CA de RFF et les personnalités choisies en raison de leur compétence sont nommés par décret pris sur le rapport du ministre délégué chargé des transports.
- Indépendance des administrateurs : en complément des dispositions du décret, la Charte des relations avec l'Agence des Participations de l'Etat (APE) précise qu'« *un administrateur est dit indépendant lorsqu'il entretient aucune relation de quelque nature que ce soit avec l'entreprise, son groupe ou sa direction qui puisse compromettre l'exercice de sa liberté de jugement.* ».
- Rémunération des dirigeants : la rémunération du président est fixée par décision ministérielle ; le président s'appuie sur trois personnalités du CA pour la question des objectifs des membres du COMEX et leur évaluation annuelle (dispositif inspiré des recommandations de l'AMF et principes de gouvernement d'entreprise édictés par l'Association Française des Entreprises Privées (AFEP)/ Mouvement des Entreprises de France (MEDEF)).

- Organisation du contrôle externe de RFF : en tant qu'établissement public, l'entreprise est soumise au contrôle économique, financier et technique de l'Etat (ministres chargés de l'Economie et du Budget, ministre délégué chargé des transports), de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) ; elle entre également dans le champ d'investigation de l'IGF, et est soumise aux contrôles de deux autorités administratives indépendantes : la Cour des comptes et l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF). Ses comptes sont certifiés par des commissaires aux comptes.

Les règles de gouvernance de l'entreprise s'inscrivent dans le respect des dispositions de la Charte des relations avec l'APE avec les entreprises publiques, et s'inspirent des principes édictés dans le code de gouvernement d'entreprise des sociétés cotées sous le double timbre de l'AFEP et du MEDEF.

En application de l'article L.225-371 du code de commerce, le président du conseil d'administration de RFF rend compte dans un rapport de la composition du conseil et l'application du principe de représentation équilibrée des femmes et des hommes en son sein, des conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil ainsi que des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par l'entreprise.

### **1.1.3 Le pilotage global de la démarche développement durable**

Au sein de la direction de la Stratégie, l'unité Stratégie développement durable définit les orientations stratégiques de l'entreprise en matière de développement durable. Elle dispose de relais dans toutes les directions de l'entreprise pour mettre en œuvre les orientations choisies et diffuser les bonnes pratiques, tant dans les fonctions supports ou transverses que dans les fonctions opérationnelles.

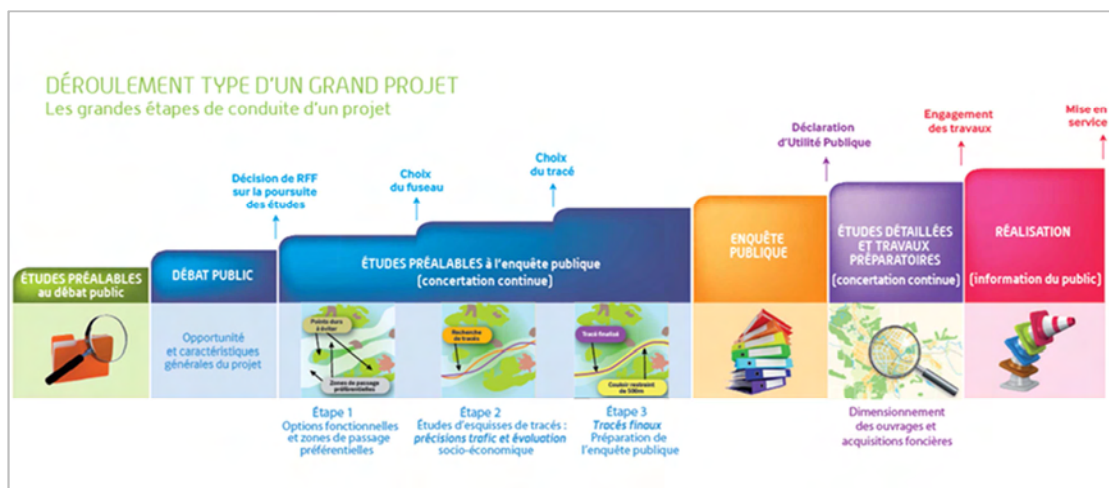
Pour porter les enjeux du développement durable dans le futur gestionnaire d'infrastructures unifié, une direction de l'Environnement et du Développement durable sera créée en 2014. La préfiguration de cette direction a été confiée à Christian Dubost, auparavant directeur régional de la Région Midi Pyrénées de RFF.

## **1.2 La concertation avec nos parties prenantes externes**

RFF a engagé une politique de concertation ambitieuse dès le début des années 2000. Dans le contexte général de prise de conscience environnementale et de volonté des populations d'être informées et associées aux processus décisionnels qui ont un impact sur leur cadre de vie, rassembler les conditions de l'acceptation sociale et sociétale de la gestion et du développement de l'infrastructure ferroviaire est un enjeu pour le gestionnaire de réseau.

Les parties prenantes de RFF sont présentées sur la [page « acteurs du ferroviaire » du site rff.fr](#).

RFF s'est engagé, dès sa création, à développer la concertation comme une démarche permettant de consulter et d'associer les partenaires publics et privés, les usagers – entreprises ou particuliers – et au-delà, l'ensemble des citoyens, à la définition des projets ferroviaires. Treize débats publics ont été organisés sur des projets ferroviaires et plus de 70 000 personnes ont participé à ces débats.



RFF a développé des démarches de concertation pour accompagner les études préparatoires au débat public, puis les études « post-débat » jusqu'à l'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique (DUP). L'entreprise a pour ce faire mis en place des outils innovants (chartes locales de la concertation, garant de la concertation, sites Internet d'expression, etc.) et déployé des moyens importants. RFF s'est doté d'une Charte pour la conduite de la concertation qui formule des engagements précis, afin que les modalités de mise en œuvre de la concertation répondent à une exigence de qualité.

Ces démarches ont été étendues à des projets hors construction de lignes, notamment l'aménagement des haltes ferroviaires, ainsi qu'aux principaux métiers de l'entreprise tels que la construction des horaires, les plages travaux à fort impact, la concertation sur les protections acoustiques notamment.

### **Focus : La concertation sur les protections acoustiques sur Eole**

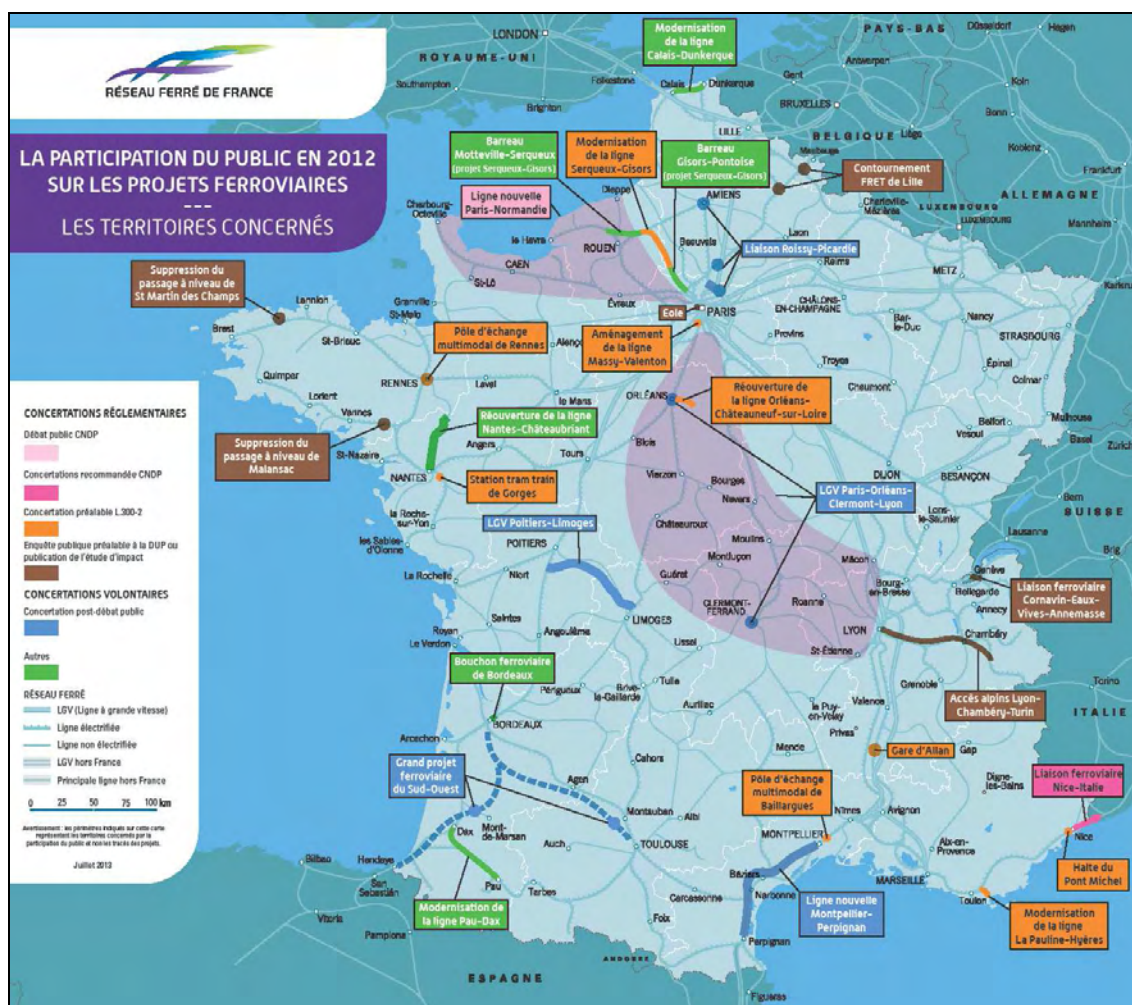
*L'enquête publique sur le projet EOLE a donné lieu à un avis favorable de la commission d'enquête assorti de deux réserves. Conformément à ses engagements, RFF a ouvert courant 2013 une concertation, menée sous l'égide d'un médiateur, avec les communes concernées afin de parvenir à un accord sur les niveaux sonores maximum à respecter et sur les modalités de protection à mettre en œuvre. RFF s'est engagé à une garantie de résultat et par conséquent à une amélioration globale de la situation actuelle.*

*Ont été présentés les résultats des modélisations réactualisées, une analyse multicritère de la pertinence d'écrans acoustiques, le principe d'un traitement itératif des Points Noirs Bruits ferroviaires (PNBf).*

*Les communes n'ont pas exprimé d'opposition à ce principe de traitement. Un livret pédagogique présentant le projet et les résultats des études acoustiques a été laissé à chaque commune pour analyse.*

*Une réunion bilan avec les 5 premières communes concernées par ce dispositif sera organisée en 2014 pour acter, sous l'autorité du préfet, ce principe de traitement afin de pouvoir l'étendre à l'ensemble des communes concernées par le projet.*

RFF publie chaque année une carte des concertations avec le public sur le territoire national.



## 2 Engagements et réalisations

*Les enjeux d'une mobilité durable nécessitent un réseau ferré pérenne*

Le réseau ferré national constitue un enjeu majeur pour toute politique de développement durable, car il permet l'accès des territoires et de toute leur population à une mobilité durable, sobre en carbone, au mix énergétique varié donc peu dépendante du pétrole, respectueuse de l'environnement car moins consommatrice d'espace, d'énergie et favorable à la biodiversité, sûre, performante dans ses dessertes et accessible à tous les publics, y compris les plus fragiles comme ceux à mobilité réduite.

Cette mobilité durable requiert une infrastructure de qualité, maillée et présente sur l'ensemble du territoire national, ouverte pour recevoir de nouveaux services et capable de supporter sans incident des trafics croissants aux process commerciaux modernes maximisant la valeur, aux techniques industrielles renouvelées assurant la maîtrise des coûts et l'adéquation avec les normes environnementales et sociales, et au modèle économique aussi équilibré que possible assurant sa pérennité.

Elle s'appuie aussi sur des services performants, différenciés selon les besoins des clients, voyageurs ou chargeurs, adaptés aux exigences des territoires et des publics desservis. Elle est maître de ses coûts et transparente sur ces derniers, et ouverte à l'innovation afin d'assurer un développement du trafic.

*L'amélioration de la qualité du réseau facilite le développement des trafics, qui permet un meilleur financement du réseau*

RFF s'efforce d'offrir à ses clients des services adaptés à leurs besoins, afin de favoriser le développement des trafics, d'accroître les recettes et ainsi de mieux financer le réseau. Trois types d'actions sont menés en ce sens par l'entreprise : l'adaptation de l'offre commerciale aux besoins des clients et le renforcement de la compétitivité du ferroviaire face aux autres modes, le renouvellement et la modernisation pour une gestion efficace et sûre du réseau, le développement pour améliorer l'accessibilité des territoires et favoriser un développement économique équilibré.

## **2.1 Informations sociétales : répondre aux enjeux d'une mobilité durable des biens et des personnes**

Pour répondre aux différentes attentes de ses clients, des collectivités locales et territoriales, de l'Europe et plus généralement de ses parties prenantes, RFF place la recherche et l'innovation au cœur de la politique de développement des infrastructures pour « Concevoir et adapter les infrastructures ferroviaires pour demain ». Il s'agit pour l'entreprise de développer des infrastructures ferroviaires modernes, respectueuses de l'environnement, socialement responsables et économiquement viables pour :

- accroître la compétitivité et l'attractivité du rail ;
- transporter un plus grand nombre de passagers et de marchandises ;
- augmenter l'efficacité énergétique et réduire l'empreinte environnementale du ferroviaire ;
- accompagner l'évolution des territoires ;
- harmoniser les infrastructures en Europe.

### **2.1.1 Offrir un réseau sûr et de qualité pour satisfaire les attentes des clients et des parties prenantes**

L'inscription de préoccupations développement durable au plus près de ses activités industrielles et commerciales confirme la volonté de RFF d'améliorer la qualité de son service pour satisfaire les attentes de ses parties prenantes.

#### **a) Garantir la sécurité**

RFF, gestionnaire du réseau ferré national, a pour mission d'aménager, de développer, d'assurer la cohérence et de mettre en valeur le réseau ferré national, sur lequel opèrent désormais de nombreuses entreprises ferroviaires. Maintenir la sécurité des personnes sur le réseau ferré national à un haut niveau est un engagement fort de l'entreprise, comme en témoigne la baisse constante du nombre de tués et de blessés graves sur le réseau (hors suicides). La responsabilité de RFF dans le domaine de la sécurité ferroviaire se traduit par 3 exigences fondamentales :

- garantir, au niveau de la conception, de la modernisation et de la maintenance du réseau, des conditions d'utilisation de l'infrastructure permettant aux entreprises ferroviaires d'assurer leurs circulations en sécurité ;
- fournir aux opérateurs de transport ferroviaire de manière fiable et adaptée les informations relatives à l'état de l'infrastructure et à ses modalités d'utilisation, ainsi que la documentation d'exploitation afin qu'ils puissent les prendre en compte ou les mettre en œuvre dans les procédures de sécurité qui leur incombent et dans les services de transport qu'ils assurent ;
- s'assurer de la sécurité des usagers, des personnels, des tiers, des biens transportés et de l'environnement, par la définition et la mise en œuvre des procédés et moyens nécessaires, tant pour ce qui concerne RFF que pour le recours à des prestataires et la fourniture des matériels.

### **Focus : Le renouvellement de l'agrément de sécurité**

*Conformément au décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, RFF et SNCF, en tant que gestionnaire d'infrastructures délégué (SNCF GID) doivent être titulaires d'un agrément de sécurité délivré par l'EPSF, qui établit leur aptitude à satisfaire aux exigences réglementaires de sécurité et à maîtriser les risques liés à la gestion et à l'exploitation de l'infrastructure ouverte à la circulation publique.*

*RFF et SNCF GID ont reçu leur premier agrément de sécurité en février 2008 pour une durée de 5 ans. Au cours de l'année 2012, RFF et SNCF GID ont travaillé en commun pour briguer un renouvellement de leur agrément de sécurité par l'EPSF, obtenu le 14 février 2013.*

### *Améliorer la sécurité des passages à niveau*

La grande majorité des accidents étant représentée aujourd'hui par les usagers de passages à niveau (PN) et les personnes non autorisées à circuler dans les emprises ferroviaires, la politique engagée depuis plusieurs années porte notamment sur des améliorations ou des suppressions de passages à niveau, ainsi que sur la mise en place de dispositifs pour empêcher les tiers d'accéder aux emprise. RFF s'attache également à la protection des voyageurs dans les gares en s'assurant de la possibilité de traversée des voies en toute sécurité.

Le réseau ferré national compte environ 15 000 passages à niveau ouverts au trafic routier. 98% des accidents entre un véhicule ou un piéton et un train sont dus au non-respect du code de la route et des règles élémentaires de sécurité routière. Même si le nombre de décès (32 en 2011, 33 en 2012, 29 en 2013) conforte une tendance générale à la baisse, ce chiffre ne peut que rappeler l'importance d'une nécessaire prévention et sécurisation des passages à niveau.

La politique d'amélioration de la sécurité des PN s'est déclinée ces dernières années autour des principales lignes de force suivantes :

- la **sécurisation des PN**, avec un effort financier conséquent (les actions de mise aux normes et d'amélioration de la sécurité avoisinent les 20 millions d'euros par an) ;
- la **prévention et la communication** : en 2008, RFF a initié la « Journée nationale de sécurité routière aux passages à niveau » pour sensibiliser les usagers de la route aux dangers générés par des comportements à risque aux abords des PN. En 2009, cette journée est devenue européenne. Elle est aujourd'hui mondiale sous la houlette de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), et mobilise désormais une quarantaine de pays autour de cet enjeu social ;

- la **répression et la dissuasion** : suite aux travaux conduits par RFF, par la direction de la Sécurité et de la Circulation Routière et par les gestionnaires de voirie, des radars ont été implantés aux abords des PN inscrits au programme de sécurisation national afin de sanctionner les usagers de la route qui ne respecteraient pas l'arrêt au feu rouge clignotant du PN (radar de franchissement) ou la vitesse d'approche du PN (radar de vitesse).

### **Focus : Passages à niveau, objectif vigilance**

*Le 24 septembre 2013 a eu lieu la 6ème Journée nationale de sécurité routière, avec une innovation majeure : coproduire les messages de prévention avec les usagers de la route. (<http://www.rff.fr/fr/gestion-page-d-accueil/actualites/passages-a-niveau-objectif-vigilance>).*

*Pour cette année, l'enjeu était de construire, avec les usagers, les messages de sécurité de demain. La campagne s'est articulée ainsi :*

- *1000 panneaux dans les villes avec la Prévention routière ;*
- *le 24 septembre : 12 sites en France et environ 300 participants mobilisés en directions régionales (bénévoles de la Prévention routière, agents SNCF, collaborateurs RFF, élus, représentants de l'Etat, sécurité routière, etc.) ;*
- *des échanges directs avec les usagers de la route sur des sites de passages à niveau, menés par les agents de la sécurité routière et ferroviaire ;*
- *la mise en place de passages à niveau temporaires au cœur de ville à Marseille et Chalon-sur-Saône, pour aller à la rencontre de nouveaux publics et les sensibiliser aux enjeux de sécurité.*

Cette politique, articulée autour de ces principaux axes, a ainsi permis de réduire de moitié l'accidentologie aux PN au cours des dix dernières années. L'ambition de RFF est de poursuivre et d'accentuer cette politique de maîtrise des risques de collision aux PN. Dans la continuité et en complémentarité avec les axes évoqués ci-dessus, de nouvelles orientations ont été validées par le Conseil d'administration en décembre 2013, afin de permettre le déploiement d'un programme d'actions basé sur les principes et objectifs suivants :

- **Une amélioration** de la connaissance:
  - du patrimoine PN et de son environnement, les abords des PN pouvant avoir un impact direct sur ses conditions de franchissement par les usagers de la route ;
  - du comportement du public aux PN, afin d'adapter les aménagements et les campagnes de prévention/communication permettant l'amélioration de la sécurité aux nouveaux comportements des différents usagers ;
  - une amélioration de la localisation des PN, lancée depuis 2009 pour poursuivre et amplifier les actions de cartographie des PN dans les GPS.
- **Un renforcement de la prévention**
- **Une augmentation de la sécurisation et l'amélioration de la maîtrise des risques**, afin de sécuriser de manière pérenne l'ensemble des PN (inscrits ou non au programme de sécurisation national). Les problèmes de sécurité constatés sur certains PN justifient des aménagements de l'infrastructure (routière et ferroviaire) pour prévenir les accidents. La solution radicale consiste à supprimer le PN, en déviant la circulation routière ou en dénivellant la traversée. Lorsque cela n'est pas possible, un diagnostic approfondi des causes d'accident, de quasi-accident, d'incident ainsi que l'analyse des comportements des usagers permet de procéder à des aménagements des infrastructures pour d'augmenter le niveau de sécurité. La mise en place d'un schéma directeur au niveau national et territorial assure une priorisation et un meilleur suivi des travaux d'amélioration et de suppression des PN.



## ***Le jugement d'Allinges***

En avril 2013 s'est ouvert le procès dit d'Allinges : le 2 juin 2008, la collision d'un car scolaire par un train express régional sur le passage à niveau « 68 » desservant la ligne Evian-les-Bains / Genève-les-Eaux avait provoqué le décès de 7 collégiens.

Ce jugement opère un profond changement en terme de responsabilité, tant pénale que civile, en mettant à la charge du gestionnaire d'infrastructures (GI) une obligation générale de sécurité qui va au-delà du seul respect des textes législatifs et réglementaires applicables. Cette évolution de la jurisprudence nécessite de clarifier et d'encadrer les responsabilités de chacun des acteurs concernés, SNCF, RFF et RFF, par la sécurité aux passages à niveau.

Sans attendre cette clarification demandée conjointement aux ministres concernés par les Présidents de RFF et de SNCF, RFF a commencé à travailler aux évolutions à donner à sa politique PN, en lien étroit avec SNCF Infra et la Direction des Circulations Ferroviaires (DCF) dans la perspective de l'unification du gestionnaire d'infrastructures. Ces inflexions sont cohérentes avec le plan d'actions annoncé par le ministre délégué chargé des transports le 24 septembre 2013 qui se décline en 4 axes :

- en finir avec les passages en force ;
- répondre aux besoins spécifiques des poids-lourds et des autocars ;
- améliorer l'information des usagers de la route ;
- sécuriser d'abord les passages à niveau dont la suppression ou l'équipement est jugé prioritaire.

## ***L'accident de Brétigny-sur-Orge et le lancement du programme Vigirail***

Le vendredi 12 juillet 2013 à 17h11, le train Intercités 3657 Paris-Limoges a déraillé en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), provoquant le décès de 7 personnes et l'hospitalisation d'une trentaine d'autres. Près d'un millier d'agents de la SNCF et de RFF se sont portés volontaires, en Région parisienne comme dans les régions Centre et Limousin, pour prendre en charge les victimes et leurs proches, renseigner les voyageurs, mettre en place les moyens de transport de substitution. Plus de 200 personnes ont travaillé sans relâche en 3x8 au renouvellement des voies, caténaires, quais, installations de signalisation, etc., permettant de rétablir la totalité des circulations dès le 30 juillet pour toutes les entreprises ferroviaires et toutes les activités. En pleine responsabilité, et avant la fin des enquêtes sur ce dramatique accident, SNCF et RFF ont lancé plusieurs actions pour le renforcement de la maintenance du réseau ferré. Le plan de vérification des aiguillages a été mis en œuvre dès le 14 juillet 2013. En 2 semaines, ont été vérifiés près de 5 000 cœurs d'appareils, 100 000 éclisses, 250 000 boulons et 520 000 attaches. Le 5 août, un programme d'expertise des phénomènes de « desserrage » a été engagé. 181 aiguillages ont été mis sous contrôle et un collège d'experts internationaux a été rassemblé.

RFF et SNCF ont décidé d'engager un programme préventif pour renforcer la sécurité des aiguillages et moderniser la maintenance. Le 8 octobre 2013, le programme Vigirail a été lancé. Ce programme, qui engage 410 millions d'euros en 4 ans, revoit en profondeur les méthodes d'entretien et de maintenance du réseau ferroviaire. Il comporte notamment :

- une forte accélération du programme du renouvellement des aiguillages sur les zones densément circulées ;
- des méthodes innovantes de surveillance telles qu'analyse et contrôle des rails par vidéo,
- l'enregistrement numérique des observations effectuées par le personnel lors des tournées locales ;
- la révision en profondeur des formations des personnels avec de nouvelles technologies tout en renforçant et simplifiant les référentiels de maintenance.

En adoptant ce programme Vigirail, RFF et SNCF accélèrent le renouvellement des appareils de voie sur les parties du réseau fortement circulées ou zones denses, conformément à la décision de l'Etat de porter les efforts financiers sur le réseau existant.

Enfin, RFF et SNCF se sont engagés sur la transparence de ce programme. Au-delà de la mise en ligne des rapports de sécurité, un blog d'information continu est ouvert sur le site internet SNCF et un point d'étape sur Vigirail est prévu en février 2014.

## **b) Offrir une infrastructure fiable et de qualité**

RFF gère, modernise et développe un réseau au cœur de l'Europe. En évolution continue depuis plus de 150 ans, ce réseau requiert des aménagements constants pour répondre aux besoins de déplacement des voyageurs et des marchandises.

Depuis 2008, l'entreprise est engagée dans un vaste programme de modernisation du réseau national, en signant un contrat de performance avec la puissance publique portant l'effort de modernisation à 13 milliards d'euros jusqu'à 2015 et conduisant à régénérer 1000 km de voies par an contre 500 km auparavant. Ces efforts importants ont permis, sous l'impulsion de l'Etat et des régions, de stopper le vieillissement du réseau, sans pour autant le rajeunir suffisamment pour atteindre un âge moyen optimal.

Le 15 octobre 2012, la production d'un Grand Projet de Modernisation du Réseau (GPMR) a été demandée à RFF par le ministre délégué chargé des transports, à l'occasion de la présentation de l'étude réalisée par l'école polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Cette étude portait sur la mise en œuvre de l'audit réalisé en 2005 sur l'état du réseau, audit qui avait permis de lancer le plan de rénovation du réseau.

La proposition de ce plan de modernisation dégage 6 grandes ambitions, à décliner en s'appuyant sur 4 grands leviers d'action.

**Six grandes ambitions.** La première est de garantir un état technique maîtrisé du réseau et un équilibre financier effectif afin que le pays dispose d'un outil ferroviaire conforme à ses attentes. Cet objectif constitue le socle du GPMR.

Il est accompagné de cinq ambitions de plus long terme :

- consolider la sécurité du réseau ;
- mettre la régularité au centre des préoccupations du gestionnaire de l'infrastructure ;
- faciliter l'usage du train ;
- répondre aux enjeux de capacité ;
- contribuer à la transition énergétique et écologique et mieux insérer le réseau dans son environnement.

**Quatre grands leviers d'action.** Pour répondre aux enjeux, 4 principaux leviers ont été identifiés :

- se doter d'une vision durable du réseau, partagée avec tous les acteurs ;
- mener une politique industrielle de l'infrastructure privilégiant le renouvellement à l'entretien courant et recherchant des gains de productivité et de qualité de service ;
- moderniser l'exploitation en l'automatisant à l'aide de nouvelles technologies disponibles afin de la fiabiliser, de la rendre plus économe et plus performante ;
- garantir l'approche « système » en recherchant avec SNCF et les autres entreprises ferroviaires les optimisations intégrant toutes les composantes du ferroviaire.

L'innovation ou la comparaison avec les autres gestionnaires d'infrastructures complètent ces leviers. Le déploiement du GPMR tiendra compte de la grande diversité du réseau et des temporalités longues propres au ferroviaire.

**Quatre sous réseaux.** Le réseau est contrasté. Il s'agira donc d'apporter des réponses cohérentes adaptées aux enjeux et aux besoins des quatre sous-réseaux qui ont été identifiés, à savoir :

- le réseau Ile de France dont la modernisation constitue une priorité et les principaux nœuds ferroviaires ;
- le réseau à Grande Vitesse ;
- le réseau structurant ;
- les lignes de desserte fine du territoire ;

Sur l'ensemble du réseau, le fret présente des enjeux spécifiques qui ont été identifiés.

**Trois horizons de temps.** Il est proposé de travailler à 6 ans (horizon 2020), à 12 ans (horizon 2025) et à plus long terme et de procéder à une actualisation tous les trois ans du plan pour bien l'inscrire dans la durée.

Pour produire ses propositions, RFF a travaillé avec ses partenaires du futur gestionnaire d'infrastructures unifié (GIU) : DCF et SNCF-Infra. RFF s'est par ailleurs rapproché de SNCF et des autres entreprises ferroviaires réunies au sein de l'Union des Transports Publics (UTP) et plus largement des principaux acteurs du système ferroviaire.

Lors de la séance du 19 septembre 2013, le Conseil d'administration de RFF a approuvé les orientations présentées dans le projet de grand plan de modernisation du réseau et demandé de poursuivre la démarche, en lien avec l'ensemble des parties prenantes, notamment au travers d'une déclinaison territoriale. Les orientations approuvées constituent le socle d'une réflexion à poursuivre tant au sein du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qu'avec l'ensemble des acteurs du système pour dégager des orientations partagées, précises et chiffrées. Il est ensuite prévu que la mise en œuvre du GPMR soit déclinée au niveau territorial.

La première action lancée en septembre 2013 consiste en une déclinaison des orientations du GPMR par axe. RFF a ainsi organisé la production de schémas directeurs sur les principaux axes du réseau en mobilisant les différentes composantes du futur gestionnaire d'infrastructures unifié. La moitié des schémas directeurs d'axe a été produite fin 2013. Selon les mêmes principes, une action visant à décliner les orientations du GPMR sur les grands nœuds ferroviaires sera lancée en 2014, également sous la forme de schémas directeurs. Il est prévu de soumettre les schémas directeurs d'axe et de nœud et la déclinaison territoriale à la consultation des parties prenantes du système ferroviaire.

Ainsi, le GPMR constitue le cadre de travail collectif et de mobilisation des collaborateurs de RFF, SNCF Infra et DCF, pour faire entrer le réseau ferroviaire dans la modernité et offrir à la filière ferroviaire française de nouvelles opportunités.

### **c) Répondre à une demande croissante de mobilité**

Dans un contexte de hausse tendancielle des prix de l'énergie et de contraintes environnementales renforcées, le domaine de pertinence du transport ferroviaire va s'étendre pour mieux faire face aux besoins de mobilité. Les entreprises comme le grand public exigent un réseau moderne, accessible, cohérent avec les autres modes de transport et des services techniques et commerciaux qui s'adaptent en permanence à leurs besoins.

Depuis sa création, l'entreprise vise en effet une offre de services de transports performante qui conjugue une meilleure utilisation du réseau et la prise en compte des besoins de ses clients directs comme indirects, que sont les usagers du réseau. Ces besoins concernent la continuité du service, la fréquence et la fiabilité des temps de parcours, ou encore la cohérence de la chaîne multimodale de transport.

Pour répondre à cette demande, l'entreprise s'attache à améliorer la fluidité des circulations et à accroître la compétitivité et l'attractivité du rail pour le client final en augmentant, à réseau constant, l'offre possible, tant pour les voyageurs que pour le fret. Les défis à relever sont nombreux :

- travailler sur les nœuds urbains, les zones de congestion, notamment sur le réseau francilien, pour fluidifier le trafic, afin d'accueillir davantage de trains dans de meilleures conditions d'exploitation ;
- poursuivre le déploiement du cadencement des horaires, pour des trains suffisamment fréquents et réguliers, des correspondances optimisées et de bonnes conditions d'intermodalité ;
- assurer un équilibre entre l'attribution des sillons aux clients et la préservation d'une capacité pour les travaux d'entretien et de régénération du réseau, nécessaires pour garantir sa sécurité et sa pérennité ;
- harmoniser les infrastructures en Europe : l'interopérabilité et l'harmonisation des dispositifs nationaux est un objectif que les gestionnaires d'infrastructures se doivent d'atteindre pour promouvoir le transport ferroviaire en Europe.

#### **Focus : La satisfaction des clients, un objectif au cœur de nos préoccupations**

*Le niveau de satisfaction de nos clients est un critère important de performance du réseau. Depuis 2010, RFF s'attache à mesurer le niveau de satisfaction de ses clients à travers une enquête d'opinion bisannuelle sur la qualité de sa relation commerciale (lisibilité de l'organisation, gestion des demandes clients, lisibilité de la tarification etc...). Ces enquêtes permettent de mesurer l'amélioration de la satisfaction globale des clients avec une note passant de 5.5/10 en 2010, à 6.2/10 en 2012.*

*En 2013, compte-tenu du contexte de réforme ferroviaire, une enquête ad hoc portant sur la perception de l'unification du gestionnaire d'infrastructures a été conduite. Réalisée en septembre auprès de 154 clients, l'enquête montre que RFF est un établissement légitime mais qui demeure « complexe » aux yeux de ses clients. Il ressort que les regroupements institutionnels à venir sont perçus de manière positive par les clients de RFF.*

#### **d) Prendre en compte la spécificité des personnes à mobilité réduite**

Chaque jour un nombre croissant de personnes à mobilité réduite (PMR) utilise les infrastructures de transport. Il est donc important de contribuer de façon active à la continuité de l'ensemble de la chaîne de leur voyage. Les améliorations qui en découlent, comme les équipements d'élévatique ou les rampes d'accès aux quais, ne se limitent pas aux seules PMR. Elles facilitent l'accès aux trains de tous les voyageurs et augmentent la fluidité des circulations sur les lignes les plus chargées.

Le contrat de performance signé entre l'Etat et RFF entre 2008 et 2012 avait assigné un objectif de 250 points d'arrêt du réseau rendus accessibles à l'horizon 2012. A partir des financements publics dont RFF a disposé sur la période, 66 gares inscrites au Schéma Directeur National d'Accessibilité (SDNA) et 182 gares inscrites aux Schémas Directeurs Régionaux d'Accessibilité (SDRA) ont été rendues accessibles. S'y ajoute la mise en service des gares et haltes nouvelles qui répondent aux exigences d'accessibilité PMR, à l'image de la gare « Créteil Pompadour » (94) mise en service en décembre 2013, ainsi que les points d'arrêt traités dans le cadre de projet de sécurisation avec la suppression de Traversée de Voie par le Public (TVP). Fin 2013, la mise en accessibilité de 91 gares était en cours de réalisation et près de 400 gares faisaient ou avaient fait l'objet d'études de mise en accessibilité.

Par ailleurs, afin d'accélérer le rythme de mise en œuvre des projets, le Conseil d'administration de RFF a validé en octobre 2013 une politique de financement des investissements dans les gares qui a notamment renforcé le niveau de participation financière de RFF en matière de mise en accessibilité PMR. Ainsi, au-delà du financement issu de l'Agence de Finance des Infrastructures de Transports de France (AFITF) jusqu'en 2013, RFF est prêt à ajouter un financement sur fonds propres, en accord avec les partenaires, et notamment les Autorités organisatrices des transports (AOT) régionales.

Les enjeux financiers sont majeurs pour RFF, la mise en accessibilité du périmètre RFF des gares inscrites aux SDNA et SDRA dépassant les 4 milliards d'euros. Ainsi, en Ile-de-France, le coût de mise en accessibilité des 143 gares inscrites au SDA est de 1 090 M€ (conditions économiques 2009) pour le périmètre du gestionnaire d'infrastructures, avec un financement de RFF de 273 M€ (25%).

#### **Focus : Urbaccess, RFF renouvelle sa présence**

*Pour la deuxième année consécutive, RFF a été l'un des partenaires principaux d'Urbaccess, le Salon Européen de l'Accessibilité, qui s'est déroulé au CNIT à Paris, les 13 et 14 février 2013 en présence de Marie Prost-Coletta, Déléguée ministérielle à l'accessibilité au MEDDE, de plusieurs représentants des partenaires d'Urbaccess ainsi que des associations de personnes à mobilité réduite.*

*Présentes juste en face de l'entrée du salon, les équipes de RFF tenaient un stand sur lequel se sont pressés plus de 130 visiteurs désireux d'entamer un dialogue sur les questions d'accessibilité. Par ailleurs, près de 250 personnes ont posé de nombreuses questions lors de la table ronde baptisée « Transports et Accessibilité », à laquelle participait RFF.*

## **e) Protéger la population des nuisances sonores**

### ***Nuisances sonores liées à la circulation sur les voies ferrées***

Les nuisances sonores sont un sujet de préoccupation pour les riverains des infrastructures de transport. Le bruit généré par la circulation des trains est principalement dû au roulement généré par les irrégularités du contact roue-rail. En zone de gares ou de franchissement de ponts métalliques, d'autres types de bruits peuvent s'avérer incommodants. Même si la gêne sonore liée au bruit des transports ferroviaires reste limitée en comparaison de celles engendrées par la route ou l'aérien, la maîtrise de ces nuisances est nécessaire pour favoriser la meilleure insertion possible du réseau dans le cadre de vie de nos concitoyens. En IDF, où la problématique des nuisances sonores est particulièrement prégnante, l'appréhension du bruit ferroviaire dans une vision « système infrastructure/matériel roulant » est désormais favorisée grâce à la mise en place d'une gouvernance à 2 niveaux comprenant :

- un comité régional du bruit ferroviaire, dont l'objectif est de favoriser les échanges et la prise de décisions entre les parties prenantes ;
- un comité technique, regroupant la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Ile-de-France (DRIEA), la Région Ile-de-France, RFF et SNCF, qui se réunit régulièrement pour faire un point sur l'avancement des opérations et prioriser les actions à mener.

Conformément à la réglementation relative à la limitation du niveau de bruit à l'émission, RFF respecte les niveaux de bruit perçus à proximité de l'infrastructure dont il a la charge.

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

Sur le réseau existant, RFF établit les données de classement des voies bruyantes : ces dernières sont transmises aux préfets en vue du classement de ces voies et de leur report dans les documents d'urbanisme locaux afin de maîtriser le développement de zones d'habitat le long des voies existantes. En application de l'article R571-48 du code de l'environnement, RFF est tenu de respecter les niveaux sonores maximaux autorisés par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats. Si cela n'est pas possible économiquement ou environnementalement, un traitement sur le bâti « qui tient compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit » est effectué, comme un isolement acoustique.

L'entreprise, conformément aux objectifs du Grenelle, s'engage par ailleurs depuis plusieurs années dans la résorption des Points Noirs Bruit ferroviaires (PNBf) sur le réseau existant par la mise en œuvre de protections acoustiques de type écrans, voire de protections de façades lorsque la réalisation d'écrans est techniquement impossible ou déraisonnable en terme de coûts. Ceci représente un investissement considérable : de 2008 à 2013, RFF s'est engagé à traiter certaines des zones les plus critiques pour un montant de 140 millions d'euros, tous financements confondus. A titre d'illustration, ce sont 829 bâtiments PNB traités ou en cours de traitement entre 2008 et 2013, ce qui équivaut à des mesures de protection bénéficiant à 11 214 personnes, et 6000 mètres linéaire d'écrans construits fin 2013.

### **Focus : Le traitement des nuisances sonores en Ile de France et en Rhône Alpes**

En IDF, la réalisation des protections dans le cadre des sites pilotes PNB se poursuit avec la fin des travaux à Quincy-Sous-Sénart et la réception d'un écran de 2m de haut et 460ml, financé à hauteur de 25 % par RFF (25% Etat, 25% Région IDF, 20% Conseil Général de l'Essonne et 5% Communauté d'agglomération Le Val d'Yerres), et le début des travaux de réalisation d'écrans acoustiques à Bondy et Noisy-le-Sec. Ce projet, à financement ADEME (ADEME 43%, RFF 13%, Etat 20%, Région IDF 20%, Conseil Général de Seine-Saint-Denis 2%, Noisy-le-Sec 2%, Bondy 1%), a vu en 2013 la pose de 325ml d'écrans de 2 à 3 mètres de haut et la réalisation de diagnostics pour les logements devant faire l'objet de traitement de façade complémentaire.

En Rhône-Alpes, au titre de la seule année 2013, 1000ml d'écrans acoustiques ont été construits et 7 opérations de résorption des PNB sont en cours (Vallée du Rhône, Vallée de la Maurienne et Lyon) au bénéfice de 1000 logements protégés par isolations de façades.

### **Nuisances sonores liées aux chantiers**

La limitation des nuisances sonores pendant les phases de chantier est également encadrée par une réglementation nationale.

Lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le maître d'ouvrage doit fournir aux préfets des départements et aux maires des communes sur le territoire où sont prévus les travaux et les installations de chantier, un document « prise en compte du bruit durant le chantier » récapitulant les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. La réglementation au titre du « bruit de voisinage » s'attache quant à elle à faire respecter des règles « d'emploi normal » des matériels sur les chantiers.

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

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« Offrir un réseau sûr et de qualité pour satisfaire les attentes de nos clients et parties prenantes »**

<b>Indicateurs</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Taux de ponctualité à l'arrivée 5 min (%)	88,4	88,3	87,3
Nombre de minutes perdues aux 100 km par les EF (min) :		-	1,95
- Pour causes EF			1,20
- Pour causes GI et externes			
Dépenses d'investissement visant à améliorer la régularité (M€)	23,6	27,3	27,4
Part des recettes commerciales fret issues des entreprises ferroviaires autres que Fret SNCF (%)	20,4	25	38
Satisfaction des clients (note sur 10)	-	6.2	-
Montant des dépenses d'investissement activées par les grands projets de développement (M€)	1 844,6	2 531,5	4 150,4

Montant des dépenses d'investissement activées par les projets régionaux de développement (M€)	692,5	708,0	995,2
Montant des dépenses d'investissement activées pour la mise en conformité du réseau (M€)	110,6	121,8	158,3
Montant des dépenses d'investissement activées pour le renouvellement et la performance du réseau (M€)	1 777,0	2 899,6	2 321,2
Montant des impôts et taxes (M€)	76,9	81,2	85,5
Nombre d'accidents de personnes sur le réseau (nb de personnes tuées)	88	73	84
Nombre d'accidents de personnes sur le réseau (nb de personnes blessées graves)	53	37	64(*)
Nombre d'accidents de personnes sur le réseau (nb de suicide)	332	356	288
Total des investissements sécurité (M€)	42,5	57,77	73,8
PN inscrits au Programme de sécurisation nationale supprimés (nombre)	4	4	8
Investissements consacrés à la résorption PNB, hors de projets de développement et de modernisation (M€)	6	8	9

(\*) L'augmentation conséquente du nombre de blessés graves pour l'année 2013 est due essentiellement à l'accident de Brétigny : 23 blessés graves pour ce seul évènement.

## 2.1.2 Favoriser une desserte équilibrée des territoires et accompagner les politiques d'aménagement

### a) Une infrastructure interconnectée, maillée et présente sur l'ensemble du territoire national

Le cœur des missions de RFF, l'accès au réseau, la définition des horaires et des services ferroviaires, la modernisation de l'infrastructure ou le développement de lignes nouvelles mettent en jeu la mobilité des personnes et la circulation des biens. Or la mobilité est systématiquement en question dans les grands enjeux de l'aménagement du territoire tels que l'insertion de la France en Europe, la nature des relations entre les villes et leurs vastes zones d'influence, la fragilité sociale et environnementale des espaces à l'écart du mouvement de métropolisation.

Propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, RFF est, sur ces questions, en interface avec les acteurs de l'aménagement, qu'ils soient nationaux, régionaux ou locaux. L'entreprise doit veiller à la cohérence de son réseau, mais en même temps, doit prendre en compte les attentes de ces acteurs. Ceux-ci sont très souvent des partenaires parce qu'ils sont ses clients ou qu'ils participent, telles les régions, au financement de la modernisation du réseau.

Mais RFF souhaite aussi sensibiliser les acteurs de l'aménagement sur le fait qu'ils ne peuvent pas tout attendre du réseau ferroviaire. Afin de permettre une accessibilité la plus large possible du territoire, la complémentarité des différents réseaux de transport doit être envisagée en axant les efforts là où ils se révèlent les plus pertinents. Pour les projets de ligne nouvelle, l'importance des investissements se traduit progressivement par la remise en cause du questionnement classique : ce ne sont plus les effets attendus d'une ligne nouvelle en matière de développement qui justifient un projet, mais bien le projet d'aménagement dans lequel s'insère cette dernière qui la légitime par les services qu'elle apporte aux territoires qu'elle dessert.



Afin de prendre en compte ces multiples dimensions, plusieurs actions ont été menées au cours de l'année 2013. Elles peuvent être regroupées en trois grandes catégories :

- la montée en qualité des études d'aménagement du territoire, notamment avec les bureaux d'études qui travaillent pour le compte de RFF, maître d'ouvrage ;
- l'insertion de RFF dans les réseaux de l'aménagement à travers des coopérations avec la DATAR (Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale) ou l'IHEDATE (Institut des Hautes Etudes de Développement et d'Aménagement des Territoires en Europe) ;
- la mobilisation des acteurs de l'aménagement sur ces thématiques avec RFF comme interface et initiateur de démarches innovantes.

### **Focus : le partenariat IHEDATE**

*En 2013, RFF est devenu partenaire de l'IHEDATE. Créé en 1999 à l'initiative de la DATAR, cet institut permet à des professionnels confirmés de se former afin de :*

- *Faire progresser parmi les décideurs du territoire en France la compréhension des enjeux systémiques (économiques, sociaux, écologiques) auxquels font face les villes et territoires, et contribuer à la réflexion sur les conditions d'un développement et d'un aménagement durable ;*
- *Sensibiliser au management stratégique territorial des professionnels en capacité de jouer un rôle de passeurs et d'ensembliers au sein de leur entreprise, collectivité, association ou structure ministérielle ;*
- *Constituer un réseau, fondé sur la compréhension réciproque entre des acteurs appelés à travailler ensemble à l'élaboration de stratégies de développement et sur des projets d'aménagement (en 2012, le réseau des « anciens » compte plus de 500 personnes).*

*En 2013, année de lancement du partenariat avec l'IHEDATE, RFF a souhaité donner de l'ampleur et du sens à ce partenariat. Outre la première participation de deux auditeurs RFF au cycle de formation (les directeurs régionaux Provence Alpes Côtes d'Azur et Normandie), plusieurs actions ont été menées, comme l'accueil dans les locaux de l'entreprise du séminaire mensuel « Qui maîtrise les réseaux de communication ? ». En juillet, RFF a proposé un atelier de travail à une vingtaine d'auditeurs de l'IHEDATE qui devaient réfléchir à la question suivante : « Comment un projet de ligne ferroviaire nouvelle peut-il favoriser l'émergence d'un projet de territoire ? ». Pendant deux jours, le groupe s'est familiarisé aux problématiques de la conduite des grands projets ferroviaires avec l'aide de différents chefs de projet. En décembre, ils ont livré le fruit de leurs réflexions à travers une présentation orale et un document écrit qui a été diffusé à l'ensemble des collaborateurs de RFF via le site de communication interne Passerelles.*

### **b) La valorisation des actifs fonciers pour accompagner la mise en valeur du territoire**

Deuxième propriétaire foncier en France, RFF est à la tête d'un patrimoine diversifié, foncier et immobilier, rural et urbain, d'environ 103 000 ha, réparti sur l'ensemble du territoire. Pour l'essentiel, il est constitué d'emprises ferrées (97 000 ha) pour 50 000 km de voies et de 4,7 millions de m<sup>2</sup> de bâtiments. Pour l'entreprise, il s'agit de concilier les besoins ferroviaires futurs et les projets d'aménagement des collectivités. En partenariat avec les collectivités publiques, il contribue, notamment à la politique du logement en cédant des terrains à des collectivités locales ou à l'Etat pour aménager des équipements publics, des éco-quartiers et des logements dont certains sont à vocation sociale.

En général, RFF est rarement à l'origine d'une quelconque pollution des terrains dont il est propriétaire. En effet, l'entreprise ne réalise aucune opération matérielle d'exploitation sur ses terrains, et ne revêt généralement pas la qualité d'exploitant Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). En cas de cession de terrains, afin d'informer de façon exhaustive l'acquéreur et de sécuriser le processus de cession, RFF réalise à ses frais des diagnostics de sol, afin de déterminer précisément la nature et l'ampleur de la pollution si le terrain s'avère pollué (étude historique et le cas échéant, diagnostic avec sondage). Des études complémentaires, qui peuvent être menées par l'acquéreur, visent à définir les objectifs de dépollution en fonction de l'usage futur ou du projet de l'acquéreur et les techniques à employer pour atteindre ces objectifs. A l'instar de la découverte d'une pollution du sol ou du sous-sol, en cas de déchets polluants sur un terrain objet de cession, des investigations sont menées pour déterminer la nature et l'ampleur de la pollution, son origine et ses causes (déchets liés à l'absence de remise en état d'un ancien exploitant, lieu de décharge pour des tiers, etc.) et ses auteurs. Ces investigations permettent également à RFF de définir les différentes actions à mettre en œuvre : retrait des déchets, choix du mode de traitement en fonction des résultats du diagnostic et travaux de remédiation à la pollution éventuelle des sols et/ou des eaux sous-terraines.

**Focus : Préservation des emprises : une valorisation durable pour les lignes inutilisées**

*Une part infime du réseau ferré est constituée de lignes ferroviaires inutilisées. En répondant aux demandes de réutilisation des collectivités, RFF accompagne leurs projets locaux, en redonnant une utilité collective immédiate aux emprises tout en conservant un avenir ferroviaire hypothétique. Les transformations en voies vertes ou l'usage ferroviaire touristique contribuent à la mobilité durable.*

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« Favoriser une desserte équilibrée des territoires et accompagner les politiques  
d'aménagement »**

<b>Indicateurs</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Surfaces cédées dans l'année (ha)	-	271	220
Surfaces cédées pour la création de logement dans l'année (ha)	-	8	14
Logements créés (nombre)	-	572	1 173
Logements sociaux créés (nombre)	-	352	606
Part des km de lignes fermées dans l'année faisant l'objet de préservation de l'emprise (%)	-	65	67

**2.1.3 Participer à la dynamisation du tissu économique et social**

**c) L'innovation au cœur du projet industriel**

RFF entend faire de l'innovation un axe clé du développement du réseau, en aidant de jeunes entreprises à créer de nouveaux produits et services pour le marché ferroviaire, au profit des voyageurs et des territoires. Ainsi, en 2013, l'entreprise a organisé le premier « Challenge Innovation Fournisseurs Réseau Ferré de France » en coopération avec SNCF (équipe Ingénierie) et la DCF, et sous le parrainage de BPI France (Oséo) et du pôle de compétitivité de « ITrans ».

S'adressant directement aux jeunes entreprises innovantes (JEI), aux PME/PMI, ce Challenge a permis de détecter et de primer des idées nouvelles et applicables au réseau ferré national, autour de deux thèmes : les nouvelles technologies énergétiques et le traitement de l'information applicable au ferroviaire.

Pour le palmarès PME/PMI, 3 entreprises ont été primées :

- Trophée du Grand Vainqueur : ADETEL EQUIPEMENT (Système de stockage intermédiaire d'énergie électrique à Supercapacités 1500VDC) ;
- Trophée de la Meilleure Innovation Développée : EPESEM (passage à niveau autonome) ;
- Trophée Coup de Cœur du jury : RINCENT ND TECHNOLOGIES (radar multifréquence autonome pour plateforme ferroviaire).

Pour le palmarès JEI, 3 entreprises ont été primées :

- Trophée du Grand Vainqueur : SI CONSULT (Système de détection et géolocalisation du vol de câble) ;
- Trophée de la Meilleure Innovation Développée : RHENOVIA PHARMA (capteurs d'informations pour un réseau qui communique) ;
- Trophée Coup de Cœur du jury : ECOME (géothermie pour bâtiments, quais et voies).

#### **Focus : Grands prix de l'Innovation de la Ville de Paris**

*Depuis 2010, l'entreprise est partenaire des Grands Prix de l'innovation de la Ville de Paris qui mobilisent l'ensemble de la communauté des start-ups parisiennes et d'Ile de France. RFF participe ainsi à la sélection des dossiers et à leur valorisation au profit du développement de l'innovation en France, qu'elle soit technologique, technique ou sociale. Cette année, le premier Prix dans la catégorie « Technologies numériques » a été remis par le secrétaire général de RFF à la société « Fasterize », start-up spécialisée dans l'accélération des sites web par l'optimisation automatique du contenu de leurs pages, également appelée « Front End Optimization » ou FEO.*

#### **d) Un ancrage territorial fort**

Pour l'évaluation de ses grands projets d'infrastructures, tels que la construction d'une LGV, la modernisation du réseau, l'électrification de voies ferrées, RFF, conformément au code du transport (article L1511-1 et L1511-2) effectue des analyses socio-économiques sur la base des référentiels établis par l'Etat.

Pour le maître d'ouvrage, il s'avère néanmoins difficile de mesurer les effets, d'un équipement ferroviaire sur le développement régional et l'aménagement du territoire. Ces effets sont multiples : amélioration de l'accessibilité, de l'image ou de la notoriété des sites nouvellement desservis, effets sur l'économie et le développement local via de nouvelles activités économiques, culturelles ou touristiques.

Le code des transports prévoit la réalisation d' « *un bilan des résultats socio-économiques et sociaux [...] au plus tard cinq ans après [la] mise en service* » de certains projets (article L. 1511-6).

Depuis la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) et son décret d'application de 1984, une quarantaine de bilans « ex post » ont été réalisés par les différents maîtres d'ouvrage, dont 7 lignes de chemin de fer à grande vitesse et 6 électrifications de lignes existantes. L'analyse des bilans LOTI montre à quel point il est difficile de monétariser les externalités d'un projet, quand bien même les témoignages des usagers et des acteurs locaux confirment l'apport positif sur l'efficacité économique et le développement socio-culturel des collectivités concernées.

### **Focus : les bilans LOTI**

*Réalisés par RFF, les bilans LOTI font l'objet d'une validation par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD) et sont rendus publics. Cette année, RFF a réalisé le Bilan LOTI de la LGV Est européenne phase 1. Dans son avis n°09145-01 de juillet 2013, le CGEDD fait notamment état, s'agissant des impacts sur l'environnement et le développement des territoires, du « dispositif très complet mis en œuvre par la SNCF, puis par RFF, pour prendre en compte les impacts environnementaux de l'opération à ses différentes étapes, veiller à la bonne mise en œuvre des mesures décidées pour réduire ou compenser les impacts environnementaux, et enfin procéder au bilan environnemental de l'opération cinq ans après la mise en service (...) » et du bilan dressé par RFF sur les questions de développement des territoires qui est « (...) bien documenté, faisant référence à de nombreuses études provenant de divers horizons » et de conclusions « bien étayées ».*

<http://www.rff.fr/fr/gestion-page-d-accueil/actualites/publication-du-bilan-loti-de-la-lgv-est-europeenne-premiere-phase>

### **e) RFF soutient les personnes éloignées de l'emploi**

RFF s'attache à prendre en compte les critères sociaux, environnementaux et sociétaux dans sa politique achat et dans la sélection de ses fournisseurs.

Maître d'ouvrage de l'aménagement du réseau, RFF délègue les travaux de construction et de modernisation de ses infrastructures à des entreprises mandataires qui doivent répondre à ses exigences en matière de responsabilité sociétale notamment en ce qui concerne la solidarité, l'insertion sociale ou la diffusion de la connaissance. RFF s'attache ainsi, en maîtrise d'ouvrage directe ou en maîtrise d'ouvrage mandatée, à ce qu'une part d'heure dans les marchés soit allouée à des emplois créés par l'insertion sociale.

RFF fait également appel à des entreprises spécialisées dans les grands projets d'infrastructures afin de mettre en œuvre ses chantiers d'envergure. Eiffage, Vinci, Bouygues, qui ont été engagés dans le cadre de contrat de partenariat ou de concession, notamment sur les projets de LGV appliquent aussi les exigences de RFF en matière de RSE.

Enfin, selon la loi, les activités de maintenance et de renouvellement sur le réseau existant sont déléguées par RFF à SNCF Infra qui bénéficie de la politique d'achats responsables structurée de SNCF. Cette politique ambitieuse est reconnue puisqu'en mai 2012, la SNCF s'est vu attribué un Trophée européen du Développement durable pour sa politique d'achats responsables.

### **Focus : les travaux ferroviaires levier d'insertion sociale**

*Parce que le réseau ferroviaire doit apporter bien plus qu'un mode de transport durable, RFF s'engage afin que les investissements qu'il réalise pour le développement et l'entretien de son réseau soient des leviers d'insertion sociale. La direction régionale PACA de RFF s'est fixée comme ambition de systématiser, dans le cadre des travaux qu'elle mène et lorsque les missions s'y prêtent, le recours aux personnes en insertion.*

*Pour cela, des conventions de partenariat ont été passées avec certaines structures en charge du déploiement des Plans Locaux d'Insertion : Emergences pour l'agglomération Marseille Provence Méditerranée et Maison pour l'Emploi pour l'agglomération de Toulon Provence Méditerranée. Les objectifs de ces conventions sont les suivants :*

- *conseiller RFF dans la mise en œuvre d'une politique d'insertion sociale ;*
- *promouvoir l'inscription des clauses de promotion de l'emploi dans les marchés de travaux, de services ou de prestations intellectuelles relevant de la compétence de RFF en Maîtrise d'ouvrage directe ou mandatée afin de développer l'offre d'insertion et de qualification sur le territoire ;*
- *apporter une réponse cohérente aux partenaires du monde économique ;*
- *recenser et traiter l'ensemble des offres d'emploi générées par les clauses de promotion de l'emploi sur les marchés de RFF ;*
- *favoriser l'insertion des publics en voie d'exclusion en mobilisant les mesures d'aide à l'embauche, les actions de mobilisation et de formation ;*
- *d'assurer le suivi et la bonne exécution de la clause de promotion de l'emploi au sein des entreprises et d'établir des reportings auprès de RFF.*

*Ainsi, dans le cadre de la réouverture du raccordement de Mourepiane (Marseille), environ 100 heures en insertion ont été effectuées pour des travaux préparatoires et des travaux de débroussaillage ; les travaux de troisième voie entre Marseille et Aubagne ont quant à eux permis de contractualiser 8 350 heures en insertion.*

*En Ile-de-France, pour la 8<sup>ème</sup> année consécutive, des chantiers d'insertion pour l'entretien de la Petite Ceinture sont mis en place avec 4 associations, soit 40 personnes pour un an et pour un montant de 124k€. Hors Petite Ceinture, une convention cadre « RFF, Transilien et Chantier Ecole » a été conclue sur 2012-2013 pour l'entretien des talus ferroviaires par des chantiers d'insertion, avec un budget annuel pour RFF de 115k€. En 2013, de tels chantiers ont été mis en œuvre pour l'entretien des talus ferroviaires d'Aval, de Stains et de Blanc-Mesnil pour un montant de 113k€, et des talus ferroviaires d'Epinay et de Deuil-la-Barre pour un montant de 102k€.*

Pour son fonctionnement interne, RFF a fixé des objectifs à chaque direction régionale et au siège afin de favoriser le recours aux établissements adaptés (EA) et aux établissements et services d'aide par le travail (ESAT). L'accord du 28 juin 2013 relatif à l'emploi des travailleurs handicapés prévoit des objectifs exprimés en termes d'unités bénéficiaires (UB) sur les secteurs prioritaires suivants : moyens généraux, communication, restauration et location de salles, numérisation/indexation/reprographie.

### **f) Partenariats et mécénat**

RFF noue de nombreux partenariats avec tous types de parties prenantes qui sont décrits tout au long de ce rapport (France Nature Environnement, IHEDATE, etc.). Les actions en matière de mécénat sont relativement limitées. RFF accompagne la Fédération Française d'Escrime et toutes les équipes de France, participant ainsi à la valorisation d'une discipline sportive porteuse de valeurs communes.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« Participer à la dynamisation du tissu économique et social »**

<b>Indicateurs</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Montant de la taxe AGEFIPH annuelle (K€)	210,342	168,697	204,810
Montant des achats SNCF alloués au secteur protégé au nom et pour le compte de RFF (K€)	-	-	82,91 (*)
Equivalent emplois (EE) obtenus par le secteur protégé pour l'activité SNCF INFRA effectuée pour le compte de RFF (nombre)	-	-	3,51 (*)
Marchés avec clause d'insertion sociale sur le nombre total de marchés de l'activité SNCF INFRA passés pour RFF (nombre)	-	-	141 / 365 (*)
Nombre d'heures en insertion sociale réalisées par rapport au total du nombre d'heures en insertion contractualisées par l'activité SNCF INFRA pour le compte de RFF (heures)	-	-	68 271 / 68 940 (*)

(\*) : Ces indicateurs sont fournis par la direction des Achats SNCF. Leur périmètre est celui des achats faits par l'activité Infra pour le compte de RFF. Par ailleurs, RFF réalise en propre des actions pour soutenir les personnes éloignées de l'emploi. La construction d'indicateurs fiables et pertinents pour en rendre compte est en cours.

#### **2.1.4 Développer les activités en mettant en œuvre les bonnes pratiques des affaires**

RFF travaille exclusivement sur le territoire français et veille en conséquence à l'application du droit dans ses activités. En tant que maître d'ouvrage des projets, RFF exige des différents intervenants qu'ils s'engagent à respecter et faire respecter dans le périmètre d'influence qui leur est propre les normes internationales et européennes telles que les conventions de l'Organisation Internationale du Travail, les principes du Pacte mondial des Nations Unies et la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen. Les sujets concernant l'élimination du travail forcé ou obligatoire ou l'abolition effective du travail des enfants ne constituent pas d'enjeux majeurs pour RFF dans le contexte de son périmètre géographique d'intervention. Les sujets relatifs au respect de la liberté d'association et du droit de négociation collective ainsi qu'à l'élimination des discriminations en matière d'emploi et profession seront traités dans la partie « 2.3 Informations sociales » de ce rapport.

#### **g) Ethique et déontologie**

En matière d'éthique et de déontologie, différents documents appellent les salariés à adopter le bon comportement selon une situation identifiée. Il s'agit du code de déontologie mis en place en 2008 et annexé au règlement intérieur de l'entreprise, qui pose un certain nombre de principes éthiques relatifs au droit et au respect des personnes, de l'instruction relative aux cadeaux d'entreprise, d'une Charte relative à l'utilisation des moyens informatiques et de communication, d'une note relative aux conditions de prise en charge des frais de représentation, et enfin depuis octobre 2013, d'une Charte d'utilisation des médias sociaux.

Dès 2008, RFF a créé un poste de responsable de la déontologie et un Comité de déontologie en décembre 2012.

La responsable de la déontologie, désignée par le président, a un statut de directeur. Elle a pour rôle de prévenir les risques de nature déontologique, de favoriser la mise en pratique des valeurs éthiques et d'assurer écoute et conseil sur ces sujets auprès des collaborateurs de RFF. Le cas échéant, elle peut être saisie par tout collaborateur en cas de question ou de doute sur l'application des principes et règles de conduite lors de situations particulières.

La responsable de la déontologie s'appuie sur un Comité de déontologie qui est une instance d'élaboration et de promotion de la déontologie au sein de RFF. Ce comité peut émettre toute recommandation et proposer des axes prioritaires de travail dans le cadre du déploiement et du développement du programme de déontologie. La responsable de la déontologie adresse un rapport annuel d'activité au président, présenté et discuté en Comité exécutif.

En 2013, il a été décidé de renforcer la veille en matière de respect des valeurs et principes relevant du code de déontologie. Un dispositif encadré d'alerte déontologique permettant de signaler des faits ou questionnements des collaborateurs sur des faits jugés graves a été mis en place.. Une alerte professionnelle a été conçue sous la forme d'un traitement automatisé à partir d'une adresse mail *alerte.deontologie[ @]rff.fr*, protégée et accessible au seul responsable de la déontologie. Cette adresse sera opérationnelle en janvier 2014.

#### **Focus : Charte d'utilisation des médias sociaux**

*Début novembre 2013, avec l'appui du comité de déontologie de RFF, la direction des Relations extérieures, de la Communication et de la Concertation a mis en place une Charte d'utilisation des médias sociaux afin de sensibiliser les collaborateurs à cette pratique.*

*Cette charte est constituée de 3 principes clés qui permettront aux « réseauteurs » de se prémunir de tout risque pouvant nuire à leur personne et à RFF :*

*Règle n°1 : Gardez toujours à l'esprit que ce que vous dites est rendu public et permanent ;*

*Règle n°2 : Parlez toujours en votre nom propre sans engager RFF ;*

*Règle n° 3 : Ne diffusez pas d'information confidentielle et n'exploitez aucun élément officiel sans autorisation explicite.*

#### **h) Prévention de la corruption et des conflits d'intérêts**

Différents dispositifs de contrôle ont été mis en place ou renforcés, en particulier autour du contrôle des marchés et de la politique des achats, à l'issue d'une mission dédiée à la prévention de la fraude et de la corruption dont les conclusions ont été rendues en 2005.

En ce concerne plus spécifiquement les marchés, le service vérification de la qualité des marchés au sein du pôle « Finances et achats » concourt, par l'exercice de contrôles essentiellement a priori, à la sécurisation des procédures de dévolution de marchés et de gestion contractuelle. Il facilite l'exercice par la Commission des marchés et des achats (COMA) de ses attributions, tant par l'instruction préalable des dossiers justiciables de son avis que par la coordination et la sélection des dossiers pour information. Présidée par un Conseiller maître à la Cour des comptes, représentant le président du Conseil d'administration, la COMA est composée, en sus de celui-ci, de huit autres membres : quatre administrateurs répartis à parts égales entre administrateurs désignés par le conseil parmi les personnalités choisies en raison de leur compétence et représentants des salariés et quatre fonctionnaires désignés respectivement par les ministres chargés de l'économie, du budget, de la concurrence et des transports. Siègent également le commissaire du Gouvernement et le chef de la Mission de contrôle économique et financier des transports, ou leurs représentants.

Cette commission émet un avis préalable à l'attribution de tout marché d'un montant supérieur à un seuil fixé par arrêté du ministre délégué chargé des transports, qui diffère selon qu'il s'agit de marchés de travaux, de fourniture ou de service.

En outre, depuis 2012, l'entreprise propose des formations juridiques spécifiques au respect des procédures en sus du manuel des Marchés, lequel comporte également une annexe sur les « principes déontologiques applicables en matière de passation des marchés et de relations avec les fournisseurs » (rapport du président sur la gouvernance et la gestion des risques de l'entreprise).

RFF appelle à la vigilance sur les situations pouvant faire naître des conflits d'intérêts. L'entreprise dispose d'une Charte de l'administrateur sur le conflit d'intérêts, annexée au règlement intérieur du Conseil d'administration. Le code de déontologie consacre également un chapitre spécifique aux conflits d'intérêts et interdit à tout salarié de RFF de traiter d'affaire dans laquelle il a, directement ou indirectement, un intérêt personnel, notamment familial ou financier, de nature à compromettre son indépendance.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« Développer les activités en mettant en œuvre les bonnes pratiques des affaires »**

Indicateurs	2011	2012	2013
Saisines du déontologue (nombre)	6	6	3

## **2.2 Informations environnementales : développer une gestion écologique du réseau ferré national**

Le transport ferroviaire, au nom de ses performances environnementales, notamment en matière de réduction des émissions de gaz à effets de serre, d'efficacité énergétique et de consommation d'espace, représente une réelle opportunité pour la collectivité, à condition d'en limiter l'empreinte environnementale. Présent sur l'ensemble du territoire de par son infrastructure linéaire, RFF a le souci constant d'assurer la meilleure insertion possible de ses ouvrages dans l'environnement, et ce à un coût économiquement acceptable pour la collectivité. Un management environnemental global de l'infrastructure est le principal défi pour diminuer l'empreinte environnementale, maîtriser la consommation d'énergie, contribuer à la préservation de la biodiversité et à la qualité de l'eau et des milieux aquatiques, tels sont les principaux défis à relever.

En principe, RFF devrait rendre compte de l'impact environnemental de la totalité des activités et des sites qu'il contrôle, en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national. Toutefois, la séparation juridique et patrimoniale entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, RFF, et l'opérateur historique, SNCF d'une part, et la délégation à SNCF Infra de la maintenance et du renouvellement du réseau d'autre part, complique l'accès aux données. Ainsi, dans la perspective de l'unification du gestionnaire d'infrastructures, il a été par exemple décidé de reproduire les informations rendues publiques par SNCF sur les achats de matières premières concernant sans ambiguïté l'infrastructure (achats de ballast et de traverses).



## 2.2.1 Piloter les enjeux environnementaux

Plus de 2% de l'effectif total de RFF est dédié aux sujets environnementaux.

Outre l'unité Stratégie développement durable de la direction de la Stratégie, la direction du Développement et la direction de la Qualité du réseau et de la Maintenance déploient les politiques opérationnelles et assurent les missions de mise en qualité et environnement, respectivement pour les opérations d'investissements et pour les opérations de renouvellement et d'entretien sur le réseau existant. La direction Juridique assure la sécurité juridique de l'entreprise ; à cet effet, elle est chargée d'identifier et de prévenir les risques juridiques y compris en matière environnementale. La direction du Foncier et de l'Immobilier identifie notamment les impacts environnementaux de l'activité sur le patrimoine foncier et immobilier, notamment la pollution des sols et les consommations énergétiques des bâtiments.

Chaque direction régionale de RFF est dotée a minima d'un(e) chargé(e) de mission environnement qui assure la déclinaison régionale de la politique.

Créé en 2004, l'Animation Métier Environnement (AME) regroupe tous les responsables environnement en région et au siège, et des représentants des directions transverses (direction des Affaires juridiques, direction du Patrimoine, direction des Relations extérieures, de la Communication et de la Concertation représentée par l'unité en charge de la Concertation). Cette animation favorise les échanges et le partage d'informations entre les services du siège et les directions régionales pour développer et capitaliser l'expertise technique et juridique, objectif de sécurisation juridique et réglementaire des projets, mais également pour accompagner le développement de l'entreprise dans ses métiers de gestionnaire d'infrastructures de plein exercice. Des liens entre le réseau des « Correspondants concertation » et l'animation métier environnement existent et donnent lieu à des journées d'échanges communes.

### ***Focus : Les directions régionales, des laboratoires d'idées pour des démarches locales innovantes pour favoriser l'échange et le partage autour des projets***

*Afin de limiter les nuisances du projet de raccordement ferroviaire de Mourepiane (Marseille), RFF s'est associé à l'Ecole Nationale Supérieure du Paysage et à une école primaire dans une démarche nommée « Archikids » permettant aux habitants, aux acteurs locaux, aux futurs concepteurs de projet que sont les étudiants en architecture et aux acteurs professionnels de réfléchir ensemble à la valorisation de terrains ferroviaires jouxtant la voie ferrée et de participer pleinement à la définition de l'aménagement et du devenir de leur environnement.*

### ***Fresques dans les passages souterrains de gare***

*Afin d'améliorer la prestation des gares de Biot-Antibes et de Villeneuve-Loubet, et notamment d'éviter les nombreux tags sur les murs souterrains, un partenariat a été mis en place en 2013 avec une association d'action éducative et sociale. Grâce au travail d'un artiste local graffeur, la réalisation de fresques dans les passages souterrains a permis, aux dires des partenaires du projet, d'éclaircir les souterrains et d'obtenir une bonne image, voire de créer une identité de ces gares.*

## **Une politique interne éco-responsable**

- La gestion des déchets de la « vie au bureau » de RFF

Depuis 2007, RFF a mis en place le tri sélectif dans les bureaux du siège puis en 2012-2013 dans ceux de son deuxième bâtiment parisien. Cette action a été complétée par différents programmes de récupération et de recyclage des autres consommables : depuis 2007 piles usagées, depuis 2011 consommables des copieurs, lampes et tubes néon, et plus récemment deux machines pour le recyclage des canettes, bouteilles en plastique et gobelets sur l'un des deux sites parisiens. Ce dispositif de recyclage de canettes permet de reverser une somme à l'association Bouée d'espoir, association d'entraide citoyenne (1,4 k€ en 2013). Cette action sera étendue en 2014 au bâtiment du siège. Le tri sélectif est également réalisé en direction régionale avec des conteneurs d'ordures ménagères, du recyclage du papier, du carton et des verres.

Pour poursuivre dans cette démarche de progrès et de meilleure gestion des matières premières et de déchets, l'entreprise se prépare à la mise en place de la collecte des bio-déchets, à l'horizon 2015.

- La rationalisation des impressions

Une démarche de régulation des impressions a été entreprise depuis plusieurs années et plus récemment dans certaines directions régionales sous forme d'expérimentation. Cette action a un triple objectif : diminuer la consommation de papier, réaliser des économies et sécuriser et assurer la confidentialité des impressions vis-à-vis des personnes extérieures à l'entreprise, voire en interne pour certains documents. La diminution du nombre d'impressions constatée confirme la pertinence de ce système, qui devrait être déployé courant 2014. La mise en place d'un système de lecteur de badge sur les copieurs afin de sécuriser les impressions et d'éviter les tirages inutiles est également à l'étude.

Ce dispositif est complété par le recours à un centre de reprographie intégré (CRI) depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2013, dont l'objectif est de :

- améliorer le service ;
- diminuer le parc des photocopieurs et le gaspillage de photocopies ;
- renégocier le coût du papier (-8%) ;
- rationaliser le parc des imprimantes individuelles ;
- sécuriser des copies et des impressions (utilisation du badge) ;
- mettre en place d'une politique de « routage » des impressions.

Cette prestation, au bénéfice des occupants des deux immeubles parisiens a vocation à être progressivement déployée en région en 2014.

### **Focus : une politique d'impression écologique**

*Dans le cadre de son activité Editions, la direction des Relations extérieures, de la Communication et de la Concertation produit, chaque année, plus de 80 000 documents, auxquels viennent s'ajouter les publications des directions centrales et régionales.*

Soucieuse de la bonne diffusion de ces supports, puis du recyclage et de la gestion des déchets, la DRECC a entamé une démarche DD intitulée *Politique d'impression écologique : le choix du papier, la recherche de fournisseurs «verts », la gestion des NPAI*, chaque élément participe à l'efficacité de cette démarche. Initiée au siège courant 2013, sur les supports institutionnels de RFF, la démarche pourra ensuite être déployée pour l'ensemble des publications de RFF. Elle a déjà été saluée lors de présentations auprès d'autres entreprises ou de fournisseurs par exemple auprès du Board européen du plus grand papetier européen par exemple.

A titre d'illustration, l'utilisation de papier recyclé (papier 100% recyclé et aucun pelliculage de couverture) pour l'édition du RADD et du rapport financier 2012, du magazine *Lignes d'avenir* n°19 et des cartes de vœux (10 000 exemplaires) a permis d'économiser :

- 7 687 kg de bois ;
- 99 851 L d'eau ;
- 8 431 kg de déchets (pour la décharge) ;
- 5 531 kWh d'énergie ;
- 708 kg de CO<sub>2</sub> ;
- 5 571 km parcourus en voiture.

- La rationalisation des déplacements

Au siège comme en direction régionale, l'accent a été mis depuis plusieurs années sur la rationalisation des déplacements. Outre l'incitation à l'utilisation de la visioconférence et de l'audioconférence, en 2013, la plupart des sites de RFF ont travaillé à la mise en place d'un PDE (Plan de Déplacement d'Entreprise), d'une cartographie des déplacements domicile-travail, des démarches informatives sur les modes doux (transports en commun), atelier vélo et formation à la conduite urbaine. A titre d'illustration, en Midi-Pyrénées, la DR prend ainsi en charge l'abonnement annuel à « Vél'O Toulouse », vélos en libre-service.

### **Système de management environnemental**

RFF n'est pas engagé dans un processus de certification, cette dernière n'étant pas un objectif en soi pour l'entreprise. En revanche, les procédures de management de la qualité et de management de l'environnement que RFF met en œuvre en sa qualité de maître d'ouvrage s'inspirent de la norme ISO 9001 : Système de management de la qualité – Exigences, version 2008 et de la norme ISO 14001 : Système de management environnemental, version 2004.

Concernant plus spécifiquement les aspects environnementaux d'un projet, RFF s'assure :

- que les maîtres d'œuvre versent obligatoirement à leur dossier de consultation des entreprises une *Notice de Respect de l'Environnement* qui a notamment pour but de définir les dispositions que chaque entreprise doit prendre en termes de management environnemental et de développement durable dans le cadre de son marché, de préciser les points à prendre en compte par chaque entreprise concernant les nuisances liées à l'exécution des travaux, compte-tenu de la sensibilité des sites concernés ;
- que chaque entreprise de travaux établisse un *Plan de Respect des Engagements Environnement et développement durable*, lequel contient notamment la description de la sensibilité et des contraintes liées aux sites concernés par le chantier et les moyens mis en œuvre, les tâches de chantiers et leurs impacts sur l'environnement et les dispositions qu'elles imposent à chaque entreprise et sous-traitants et les dispositifs de protection de l'environnement ;
- que chaque entreprise élabore des *Procédures Particulières Environnement* lorsque des travaux spécifiques sont à réaliser ; elles décrivent les nuisances potentielles pouvant être générées par les travaux et les dispositions adoptées pour éviter ces nuisances.

Les atteintes à l'environnement sont traitées comme des non-conformités, et chaque entreprise remédie à ses frais et dans les plus brefs délais à toute atteinte portée à l'environnement de son fait.

En cas de maîtrise d'ouvrage mandatée, un *Plan de Management Développement Durable* précise les dispositions prises par le maître d'ouvrage mandaté pour gérer et répondre aux prescriptions de RFF, tel que les moyens et organisation, les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser/limiter l'impact écologique, à protéger l'environnement et à favoriser l'intégration du projet dans son environnement).

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« Piloter les enjeux environnementaux »**

Indicateurs	2011	2012	2013
<i>Formation bruit</i>			
Agents RFF formés aux sujets environnementaux (nombre)	-	33	Pas de session 2013
Formation en environnement dispensées (heures)		231 h	
<i>Formation protection de la nature</i>			
Agents RFF formés aux sujets environnementaux (nombre)	-	19	5 (*)
Formation en environnement dispensées (heures)		133 h	35 h
<i>Formation loi sur l'eau</i>			
Agents RFF formés aux sujets environnementaux (nombre)	-	64	9 (*)
Formation en environnement dispensées (heures)		84 h	63 h

(\*) Ces modules ont déjà été suivis par la quasi-totalité du public cible.

## **2.2.2 Réduire notre pression sur les ressources naturelles et diminuer notre empreinte environnementale**

Le développement économique et démographique exerce des pressions croissantes sur les matières premières, les écosystèmes, les sols, l'air et l'eau. Au niveau de l'activité de RFF, le renouvellement des éléments constitutifs des infrastructures ferroviaires entraîne un prélèvement inévitable sur les ressources de la planète et génère d'importants volumes de déchets à traiter. Aussi, pour contribuer à préserver ces ressources naturelles, l'entreprise s'attache à optimiser leur utilisation, tout en cherchant des solutions innovantes dans lesquelles les déchets et produits usagés, réinjectés dans les circuits de création de valeur à travers le recyclage et la valorisation, deviennent de véritables ressources.

Passer d'une économie linéaire à une économie circulaire des déchets et de leur recyclage est le défi à relever à l'horizon 2020 en accentuant les efforts sur la recherche de nouvelles techniques permettant notamment d'augmenter la durée de vie des composants de l'infrastructure.

### **Focus 2013 : Lancement d'une étude RFF/SNCF sur l'industrialisation de la valorisation des produits de dépose**

*Pilotée par RFF et SNCF et réalisée par SNCF Consulting, cette étude vise à faire une cartographie de l'existant concernant les pratiques de valorisation pour 10 produits de dépose retenus (voie et signalisation) et vise à définir un processus cible de valorisation de chaque produit de dépose, avec un modèle économique. Cette étude a mis en évidence les bonnes pratiques à poursuivre, les fiches d'action et les expérimentations à mettre en œuvre pour industrialiser certaines pratiques. Ces actions seront lancées en 2014.*

## a) Sourcing matières premières

La gestion des produits de dépose du réseau ferré national (RFN) entre dans cette démarche d'amélioration constante qui vise tout d'abord à prévenir la production de déchets et à traiter ces derniers en privilégiant autant que possible leur recyclage. Les matériaux principaux mobilisés dans le cycle d'activité de RFF consomment des quantités importantes de matière première, telles que :

- le ballast, pierres concassées sur lesquelles repose une voie de chemin de fer ; 2 640 milliers de tonnes achetées en 2012 (\*) ;
- les traverses, pièces en bois ou en béton posées en travers des voies ferrées sous les rails, pour en maintenir l'écartement et l'inclinaison,
  - traverses bois : 310 milliers d'unités achetées en 2012 (\*) ;
  - traverses béton : 1 460 milliers d'unités achetées en 2012 (\*) ;
- le rail, composé d'acier profilé lui-même comprenant principalement des minerais de fer.

(\*) La mise au point d'un indicateur fiable et pertinent sur ces quantités de matières premières achetées par le gestionnaire de réseau unifié est en construction. Les quantités de ressources achetées présentées ci-dessus sont celles qui ont été publiées dans le rapport RSE 2012 de SNCF (<http://www.sncf.com/fr/rse/rapport-annuel-rse>).

## b) Optimisation de la gestion des déchets

Afin de mieux maîtriser la pression sur ces ressources, RFF réemploie ses produits usagés ou recycle ses déchets dès lors que cela est faisable techniquement, juridiquement et économiquement, tant dans ses activités « quotidiennes » que dans son activité de gestionnaire d'infrastructures, conformément à la hiérarchie des modes de traitement définis par la réglementation (articles L 541-1 et suivants du code de l'environnement : préparation en vue de la réutilisation, recyclage, valorisation, notamment valorisation énergétique, élimination). Il s'agit désormais pour l'entreprise de mieux gérer et valoriser les déchets par une approche industrielle reposant sur le réemploi des matériaux déposés, la mise en œuvre de plateformes pour le traitement des déchets etc.

Les rails en acier sont réutilisés quand leur niveau d'usure le permet, notamment pour les rails issus des Lignes à Grande Vitesse, souvent réutilisés pour des lignes à faible trafic, voire des voies de service, ou recyclés (100%) à travers des filières locales, l'acier étant alors vendu pour refonte.

Le ballast est en partie réutilisé à des fins ferroviaires, après criblage, voire retraitement. Une partie du ballast dégarni non réutilisé fait l'objet d'une revente, notamment dans l'optique de travaux routiers.

Les traverses bois créosotées encore en bon état technique sont réemployées dès lors que cela est possible (nécessité de débouchés immédiat sur une opération ferroviaire) et dans le respect des prescriptions réglementaires (notamment article L 541-1 s. code de l'environnement). S'agissant des traverses bois créosotées en fin de vie, RFF s'est engagé dans une politique de gestion responsable de ces déchets classés comme dangereux par la réglementation. Ainsi, l'interdiction de la vente aux professionnels a été décidée en 2008, et cette interdiction a été étendue aux particuliers en octobre 2009. Deux marchés cadres ont été passés pour le compte de RFF par SNCF Infra, l'un pour les traverses issues de l'entretien courant et du stock historique, donc des traverses réparties de manière diffuses sur le territoire et souvent en mauvais état, et l'autre pour les opérations de renouvellement de la voie, donc des quantités plus importantes et plus localisées, afin d'envoyer les traverses en fin de vie dans des filières agréées qui proposent une valorisation favorable d'un point de vue environnemental.

Pour rationaliser cette politique et rechercher une solution de long terme permettant de sécuriser le processus d'élimination des traverses, notamment de renforcer encore la traçabilité, et d'optimiser son bilan économique, RFF et SNCF Infra vont lancer au premier semestre 2014 un appel à propositions auprès d'industriels pour le traitement des traverses en bois créosotées par la cogénération, production simultanée de vapeur et d'électricité par la combustion des traverses.

### **c) L'utilisation des produits phytosanitaires**

Les produits phytosanitaires sont utilisés sur le réseau ferré national pour le désherbage de 70 000 km de voies ferrées (95 000 ha), pour prévenir et/ou détruire toute pousse végétative sur les voies et pistes de son réseau. Quoique nécessaires pour assurer la sécurité et la fiabilité des circulations, l'utilisation des produits phytosanitaires demeure un enjeu majeur pour préserver les nappes phréatiques et les eaux de surfaces. Ainsi, en 20 ans, RFF et son gestionnaire d'infrastructures délégué ont diminué de près de 40% la quantité des produits achetés. RFF travaille à rénover ses pratiques industrielles en matière de gestion et de maîtrise de la végétation, en développant des méthodes alternatives à l'usage de produits phytosanitaires dans les zones sensibles. En 2011, 134 tonnes de produits phytosanitaires ont été achetées, contre 108 en 2012 (\*).

L'externalisation du traitement de la végétation des « dépendances vertes » de l'infrastructure, partie attenante qui s'étend en moyenne au-delà de trois mètres après les voies, est actuellement en cours d'expérimentation. Trois contrats avec des prestataires spécialistes de l'entretien de la végétation ont été signés : ils s'engagent à définir par la suite un schéma directeur et des plans de gestion qui garantiront une maîtrise de la végétation respectueuse de l'environnement et compatible avec l'exploitation du réseau.

Le 14 juin 2013, RFF et SNCF Infra ont signé avec les ministères de l'environnement (MEDDE), de l'agriculture (MAAF) et de la santé (MASS) un accord de partenariat relatif à l'usage des herbicides sur les voies ferrées. Cet accord comporte trois axes : améliorer la connaissance de la conception et de la maintenance, améliorer les pratiques de traitement et améliorer les échanges et la communication vers le grand public. Cet accord voit aussi l'intégration du MASS pour améliorer la protection des captages d'eau potable et son inscription dans le plan ECOPHYTO 2018.

Pour RFF il y a un enjeu à améliorer la connaissance de ses consommations d'eau. Au-delà de l'utilisation d'eau sanitaire par son personnel, RFF s'attache à mieux connaître la consommation d'eau associée à l'épandage de produits phytosanitaires ainsi que celle des bâtiments utilisée pour son activité industrielle.

(\* ) Les quantités de ressources achetées présentées ci-dessus sont celles qui ont été publiées dans le rapport RSE 2012 de SNCF (<http://www.sncf.com/fr/rse/rapport-annuel-rse>).

### ***Déversements accidentels sur les chantiers***

A notre connaissance, il n'y a pas eu en 2013 de déversements accidentels significatifs de produits pouvant porter atteinte à l'environnement.

### **Focus : Des géotextiles anti-végétation pour préserver la ressource en eau**

Conscient de l'interrogation croissante du public et des scientifiques sur ces molécules et plus globalement sur les pratiques de désherbage (voie chimique), le monde ferroviaire joue la transparence pour construire un réseau durable et responsable et concilier performance économique et performance environnementale. Ensemble, RFF et SNCF se sont engagés dans une démarche de rationalisation des pratiques et d'expérimentation de nouvelles méthodes.

Ainsi, en région PACA, lors des travaux de réouverture de la ligne Avignon-Sorgues-Carpentras, traversée au fort potentiel écologique, deux kilomètres de géotextile (natte anti-végétation) ont été déroulés sous voie et piste entre Althen-des-Paluds et Entraigues-sur-Sorgues. L'objectif de l'expérimentation, qui a débuté en novembre 2013, est d'empêcher la végétation de pousser afin d'éviter l'épandage de produits phytosanitaires sur cette zone particulièrement sensible. Un suivi des résultats sera réalisé sur plusieurs années, jusqu'au renouvellement de la voie, et un retour d'expérience sera réalisé afin de juger de l'intérêt d'utiliser plus largement ce type de dispositif.

En IDF, cette expérimentation de techniques alternatives aux méthodes classiques d'entretien a été réalisée à hauteur des périmètres de protection immédiate et rapprochée du captage d'eau potable des sources du Dragon (St Loup de Naud dans le département du 77), avec la pose d'un géotextile sous pistes sur 3 km. L'Agence de l'Eau Seine Normandie est partenaire financier de cette expérimentation in situ.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« Réduire notre pression sur les ressources naturelles  
et diminuer notre empreinte environnementale »**

<b>Indicateurs</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Volume de déchets produits : traverses bois créosotées (tonnes)	-	78 000	82 988
Volume de déchets produits : amiante retirée du patrimoine bâti (tonnes)	632	121	207(*)

(\*) Sur les 207 tonnes d'amiante retirées du patrimoine bâti de RFF, 72% ont été vitrifiées pour être réutilisées en sous-couche routière, les 28 % restant ayant été évacués en installations de traitement de déchets spécialisés.

### **2.2.3 S'engager dans la transition énergétique et participer à la lutte contre les changements climatiques**

RFF est pleinement conscient que la place du ferroviaire dans le système de transport est un enjeu pour la maîtrise des émissions de GES. En effet, pour respecter les objectifs du Facteur 4, il est notamment nécessaire de faire jouer au transport ferroviaire tout son rôle dans les politiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre, non pas parce qu'il consomme, la consommation globale d'énergie électrique sur le RFN représentant moins de 2% de la consommation d'énergie sur le territoire français (8 TWh vs 450 TWh), mais parce qu'il permet d'économiser. Au regard de l'ensemble des modes de transport de marchandises et de personnes à l'échelle du territoire, le réseau ferré est le support d'une mobilité alternative, plus durable car moins dépendante des énergies fossiles. En outre, si l'activité offre une alternative intéressante dans le cadre des politiques climatiques, elle ne dispense pas l'entreprise d'œuvrer en faveur de la diminution de ses propres émissions de GES.

## **a) Diminuer notre Empreinte carbone**

### ***Le bilan carbone « vie au bureau » de RFF***

RFF établit son bilan de GES « vie au bureau » de manière triennale, conformément à l'article 75 de la loi du 12 juillet 2010 dite « Grenelle 2 » ; le bilan a été réalisé en 2012, à partir des données 2011. Pour les années à venir, RFF s'engage dans une démarche de progrès pour être en mesure de comptabiliser chaque année ses émissions de GES dues à son activité tertiaire.

Le bilan de la période 2009-2011 montre que les émissions du siège et des directions régionales de RFF ont naturellement suivi la croissance des effectifs de l'établissement passant de 5 900 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> en 2008-09 à 6 900 tonnes en 2011, soit +17%. Pour autant les émissions de GES par agent ont diminué de 5,2 tonnes en 2008-09 à 5,1 tonnes en 2011). RFF s'engage dans une démarche de progrès en se fixant un objectif de réduction des émissions de GES par agent d'environ 10% sur la période 2013-2015.

### ***Le bilan carbone des projets de LGV et de modernisation des lignes existantes sous maîtrise d'ouvrage RFF***

Le bilan carbone appliqué aux grands projets d'infrastructures ferroviaire conforte l'avantage du rail non seulement en tant que mode de transport durable mais aussi comme un moyen efficace de lutter contre le changement climatique. Le périmètre du bilan carbone d'une LGV prend en considération l'ensemble de la durée de vie du système de transport (conception, construction, exploitation), voire d'un périmètre plus large comprenant les infrastructures, les gares, le matériel roulant. Il permet ainsi d'identifier les principaux postes d'émissions liés à la construction, tel que le fonctionnement des matériels de chantier, le transport des matériaux, les techniques de terrassement, et d'en réduire les effets par la mise en place de plans d'actions et d'outils d'optimisation associés.

Si l'on considère maintenant, sous l'angle du réchauffement climatique, l'ensemble des émissions liées à la construction et au fonctionnement d'une ligne nouvelle et celles évitées grâce au report modal de la route et de l'aérien vers le ferroviaire, les avantages prédominent largement en faveur du ferroviaire.

## **b) Maîtriser notre consommation énergétique**

80% de l'énergie consommée sur le réseau ferroviaire est utilisée pour la traction des trains. Si une part de cette consommation est incompressible, il y a un enjeu à rechercher les gisements d'économies d'énergie. Alors que certaines actions sont plutôt du ressort des entreprises ferroviaires, comme la formation à l'éco-conduite, d'autres relèvent plus directement du gestionnaire d'infrastructures, comme clairement la conception des infrastructures avec un objectif de moindre consommation d'énergie ou encore les installations d'alimentation électrique permettant de récupérer l'énergie de freinage. Toutefois, l'amélioration des performances énergétiques du secteur ferroviaire doit être recherchée en privilégiant une approche système et dans le cadre d'une gouvernance adaptée.

En 2013, les travaux de conversion de la caténaire 1500V vers le 25kV entre Bellegarde et La Plaine-Genève illustrent le choix du gestionnaire de réseau de privilégier les systèmes d'électrification offrant des rendements supérieurs de l'ordre de trois fois.



Un second foyer d'économies d'énergie est à chercher du côté des bâtiments du gestionnaire d'infrastructures unifié. La mesure des consommations énergétiques des bâtiments est un enjeu central.

A l'avenir, le périmètre étendu du gestionnaire de réseau permettra de disposer d'une vision complète des émissions de GES liées à son activité tertiaire. Il sera alors possible de l'inscrire dans un cercle vertueux et donc définir de manière plus efficiente les cibles d'actions prioritaires de réductions.

### c) Développer les ENR : RFF favorise la production d'électricité verte

En 2011, RFF s'est associé à Eolfi (filiale de Veolia Environnement, rachetée par le groupe ASAH en 2012) au sein d'une société commune nommée Airefsol Energies, dont le but est de concevoir et développer des centrales de production d'électricité verte. Ainsi, RFF met à disposition des terrains inutiles à l'activité ferroviaire pour y implanter des centrales de production d'électricité photovoltaïque, et EOLFI apporte son expertise dans les énergies renouvelables.

Les possibilités pour l'entreprise de contribuer au développement des ENR peuvent également passer par le développement d'offre locative de terrains par exemple pour des entreprises de biomasse, la rénovation du patrimoine bâti pour intégrer lors de rénovations lourdes des sources d'approvisionnement provenant d'énergies renouvelable ou encore le verdissement de son approvisionnement en énergie.

### d) S'adapter aux conséquences du changement climatique

Lors du séminaire organisé en juin 2013 par le ministère des transports concernant le Plan National d'adaptation aux Changements Climatiques (PNACC), RFF et SNCF ont présenté conjointement les études destinées à évaluer la résilience et l'adaptation du système ferroviaire au changement climatique, respectivement étude « Résilience » pour RFF et étude « ClimatD'Rail » pour SNCF. Il en ressort que les normes de construction et les procédures d'entretien du réseau sont des paramètres clés.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« S'engager dans la transition énergétique et  
participer à la lutte contre les changements climatiques »**

Indicateurs	2011	2012	2013
Emissions de GES de l'activité propre de RFF (en T <sub>éq</sub> CO <sub>2</sub> )	-	6 900	-
Emissions de GES de la gestion du réseau ferré -en T <sub>éq</sub> CO <sub>2</sub> -en kéqCO <sub>2</sub> par sillon-km	-	354 000 0.65	-
Consommation d'électricité propre du réseau ferroviaire national (MWh)	793,6	783,7	783
Part des trains circulant en traction électrique (%)	76,8	77,1	77,4 (*)

(\*) dont, par activité : TAGV : 100% ; TGL : 80.9% ; TER : 55 % ; Transilien : 96.9 % ; Fret : 74. 6%

## **2.2.4 Préserver la biodiversité et améliorer l’empreinte environnementale de nos activités**

La politique de préservation de la biodiversité en France repose principalement sur deux axes :

- le renforcement de la protection des milieux naturels d’une part ;
- la limitation de la détérioration des habitats et de la perturbation des espèces d’autre part.

RFF est particulièrement concerné par l’enjeu de préservation de la biodiversité. Les lignes ferroviaires peuvent modifier la cohérence écologique des écosystèmes et réduire les échanges entre espèces. Toutefois, les voies ferrées peuvent également jouer le rôle de corridors écologiques, couloirs de refuge ou de passage pour certaines espèces. Entreprise publique citoyenne, RFF place la performance écologique au cœur des projets de lignes nouvelles et de la gestion du réseau existant. Parce qu’il s’agit d’une thématique locale, ancrée dans les territoires, dont les bénéfices rendus sont globaux et collectifs, et parce qu’une harmonie entre les projets ferroviaires et la préservation de la biodiversité est possible, RFF inscrit cette dernière dans la mise en valeur du réseau, en s’attachant à préserver, restaurer et valoriser la biodiversité aux abords du réseau existant et dans le cadre du développement de lignes nouvelles sur le territoire.

### **a) Intégrer la biodiversité dans tous les projets**

Pour l’entreprise, la prise en compte de l’environnement dans les études des projets ferroviaires obéit à un processus itératif de concertation, de consultation de l’ensemble des services, spécialistes, experts du domaine au fur et à mesure de la définition et conception du projet à des échelles de précision croissantes. RFF, en tant que gestionnaire d’infrastructures et maître d’ouvrage, privilégie en premier lieu l’évitement des impacts sur les milieux naturels dès le début de la conception des projets.

Cette démarche d’évaluation environnementale en continu est réalisée depuis les premières phases d’études jusqu’à la réalisation des travaux, et au-delà par suivi après la mise en service de l’ouvrage. A chaque étape du projet, les impacts qui ne peuvent être évités sont réduits, ou donnent lieu à compensation : construction de passages à faunes ou d’ouvrages hydrauliques pour le franchissement des cours d’eau, création/restauration d’habitats pour les espèces protégées (mares, souterrains, prairies), reboisement compensateur, etc. D’autres mesures d’accompagnement peuvent par exemple mettre en valeur des sites d’intérêt écologique à proximité des lignes nouvelles.

Ces mesures sont l’aboutissement d’une trentaine d’années d’expérience et de progrès en matière d’ingénierie environnementale. Afin d’intégrer une approche développement durable toujours plus exigeante dans tous ses projets, RFF développe également ses propres outils et référentiels, en complément de ceux imposés par la loi (études d’impact, analyse socio-économique...) : outil d’évaluation des investissements sous l’angle de leur contribution au développement durable, nommé outil « Cotation développement durable des projets d’investissement de RFF », et plan de management pour les projets d’investissements, référentiels propres de système de management environnemental sur les chantiers.

RFF s’attache à mettre à profit cette riche expérience pour optimiser sa politique de modernisation, de renouvellement et de maintenance du réseau en visant à gérer, réduire et/ou anticiper les risques générés par ces activités industrielles.

**Focus : Un projet de recherche visant à mieux appréhender notre impact environnemental**

*RFF, SNCF Infra et le CEREMA (réseau scientifique et technique du ministère de l'écologie) ont mis au point un projet permettant de construire et de tester une méthodologie pour évaluer les impacts d'une ligne ferroviaire dans son environnement. Ce projet co-financé, de plus de 200 000€, vise à investiguer 4 sites vulnérables d'un point de vue environnemental et à isoler au mieux les impacts de la ligne dans son environnement.*

**b) Intégrer le concept de Trame verte et bleue dans la gestion du réseau existant**

Pour diminuer la fragmentation écologique des territoires, l'Etat a fixé la constitution d'ici à 2012 d'une Trame verte et bleue (TVB). Mesure phare du Grenelle de l'Environnement qui porte l'ambition d'enrayer le déclin de la biodiversité au travers de la préservation et de la restauration des continuités écologiques, cette initiative constitue un outil d'aménagement du territoire qui vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales, de circuler, de s'alimenter, de se reproduire et de se reposer.

Les infrastructures linéaires (canaux, voies ferrées, transport d'énergie...) qui maillent l'ensemble du territoire interagissent avec les milieux naturels et de ce fait, ont été initialement identifiées comme des causes potentielles de fragmentation écologique des territoires. Or elles peuvent aussi se transformer en réservoirs de biodiversité et, dans certains cas, en corridors écologiques si un aménagement et un entretien favorables sont mis en place.

Pour RFF, l'enjeu est d'accompagner la mise en place de la Trame verte et bleue dès lors que les exigences environnementales sont compatibles avec l'exploitation du réseau et de prendre en compte les schémas régionaux de cohérence écologique. Son rôle est d'évaluer, d'une part, comment l'infrastructure fragmente les espaces et les continuités écologiques, et d'autre part, si elle joue un rôle bénéfique de refuge, de dispersion et de facilitation des déplacements pour certaines espèces.

Plusieurs projets de recherche ont été lancés récemment afin d'approfondir ces deux questions, avec l'objectif à moyen terme de disposer d'indicateurs permettant d'évaluer les impacts sur la biodiversité le plus précisément possible. A titre d'exemple, afin d'approfondir sa connaissance des relations entre biodiversité ordinaire et réseau ferroviaire existant, RFF a conduit deux études dans le cadre d'une thèse de doctorat CIFRE, l'une relative à la biodiversité ordinaire dans et autour des emprises de RFF sur une ligne classique (TER) et LGV dans le département de la Seine-et-Marne, l'autre relative aux emprises ferroviaires comme habitats/territoires de chasse pour les chauves-souris communes. Ces deux études montrent que le réseau existant n'est pas seulement une barrière pour la biodiversité mais qu'il peut faire partie d'une trame de biodiversité « ordinaire » en fonction des taxons, des espèces et de la matrice paysagère).

**Focus : la biodiversité sur la Petite Ceinture en IDF**

*Du 27 décembre 2012 au 14 février 2013, une concertation sur le devenir de la Petite Ceinture a été menée par la Ville de Paris et RFF.*

*Le Conseil de Paris, lors de la séance des 22 et 23 avril 2013 a émis le vœu que « (...) soit lancée en 2013 une étude sur les services écologiques de la Petite Ceinture (rôle thermorégulateur, corridor biologique, etc.) pour les mesurer et préciser les conditions qui permettraient de les améliorer. »*

*Cette étude approfondira les volets biodiversité et adaptation du territoire au changement climatique, dans le prolongement de l'étude réalisée en 2011 et 2012 par l'Atelier Parisien d'Urbanisme sur le devenir de la Petite Ceinture. Elle anticipe sur une démarche plus large de compréhension des services rendus par les espaces verts et espaces naturels dans le milieu urbain dense. En décembre 2013, une convention a été signée entre RFF et la Ville de Paris pour le lancement d'une étude écologique de la Petite Ceinture d'une durée de 18 mois (budget : 115k€ dont 78% de financement RFF, 22% Ville de Paris)*

## 2.2.5 Améliorer la connaissance de l'environnement et favoriser l'innovation

RFF devient un acteur fort de la connaissance pour ces derniers, qu'il s'agisse d'actions menées par l'entreprise avec des associations locales de préservation de la nature ou bien encore de projets de recherche menés au niveau national, sur des sujets tels que :

- la perméabilité écologique transversale du réseau ferroviaire par le déploiement de nouveaux protocoles scientifiques ;
- la détermination des groupes d'espèces les plus concernés par la fragmentation ;
- la mise au point d'un catalogue de mesures de restauration des continuités écologiques et de leurs abords pour améliorer la transparence écologique du réseau.

Dans le cadre de leur partenariat, France Nature Environnement (FNE) et RFF travaillent ensemble afin d'améliorer l'intégration de la biodiversité dans le réseau existant et dans les projets de développement ferroviaire, de mener une réflexion sur les enjeux et les impacts des lignes ferroviaires sur l'aménagement et l'accessibilité des territoires, de sauvegarder les emprises non utilisées par RFF en donnant la priorité au monde ferroviaire à toute autre réutilisation possible.

Cette volonté de mieux connaître permet également à l'entreprise d'investir dans la recherche de solutions innovantes plus respectueuses de l'environnement et des milieux. En développant le réseau ferré de manière éco-responsable pour tous les publics, RFF leur donne accès à un mode de transport respectueux des hommes, des territoires et de l'environnement.

### **Focus : Instituer des partenariats et agir dans la durée**

*RFF s'appuie par ailleurs sur certaines parties prenantes dans le processus d'élaboration de sa politique. Ainsi, en 2012, un guide de bonnes pratiques environnementales (guide « biodiversité et grands projets ferroviaires : intégrer les enjeux écologiques dès le stade des études »), a été élaboré avec FNE. Aboutissement d'un partenariat de trois ans au budget de 120 k€ annuel, ce guide, à destination des maîtres d'ouvrage et des adhérents d'une association de protection de la nature et de l'environnement, se veut avant tout pédagogique. Son objectif est d'allier mobilité durable et respect de la biodiversité. Pédagogique, ce guide explique la manière opérationnelle dont la biodiversité doit être prise en compte aux différentes étapes du projet ferroviaire. Le document propose également un cadre d'échanges structurés entre l'entreprise et les associations environnementales.*

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« Améliorer la connaissance de l'environnement et favoriser l'innovation »**

Indicateurs	2011	2012	2013
Montant des provisions environnementales globales (M€)	127,8	116,7	115,0
Projets d'études en R&D (nombre)	22	21	21
Montant des investissements en R&D consacrés à l'environnement (K€)	343	134	342

## **2.3 Informations sociales : un engagement d'exemplarité dans la gestion et le développement de nos ressources humaines**

Pour RFF, il est indispensable de porter un regard attentif sur la satisfaction au travail du personnel mais également sur son niveau de qualification, le développement de ses compétences, les collaborateurs constituant la seule véritable ressource productive de RFF et donc un levier essentiel de la performance de l'entreprise.

Différentes mesures ont été prises par RFF pour assurer une gestion anticipatrice et préventive de ses ressources humaines, gestion respectueuse des règles et principes posés par le code du travail et les conventions fondamentales de l'OIT et également des valeurs relatives à la RSE (lutte contre les discriminations en matière d'emploi et de profession, promotion de la diversité, qualité du dialogue social, santé et sécurité au travail, etc.).

Les activités de RFF se déroulent sur le territoire français et s'inscrivent dans le respect du code du travail.

### ***En 2013, un accord de méthode signé à RFF pour accompagner le projet de réforme ferroviaire***

*Le Gouvernement a engagé une réforme ferroviaire dans le but de moderniser le service public ferroviaire, et le rendre plus efficace et moins coûteux, au service de tous les Français. La réforme propose de créer un groupe industriel public intégré réunissant le transporteur et le gestionnaire d'infrastructures unifié avec un pilotage commun, des synergies industrielles et une vraie unité sociale. Le projet de loi a été présenté au Conseil des ministres le 16 octobre 2013 et il sera examiné par le Parlement au printemps 2014.*

*La réforme propose de rassembler en un gestionnaire d'infrastructures unique les acteurs en charge de l'infrastructure aujourd'hui dispersés et mal coordonnés (RFF, SNCF Infra et la Direction des circulations ferroviaires de SNCF).*

*Une des conditions du succès de l'unification du gestionnaire d'infrastructures est la capacité de RFF à s'intégrer pleinement dans cette trajectoire par la mobilisation de ses salariés et de leurs savoir-faire. Cela implique de donner à chacun les éléments indispensables de visibilité, de sécurité personnelle, de valorisation de ses compétences, lui permettant de participer pleinement à la mise en œuvre de la future réforme.*

*Dans cette optique, la Direction de RFF et les trois organisations syndicales représentatives dans l'entreprise, la CFDT, l'UNSA RFF et la CFE-CGC ont signé le 23 juillet 2013 un accord de méthode visant à accompagner le projet de réforme ferroviaire en cours. Cet accord est porteur d'engagements de la Direction en matière de garantie et d'amélioration du cadre social actuel au sein de RFF, de l'emploi des salariés, de sécurisation des parcours professionnels, de valorisation des compétences, de consultation des instances de représentation du personnel, pendant la période de constitution et de mise en œuvre de la réforme. L'accord de méthode fixe également les modalités d'un accompagnement social et humain de la réforme ferroviaire y compris par le management, en encadrant les mises à disposition de personnel entre RFF et SNCF et les modes de fonctionnement collaboratifs mis en place dans l'intervalle. Enfin un dispositif de veille sociale est mis en place pendant toute la période transitoire de constitution d'un gestionnaire d'infrastructures de plein exercice afin de faire remonter et traiter les difficultés rencontrées par les collaborateurs de l'entreprise.*

### 2.3.1 Mener une politique dynamique en faveur de l'emploi pérenne et du bien-être au travail

Le succès durable d'une entreprise repose sur les compétences et l'investissement des femmes et des hommes qui la composent, mais aussi sur leur complémentarité. RFF s'attache à offrir à ses salariés un environnement professionnel épanouissant et des perspectives d'avenir motivantes.

La direction des Ressources Humaines (DRH) accompagne et soutient la stratégie de RFF en développant ses ressources humaines, en cohérence avec ses engagements et ses priorités, et fournit aux directions les ressources nécessaires (en ressources humaines et en locaux) pour leur permettre de mener à bien leurs missions et d'atteindre leurs objectifs. Elle élabore et met en œuvre une stratégie d'emploi et de compétences cohérente avec les orientations stratégiques, dans le respect du budget de masse salariale fixé, organise le dialogue social conjointement avec la direction du Développement social et humain et conclut les accords paritaires.

La politique de prévention des risques professionnels relève de la direction du Développement social et humain (DDSH) dont l'une des missions est de favoriser une meilleure qualité de vie au travail.

Une démarche de cartographie des risques RH a été lancée en 2013 avec l'appui et la méthodologie de la direction de l'Audit et des Risques. Une consolidation de la filière RH (DRH/DDSH) est prévue début 2014 afin notamment d'établir un plan d'actions commun de maîtrise des risques.

#### a) Effectif

L'effectif total de RFF au 31 décembre 2013 s'élève à 1600 collaborateurs (présents) dont 87 collaborateurs mis à disposition (MAD). Le rythme de croissance est maintenu en 2013 (environ + 7 %), même si l'on note un ralentissement de la croissance de l'entreprise à partir de la fin d'année, à replacer dans la perspective du gestionnaire d'infrastructures unifié.

RFF a par ailleurs embauché, par mois en moyenne sur l'année, 80 collaborateurs en contrat à durée déterminée (CDD) au cours de l'année écoulée.

Le nombre de salariés embauchés en 2013 de moins de 25 ans s'est élevé à 49 (total des CDI, CDD et MAD) et celui des plus de 50 ans à 33.

Eu égard à leur faible nombre, les licenciements ne sont pas un enjeu majeur pour RFF.

#### **Focus : Accord de méthode et maintien dans l'emploi**

*Par l'accord de méthode du 23 juillet 2013, et afin de prendre en compte le processus d'évolution du secteur ferroviaire dont les caractéristiques juridiques, organisationnelles ou sociales ne sont pas connues, la Direction de l'entreprise s'est engagée à maintenir tous les salariés et leurs emplois pendant toute la durée de l'accord. Cela signifie qu'aucune évolution d'organisation, même à titre expérimental, liée au cadre du projet de réforme entraînant une modification du contrat de travail ne peut être imposée à un collaborateur de RFF. Cela concerne les hypothèses de rupture du contrat de travail mais également les mobilités fonctionnelles et/ou géographiques.*

## b) Rémunération

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

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

Des campagnes d'augmentation générale et individuelles sont régulièrement menées. En 2013, la Direction a souhaité simplifier la politique salariale perçue au regard des résultats du baromètre social comme complexe, et responsabiliser davantage les managers. Elle a ainsi arrêté une politique salariale basée sur les principes suivants :

- La gestion d'un budget d'augmentation et d'évolution salariales par les directeurs

Un budget de 1,5% de la masse salariale leur a été attribué, avec une augmentation générale pour les ETAM de 1% au moins. A été maintenu le critère de performance avérée dans le poste. Un effort particulier a ainsi été porté pour les plus bas salaires. En 2013, 93% des personnes éligibles ont ainsi bénéficiés d'une augmentation.

- Un budget GPEC et réduction des écarts salariaux fixé à 0,5% est géré par la DRH

Les promotions font l'objet d'évolutions salariales échelonnées dans le temps en lien avec la prise de poste.

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

La performance individuelle est rémunérée au moyen d'un complément de salaire. Environ 140 collaborateurs (directeurs et chefs de services en direction régionale) sont également éligibles à une part variable versée en fonction de l'atteinte de leurs objectifs personnels.

La performance collective de tous les collaborateurs est également rémunérée via l'intéressement aux résultats de l'entreprise. Le 3<sup>ème</sup> accord sur l'intéressement a été signé avec les partenaires sociaux pour la période 2012-2014. Le montant de l'intéressement en 2013 a été de 2,91%.

### **Focus : Accord épargne salariale**

*Cet accord, signé le 23 décembre 2011 entre RFF et les syndicats (CFDT, CFE-CGC, UNSA RF) pour une durée indéterminée, permet aux salariés de se constituer une épargne, à moyen ou long terme (PEE ou PERCO), avec un abondement de l'entreprise. Il définit les conditions générales et particulières d'ouverture, d'alimentation mais également les taux d'abondement de ces comptes.*

### **c) Dialogue social en entreprise :**

En plaçant les notions de cohésion sociale et de développement humain au centre de son projet d'entreprise, RFF a donné à ses collaborateurs et à leurs représentants un rôle et une place privilégiée. La direction de l'entreprise a ainsi eu à cœur d'instaurer et de maintenir un dialogue social de qualité au-delà des négociations obligatoires. En témoigne l'organisation des relations avec les partenaires sociaux qu'a établie l'entreprise, par différents accords, notamment les plus récents liés au projet de réforme ferroviaire. En 2013, la direction de l'entreprise et les organisations syndicales représentatives ont ainsi inscrit le principe que, de la qualité du dialogue social établie avec l'ensemble des instances représentatives du personnel en place découlera une capacité à œuvrer à la construction sociale du futur gestionnaire d'infrastructures.

#### ***Les accords conclus avec les organisations syndicales***

La richesse du dialogue social se mesure également aux accords conclus avec les organisations syndicales. L'accord collectif sur le droit syndical, signé entre RFF et les syndicats (CFDT, CFE-CGC, UNSA RFF) le 22 juin 2012 pour une durée de 2 ans a pour objectif de mettre à la disposition des représentants du personnel des moyens techniques, des formations et des modalités d'assistance et/ou de remplacement ainsi qu'un crédit d'heures spécifique selon l'organisme représentatif et son statut au sein de cette structure. Cet accord a été conclu afin que les représentants du personnel puissent exercer leurs mandats dans les meilleures conditions. L'accord de méthode du 23 juillet 2013 visant à accompagner le projet de réforme ferroviaire en cours a complété ce dispositif en attribuant aux représentants du personnel des moyens spécifiques en cas d'évolution significative de l'entreprise et de son environnement :

- assistance à la négociation ;
- remplacement temporaire de certains représentants du personnel ou syndicaux en cas d'accroissement significatif de l'activité liée à leur mandat ;
- réunion de concertation d'urgence avec la Direction en cas de risque de conflit collectif ;
- autres moyens tels que crédit d'heures, budget d'études et recours à des compétences internes.

En outre, complétant un corpus d'accords collectifs déjà très riche, ont été conclus en 2013, en sus de l'accord de méthode du relatif à l'accompagnement du projet de réforme ferroviaire du 23 juillet, un avenant à l'accord collectif relatif à l'organisation des CHSCT (21 février 2013) et un accord d'entreprise en faveur des travailleurs handicapés (28 juin 2013).

#### ***Le Comité d'Entreprise***

Si la mission première du Comité d'Entreprise (CE) concerne ses attributions économiques et professionnelles (commissions relatives à la formation professionnelle, l'égalité professionnelle, le logement, la mutuelle-prévoyance...), le CE joue un rôle essentiel en matière sociale et culturelle qui permet aux salariés et à leurs ayants droit de bénéficier de prestations, billetteries, voyages, activités sportives ou culturelles à des conditions avantageuses.

L'importance du rôle du CE à RFF a d'ailleurs été réaffirmé dans l'accord de méthode dont les modalités d'information et de consultation ont été renforcées par l'accord de méthode du 23 juillet 2013.



## **Les Comités d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail**

RFF a également souhaité être exemplaire en matière de filière hygiène, sécurité et conditions de travail : la mise en place d'un CHSCT n'est obligatoire que pour un effectif supérieur à 50 salariés. Or, chaque établissement de RFF (le siège, l'immeuble accueillant deux directions du siège et la DR Ile-de-France, et les 11 autres directions régionales) dispose depuis 2002 de son propre CHSCT.

### **d) Le bien-être au travail, un objectif fort de l'Entreprise**

Pour l'entreprise, la qualité de vie au travail est étroitement liée aux questions de santé des collaborateurs. La politique globale déployée par RFF vise à progresser de manière constante sur les conditions de vie au travail, et plus généralement sur le « bien-être » au travail.

#### **Organisation du temps de travail :**

27 jours de congés payés sont attribués par an. Aux termes de l'accord relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail signé entre RFF et les organisations syndicales en 2002, modifié en 2012 (pour une durée indéterminée), la réduction du temps de travail s'applique à tous les agents de RFF, sauf aux cadres dirigeants.

La réduction du temps de travail est obtenue grâce à un aménagement d'ensemble :

- le nombre d'heures travaillées par an est de 1583 heures (au lieu du maximum légal de 1607 heures) avec au choix pour les agents la possibilité d'opter pour un horaire hebdomadaire de soit de 37 heures 17 minutes soit 38h20 (avec dans cette hypothèse l'octroi de 6 j de récupération),
- quel que soit l'horaire, le nombre de jours RTT par agent est de 10 jours par an,
- deux jours de fermeture par an.

Cela conduit à un total de 45 jours de congé en dehors des congés spéciaux pour évènement familial prévus dans l'accord collectif.

A noter enfin que les collaborateurs disposent d'une certaine souplesse en ce qui concerne les horaires de travail. Des plages horaires ont été définies : entre 7h30 et 10h30 pour l'arrivée et entre 16h00 et 19h30 pour le départ (vendredi ou veille de jours fériés de 15h00 à 18h30).

#### **Le temps partiel**

Sur 1 600 salariés en 2013, 97 ont choisi d'être en temps partiel. La Charte de la parentalité signée en mai 2009 atteste de la volonté de l'entreprise de s'inscrire dans une approche de soutien de la parentalité. L'entreprise donne une suite favorable à toutes les demandes de temps partiel exprimée par une mère ou un père pour s'occuper de son ou ses enfant(s).

Au titre de la politique de l'entreprise en faveur de la qualité de vie au travail a été lancée en 2013 une expérimentation du télétravail, avec notamment comme objectif de mesurer les conséquences de ce nouveau mode organisationnel en terme d'amélioration des conditions de travail des collaborateurs de RFF.

### **Focus : RFF explore de nouvelles pistes pour le bien-être de ses salariés**

Un panel constitué de 45 collaborateurs représentatifs des métiers et des affectations à RFF a expérimenté le télétravail du 4 février 2013 au 28 juin 2013. L'objectif principal de l'expérimentation de ce nouveau mode d'organisation du travail était de :

mesurer l'augmentation du bien-être des collaborateurs par une diminution des temps de transports, et l'amélioration des conditions de travail et de leur efficacité ;

vérifier les conditions d'une mise en place réussie du télétravail et identifier les préconisations éventuelles (à partir également d'un benchmark auprès d'autres entreprises).

Le bilan de cette expérimentation est positif car cela a permis de montrer une large adhésion à ce mode de travail de ceux qui l'ont expérimenté, sentiment partagé par leurs managers et leur environnement, et d'ores et déjà une approbation pour son déploiement à RFF.

Les résultats de l'expérimentation confirment qu'en télétravail, les tâches sont faites de façon au moins équivalente que sur un poste fixe. Pour exemple, 98% des téléactifs estiment que leur fonction est réalisée aussi bien, voire mieux, en télétravail, et 89% se considèrent même plus performants en télétravail. Les téléactifs ont aussi pu avoir accès à toutes les informations professionnelles nécessaires à la bonne réalisation de leur travail. Après une période d'adaptation, beaucoup ont gagné en confiance et en autonomie dans la réalisation de leurs missions.

Leurs managers et les membres de leurs équipes n'ont pas relevé de difficultés particulières : 96% des managers concernés ont encadré de façon satisfaisante leurs collaborateurs en télétravail. Les échanges professionnels avec les téléactifs ont été satisfaisants pour 99% des collègues de téléactifs et 97% des managers. Enfin, si quelques problèmes techniques ont pu être parfois rencontrés en début d'expérimentation, ils ont été rapidement corrigés.

Le télétravail est aussi un facteur de bien être pour les collaborateurs qui l'ont expérimenté : 98% d'entre eux ont constaté une amélioration de leur qualité de vie et de travail. La réduction du stress et de la fatigue dus aux temps de transports s'ajoute au fait de pouvoir bénéficier de plus de temps pour la vie personnelle et familiale.

Pour finir, 100% des téléactifs se disent favorables au télétravail comme 92% de leurs managers et 98% de leurs collègues directs. Cependant, tous rappellent que le télétravail nécessite de la discipline et une organisation préalable avec son équipe mais également que ce mode de travail doit aussi se limiter à un ou deux jours par semaine, pour faciliter l'organisation du travail et prévenir tout risque d'isolement.

Face aux bons résultats de l'expérimentation, la Direction a décidé le déploiement du télétravail pour 2014. A l'issue des négociations, débutées en octobre 2013, avec les organisations syndicales représentatives sur la base des différents enseignements de cette expérimentation, un accord relatif au télétravail doit être signé au premier trimestre 2014 pour un déploiement possible à partir de mars/avril.

### **Focus : Baromètre interne et enquête d'opinion du personnel**

Le baromètre interne est partie intégrante du dispositif de veille sociale mise en place par l'entreprise. Lancée au dernier trimestre 2012, l'enquête réalisée auprès de l'ensemble des collaborateurs en CDI est une opportunité pour s'exprimer librement et pour mesurer le climat interne de l'entreprise. Les résultats, publiés en 2013, permettent de retenir une note « nationale » de 14,24/20 pour le sentiment de fierté de travailler chez RFF et un 13,48 pour la confiance que porte le manager à son collaborateur ; de manière générale, 80 % des salariés déclarent être fiers de travailler chez RFF, ce qui montre un fort attachement à l'entreprise.

Une nouvelle édition du baromètre interne aura lieu au tout début 2014.

Des enquêtes de satisfaction sont également menées, notamment par les directions supports prestataires de service, comme la direction Juridique ou encore la direction des Services Informatiques.

L'ensemble de ces éléments concourt à la lutte contre l'absentéisme et permet à RFF d'obtenir des résultats honorables en la matière.

#### **e) L'équilibre vie professionnelle / vie privée, un objectif majeur**

L'entreprise s'attache à mettre en place des conditions de travail responsables et durables, non seulement pour permettre un travail quotidien dans des conditions confortables et satisfaisantes mais également pour permettre aux collaborateurs de conjuguer au mieux les impératifs de la vie professionnelle et de la vie privée.

Ainsi, en novembre 2011, les organisations syndicales et la Direction de RFF ont signé un accord relatif au temps de travail et à l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée. L'accord prévoit notamment une contrepartie en repos aux déplacements domicile/travail non habituels, appelé repos compensateur, une nouvelle organisation du travail quant à la programmation des réunions, et d'autres actions comme le renforcement des congés pour événements familiaux, afin d'accompagner les collaborateurs ayant des proches en situation de handicap ou de maladie. Cet accord prévoit également une mesure innovante en faveur de la parentalité puisque le congé de paternité, est porté à 31 jours au lieu des 11 jours légaux.

La Charte d'usage de la messagerie électronique dans le cadre professionnel définit les règles d'une bonne utilisation des mails pour restaurer les rapports humains, améliorer le travail collaboratif et au final mieux travailler ensemble. Cette charte a été rendue publique en septembre 2013, à destination de tous les salariés de RFF, afin de répondre à :

- l'engagement de la Direction pris dans l'accord d'entreprise du 22 novembre 2011 sur le temps de travail et l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée qui rappelle que l'utilisation en dehors du travail doit se faire pour des raisons impérieuses et ne pas peser sur le salarié en cas d'absence de réponse ;
- la recommandation de la médecine du travail à la suite d'une enquête sur l'usage de la messagerie électronique à RFF réalisée en 2011.

Avec pour objectif de sensibiliser les collaborateurs et de faire évoluer les comportements, il s'agit d'une démarche préventive répandue dans de nombreuses entreprises au titre de la politique de santé au travail.

#### **f) RFF poursuit sa politique de lutte contre l'emploi précaire**

Sur les 1 600 salariés que comptait l'entreprise au 31 décembre 2013, 100 sont employés en CDD. La politique de lutte contre l'emploi précaire se traduit par 20 transformations de CDD en CDI et par une limitation du recours à l'intérim, avec une baisse de 44% du nombre moyen d'intérimaires.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« Mener une politique dynamique en faveur de l'emploi pérenne  
et du bien-être au travail »**

Indicateurs	2011	2012	2013
Nombre total de salariés au 31/12	1 410	1 495	1 600
Répartition des agents par qualification			
• Cadres	1 173	1 255	1 364
• ETAM -Employés Techniciens et Agents de Maîtrise	237	240	236
Répartition géographique des agents			
• Paris	833	905	976
• Région	577	590	624
Part des temps partiel dans l'effectif	5,25	6,29	6,06
Nombre de démissions	33	44	30
Charges de personnel (M€)	103,7	114,8	123,1
Nombre de réunions ordinaires du CE dans l'année	-	14	11
Nombre de réunions extraordinaires du CE dans l'année	-	-	4
Nombre de réunions ordinaires des 13 CHSCT	-	52	52
Nombre de réunions extraordinaires des 13 CHSCT	-	11	8
Nombre de réunions avec les délégués du personnel	-	109	143
Nombre de réunions avec les délégués syndicaux	-	21	24
Taux d'absentéisme (%)		2,28	1,77

### **2.3.2 Mener une politique globale de gestion des risques physiques et psychosociaux**

La politique globale de prévention des risques professionnels vise à la fois à prévenir les risques physiques et les risques psychosociaux (stress, maladies qui en résultent,...), afin de garantir la sécurité et protéger la santé physique et mentale de ses salariés et à améliorer les conditions de vie au travail.

#### **a) Une politique globale pour préserver la santé et la sécurité des collaborateurs**

Comme le prévoient les textes applicables, les Documents Uniques d'Evaluation des Risques Professionnels (DUERP) de chaque établissement sont régulièrement mis à jour afin de disposer de l'image actualisée des risques auxquels sont exposés les collaborateurs de RFF et ajuster si nécessaire les plans d'actions.

Outre cette démarche de mise à jour des DUERP, la DDSH accompagne le management dans ses réflexions d'organisation et pilote les actions d'accompagnement des évolutions et de transformation. En 2013, les chefs des services administratifs et financiers ont été formés à l'établissement des DUERP pour garantir un pilotage de qualité de cette démarche par l'échelon territorial au plus près du chef d'établissement.

Conformément à la réglementation en vigueur et en liaison avec le CHSCT, des personnels sont formés aux consignes de sécurité et à l'utilisation des moyens de secours.

Il est possible de devenir équipier de première intervention (EPI) ou sauveteur secouriste du travail (SST), il y a un référent sur chaque site.

Aucune maladie professionnelle n'a été identifiée à ce jour. Les accords signés avec les organisations syndicales ou les représentants des personnels en matière de santé et de sécurité au travail concernent l'organisation des CHSCT avec la signature le 21 février 2013 d'un avenant à l'accord collectif et l'équilibre entre la vie privée et la vie professionnelle avec l'accord de novembre 2011 relatif au temps de travail et à l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée.

## **b) La prévention des risques psychosociaux**

### ***La démarche de prévention des risques psychosociaux***

Les risques psychosociaux et leur prévention sont devenus une préoccupation majeure dans le domaine de la santé mentale au travail, consacrée notamment par l'entrée dans le code du travail de la réglementation relative au harcèlement moral. Les questions relationnelles, comportementales et organisationnelles posées, leur subjectivité, le passage de l'individuel au collectif rendent l'évaluation, l'action et la prévention délicates.

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

En 2012, l'entreprise a lancé une démarche participative relative aux risques psychosociaux dans les 13 établissements de RFF pour d'une part, élaborer une cartographie des risques psychosociaux (RPS) dans les 13 établissements de RFF, d'autre part, décliner une méthodologie commune d'évaluation pour renseigner le risque psychosocial des DUS l'objectif étant de produire un diagnostic et un plan d'action dans chaque établissement.

2013 a permis de finaliser la première démarche de prévention des risques psychosociaux pour tous les établissements de RFF. Piloté par la DDSH, cet exercice s'est déroulé pour chaque établissement en deux temps : tout d'abord, l'évaluation des facteurs de risques et de protection, puis l'établissement du plan de prévention. Avec comme objectif d'identifier les mesures correctives, le plan de prévention se construit autour de 4 axes :

- donner du sens et des repères ;
- réguler de la charge de travail et améliorer les conditions d'exercice ;
- reconnaître et développer les compétences ;
- anticiper les situations de crise et créer du lien social.

Pour chaque établissement, ce travail a été réalisé en s'appuyant sur des groupes représentatifs des différentes unités de travail afin d'assurer une évaluation participative, pluridisciplinaire et favorisant le dialogue social. Chaque établissement dispose désormais d'un plan d'actions présenté au CHSCT.

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« Mener une politique globale de gestion des risques physiques et psycho-sociaux »**

<b>Indicateurs</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Taux de fréquence des accidents du travail et de trajet	5,46	4,66	6,58
Taux de gravité des accidents du travail	0,04	0,02	0,003

**2.3.3 Agir en faveur du développement des parcours, de la formation et de la mobilité interne**

**a) Guider les salariés dans leurs parcours**

RFF œuvre au quotidien pour que le développement durable irrigue l'entreprise et ses métiers. RFF adapte progressivement son potentiel humain aux nouvelles exigences industrielles pour disposer dans la durée des compétences nécessaires à l'exercice de ses missions. Pour atteindre cet objectif ambitieux, RFF s'appuie sur une politique sociale dynamique fondée sur la performance et le professionnalisme de ses salariés, sur l'ouverture et sur la diversité.

**b) De la gestion des RH à un management par les compétences**

La qualité de vie au travail, la formation, l'accompagnement au changement ou le management d'équipe constituent des dimensions incontournables dans lesquelles l'entreprise s'engage au quotidien. RFF s'investit tout particulièrement dans le maintien et le développement des compétences de ses salariés avec sa politique de développement professionnel porté par l'accord de GPEC, de 2010, afin d'accompagner l'évolution des métiers à RFF, d'anticiper les besoins de l'établissement en matière de compétences et donner à chaque salarié une visibilité sur les parcours professionnels ouverts au regard des évolutions, des missions et des objectifs de l'établissement.

**c) Une gestion des carrières et des talents individualisée**

Le système d'information RH, « Cassiopée », permet de gérer, la formation et les entretiens annuels d'évaluation et de développement ainsi que les entretiens professionnels (entretien de carrière animés par les responsables de parcours) et les passeports professionnels (CV d'entreprise). En 2013, Cassiopée s'est complété du module recrutement permettant aux collaborateurs d'accéder à une bourse à l'emploi interne avec notamment le système d'alerte mobilité.

Afin de donner à chaque salarié des perspectives professionnelles motivantes, en répondant notamment aux attentes des jeunes générations et à l'apparition de nouveaux métiers ou encore à l'allongement des carrières, l'entreprise a lancé la démarche compétences/métiers. Les postes sont désormais regroupés et organisés en 34 emplois-repères et 85 emplois-type, afin de mieux identifier les fiches de postes et les passerelles, et à favoriser ainsi les mobilités et les progressions dans le parcours professionnel.

La mise en œuvre de l'accord GPEC a également permis de « rattraper » en trois ans une situation historiquement faible en matière de taux de promotion. Par ailleurs une filière de promotion Cadres est mise en place depuis le 31 décembre 2012.

Pour favoriser l'accès à la formation, plusieurs dispositifs existent et sont proposés aux collaborateurs de RFF : plan de formation, DIF, période de professionnalisation, VAE, CIF et bilan de compétences. L'aide à la mobilité interne est facilitée par l'existence d'un espace dédié avec :

- Une mise en ligne rapide des offres disponibles en interne.
- Une fiche de poste détaillée pour chaque offre (missions, profil recherché, ville,...).
- Un moteur de recherche par mots clés, types de contrat et filières métiers.
- Une alerte mobilité pour recevoir les offres correspondant aux critères de recherche directement par mail.

Pour optimiser le recrutement de nouveaux collaborateurs sur le marché du travail, avec le site rff.fr et les différents sites de recrutement spécialisés (Monster, Keljob, APEC, ...).

### **Focus : le GIU, une opportunité pour développer de nouvelles compétences**

*L'unification des fonctions de GI et de GID est une opportunité de proposer une nouvelle grille de lecture métier : introduire les exigences de développement durable dans les pratiques de tous les corps de métiers, de manière horizontale (vers les acteurs intervenant dans le développement durable) et de manière verticale vers tous les corps de métiers intervenant dans sa mise en œuvre) permettra de développer de nouvelles compétences étroitement liées à d'autres politiques de l'entreprise (exemple : politique d'achats, gestion du risque,...). Le développement de ces nouvelles compétences sera facilité par l'ouverture en 2014 aux collaborateurs de RFF des catalogues de formations des différentes universités SNCF.*

*Le développement durable est un levier de modernisation, mais également de recherche sur de nouveaux enjeux et d'innovation (exemple en matière de lutte contre le bruit) : ainsi, qu'il s'agisse d'aménager, de développer et de moderniser le réseau, au service de l'intérêt collectif et de la mobilité durable, l'approche développement durable du GIU et la professionnalisation qu'elle nécessite, lui permettront de s'ouvrir vers de nouvelles compétences et de nouvelles expertises.*

### **Focus : les mobilités croisées**

*Depuis le début de l'année, 31 dossiers de mobilités croisées ont été validés. 14 d'entre eux concernent des collaborateurs de RFF mis à disposition de SNCF, le plus souvent dans les domaines opérationnels (principalement investissement et exploitation) et, dans une moindre mesure, dans les fonctions supports (ressources humaines et finances). A l'inverse, 17 collaborateurs de SNCF sont mis à disposition de RFF : 20 % dans les fonctions support (RH, SI et finances) et 80% d'opérationnels (principalement exploitation, mais aussi investissement, commercial et maintenance et travaux). Certaines de ces mobilités sont déjà effectives.*

## **d) Un investissement important en matière de formation**

En développant les dispositifs de formation, RFF propose au service des salariés et de la performance de l'entreprise, des parcours professionnels qui, tout au long d'une carrière, permettent de concilier efficacité, satisfaction au travail, développement personnel et collectif.

L'effort de l'entreprise s'est particulièrement accéléré ces quatre dernières années notamment grâce à la mise en place de deux plans de formation triennaux. En 2013 l'investissement représente 4,5 M€, ce qui constitue une progression de 124 % par rapport à 2009. Le nombre d'heures dispensées augmente quant à elle de 50 % par rapport à 2009, portant à 38 000 heures le nombre d'heures de formation réalisées.

L'offre de formation interne et intra a plus que triplé (+257%) en passant de 40 formations fin 2009 à un choix de 143 formations possibles fin 2013.

Afin de favoriser la capitalisation des connaissances et la cohésion des collaborateurs, une part importante de la formation (presque 40%) est assurée par des salariés en activité dans l'entreprise. Le nombre de formateurs internes a presque quadruplé (+280%) en passant de 20 fin 2009 à 76 fin 2013, témoignant d'une motivation très forte pour le transfert de compétences en interne.

Le nombre de stages a progressé de 74% en passant de 1554 fin 2009 à 2700 fin 2013. Le nombre de stagiaires femmes est passé de 38% fin 2009 à 47% fin 2013 et la part des stagiaires ETAM est passé de 12% fin 2009 à 16% fin 2013.

RFF propose un dispositif complet dès l'arrivée du nouvel embauché : du socle d'intégration (l'environnement institutionnel et européen de l'entreprise, l'économie et finances de l'entreprise, les basiques du ferroviaire, les basiques du commercial...) pour le nouvel arrivant à l'Ecole de la maîtrise d'ouvrage (formation en partenariat l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées) débouchant sur un certificat, le collaborateur peut tout au long de sa carrière développer ses compétences dans des domaines variés : juridique, administratif, financier, ferroviaire, langues, outils informatiques, management et développement personnel, soit un total de 143 formations proposées dans le catalogue de formation. Ce fort développement de la formation a ainsi permis en 2013 à 67% des salariés de bénéficier d'une formation.

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

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« Agir en faveur du développement des parcours,  
de la formation et de la mobilité interne »**

<b>Indicateurs</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Nombre d'heures de formation réalisées dans l'année (h)	33 392	37 578	38 000
Part de la masse salariale dédiée à la formation continue (%)	5,83	5,82	5,86

### **2.3.4 S'engager en faveur de la diversité et l'égalité des chances**

Une démarche développement durable en matière de ressources humaines met en œuvre des mesures sociales, pour lutter contre les stéréotypes et partager des valeurs éthiques, et participe à la réduction globale de l'impact environnemental de l'activité. Ainsi, la lutte contre la discrimination participe à un enjeu sociétal qui est de réduire les inégalités entre les salariés, depuis leur recrutement jusqu'à leur départ de l'entreprise par des leviers : d'accessibilités, de changement de comportement envers les femmes et les minorités, d'action de maintien dans l'emploi des seniors et dans la participation à la réintégration des personnes éloignées de l'emploi.



La politique de l'entreprise s'ancre donc fortement sur la diversité : pluralité des profils, des origines et des parcours, promotion de l'égalité entre les femmes et les hommes, promotion des femmes (métier d'assistante, accession à des postes de direction,...), mise en place d'une filière de promotion cadre, intégration des personnes en situation de handicap, accompagnement des jeunes et des seniors.

L'entreprise a mis en place un Plan sénior, conformément à la réglementation (loi de Financement de la Sécurité Sociale). Pour les plus jeunes, depuis 3 ans RFF propose un dispositif d'accompagnement spécifique appelé « Réseau J » qui met à disposition 4 journées de réflexions pour les jeunes âgés entre 25 et 30 ans et ayant 2 ans d'ancienneté.

Avec 80 stagiaires et 40 alternants en 2013, RFF entend également participer à l'effort de formation et d'insertion des jeunes, la part de formation d'ingénieurs étant la plus importante. Les contrats d'alternance sont diplômants à 90% (tertiaire de niveau BTS/ master ou ingénieurs).

#### **Focus : La politique salariale au service de l'équité**

*En matière de rémunération, RFF recherche un objectif d'équité, de transparence et de lisibilité pour l'ensemble des collaborateurs. La réduction des écarts salariaux, à poste identique et/ou entre hommes et femmes est un objectif important qui figure dans l'accord relatif à l'égalité et à la mixité professionnelle, signé en 2012 avec les partenaires sociaux.*

*En 2012, l'entreprise s'est employée à conduire une politique de revalorisation des plus bas salaires, qui, couplée à la politique de promotion des ETAM, conduit à une augmentation de la rémunération mensuelle moyenne pour ces derniers de 2,56 % (1% pour les cadres). Plus globalement, l'éventail des rémunérations est en hausse de 5% par rapport à 2011, mais demeure stable sur deux ans : le rapport entre la moyenne des 10% des rémunérations les plus élevées et la moyenne des 10% les plus basses s'établit à 4,39 (contre 4,17 en 2011). Une des mesures mises en œuvre en 2013 a été de fixer un pourcentage minimal d'augmentation (1%) pour les ETAM.*

#### **Focus : Les emplois d'avenir**

*Une convention cadre relative aux emplois d'avenir créés par la loi du 26 octobre 2012, afin de faciliter l'insertion des jeunes sans diplômes ou peu diplômés dans la vie active, a été signée le 13 novembre 2013 par RFF. Elle prévoit le recrutement de 15 jeunes en emploi d'avenir. Les emplois d'avenir, créés par la loi du 26 octobre 2012, visent, grâce à la mise en place d'un dispositif « sur mesure » en matière d'accueil et d'accompagnement et au déploiement d'actions de formation qualifiantes ou diplômantes, à permettre à des jeunes, pas ou peu diplômés ou résidant dans des zones sensibles, une insertion durable dans la vie professionnelle. En 2013, RFF a d'ores et déjà recruté un jeune collaborateur sous contrat emploi.*

### **a) RFF réaffirme son attachement à l'égalité professionnelle femmes/hommes**

L'entreprise poursuit les efforts accomplis depuis plusieurs années en matière de mixité des effectifs, de féminisation et d'évolution des mentalités en donnant une nouvelle impulsion à sa politique d'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes.

L'accord relatif à l'égalité et à la mixité professionnelle du 1<sup>er</sup> octobre 2012 fixe ainsi des objectifs clairs et spécifiques relatifs aux candidatures féminines et à l'accès aux postes d'encadrement supérieur et de direction. L'accord prévoit également d'autres mesures portant sur la réduction des écarts salariaux, à poste identique et/ou entre femmes et hommes, le recrutement (pour chaque poste ouvert, la DRH s'engage à présenter au moins une candidature féminine) ou encore la féminisation des postes de cadres supérieurs.

RFF devrait s'attacher progressivement à rééquilibrer la composition du Conseil d'administration entre les hommes et les femmes, actuellement établie à 13 hommes et 5 femmes, afin d'être en mesure de respecter les dispositions de la loi n°2011-103 du 27 janvier 2011 relative à la représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein des Conseils d'administration et de surveillance et à l'égalité professionnelle, une fois que ces textes seront entrés en vigueur. Chaque année, le président rend compte au CA de la composition du conseil, de l'application du principe de représentation équilibrée des femmes et des hommes en son sein, les conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil, ainsi que sur les procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par RFF.

## **b) RFF soutient l'emploi des travailleurs handicapés**

Depuis 2008, l'entreprise s'est engagée dans une démarche en faveur de l'accueil, de l'intégration, du maintien dans l'emploi des travailleurs handicapés et sensibilisation du personnel au handicap entériné par l'accord d'entreprise du 22 avril 2009. Son action prend place dans le cadre de la loi du 11 février 2005 fixant l'obligation d'emploi à 6% de l'effectif de RFF.

La Direction et les syndicats de RFF ont signé le 28 juin dernier un nouvel accord d'entreprise en faveur des travailleurs handicapés (TH). Cet accord consolide les accords précédents et amplifie les actions menées jusqu'à présent, et ce afin de remplir en 2015 l'objectif intermédiaire de 4,5% d'emploi de personnes handicapées au sein de l'effectif de RFF.

Il se décline en un plan d'actions autour de 5 axes. En particulier, il permet de renforcer l'accompagnement des travailleurs handicapés, en leur assurant l'exercice de leurs compétences, par des aménagements adéquats si nécessaire. Il assure des garanties de maintien dans l'emploi, notamment en cas de déclaration ou d'évolution du handicap.

En 2013, conformément à l'accord d'entreprise du 28 juin 2013, 3 CDI ont été recrutés et le nombre total de TH sur l'année 2013 est de 46.

Ce dispositif est amené à être complété par la mise en place d'une formation à destination de tous les salariés sur la question du handicap et une autre à destination des managers sur leur rôle social afin de les sensibiliser aux questions de discrimination, notamment en matière de recrutements.

### **Focus : La semaine pour l'emploi des travailleurs handicapés**

*Du 18 au 24 novembre, « La semaine pour l'emploi des travailleurs handicapés », appellation officielle, était à l'honneur chez RFF. Objectif : faire connaître le handicap, particulièrement invisible et le dédramatiser dans le milieu professionnel.*

*Le temps fort de cette semaine était l'initiation à la Langue des Signes, en partenariat avec l'association « Sortir avec les mains », ainsi que les vidéos quotidiennes sur un travailleur en situation de handicap « Changez de regard sur le Handicap ».*

**Tableau récapitulatif des indicateurs pertinents pour le thème  
« S'engager en faveur de la diversité et de l'égalité des chances »**

<b>Indicateurs</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Répartition H/F dans l'effectif global (en %)			
• Femmes	44,40	45,02	45,38
• Hommes	55,60	54,98	54,62
Répartition H/F Cadres (en %)			
• Femmes	29,57	31,10	32,31
• Hommes	53,62	52,85	52,94
Répartition H/F ETAM (en %)			
• Femmes	14,82	13,91	13,06
• Hommes	1,99	2,14	1,69
Nombre de travailleurs handicapés	36	44	46
Part des personnes salariées en situation de handicap	3,4	3,4	3,3
Nombre de salariés < 25 ans	31	28	15
Nombre de salariés > 50 ans	241	253	313

### **3 Reporting extra-financier**

#### **3.1 Note méthodologique**

##### **i) Contexte réglementaire**

RFF a choisi de rendre compte de ses résultats annuels en matière de responsabilité sociale, environnementale et sociétale dès l'année 2012, alors que le décret d'application de l'article 226 de la loi Grenelle II, applicable aux établissements et entreprises publics, n'est pas publié. Dans la mesure où RFF émet des titres sur un marché réglementé pour gérer sa dette, l'entreprise se prépare de manière volontaire en rendant compte dès à présent des impacts de son activité sous le format de l'article 225 (de la loi Grenelle II).

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

## Principes de reporting

La démarche de reporting social, sociétal et environnemental de RFF repose sur le système de reporting prévu par les articles L. 225-102-1 et R. 225-104 à R. 225-105 du code de commerce français. Elle s'inspire des standards et normes internationales, notamment :

- Les principes de transparence de la Global Reporting Initiative (GRI 3), que RFF utilise comme cadre de reporting depuis son rapport développement durable 2009,
- La norme ISO 26000 relative à la Responsabilité Sociétale des Organisations.

## Démarche 2013

En publiant une partie RSE, conforme à la loi Grenelle II, dans son rapport de gestion, RFF s'engage sur la voie de la vérification des informations publiées, par un organisme tiers indépendant et répond aux attentes de mise en visibilité des performances RSE au travers d'indicateurs pertinents.

RFF a choisi de présenter ses performances en toute sincérité en retenant une sélection d'indicateurs répondant plus particulièrement aux 3 critères suivants :

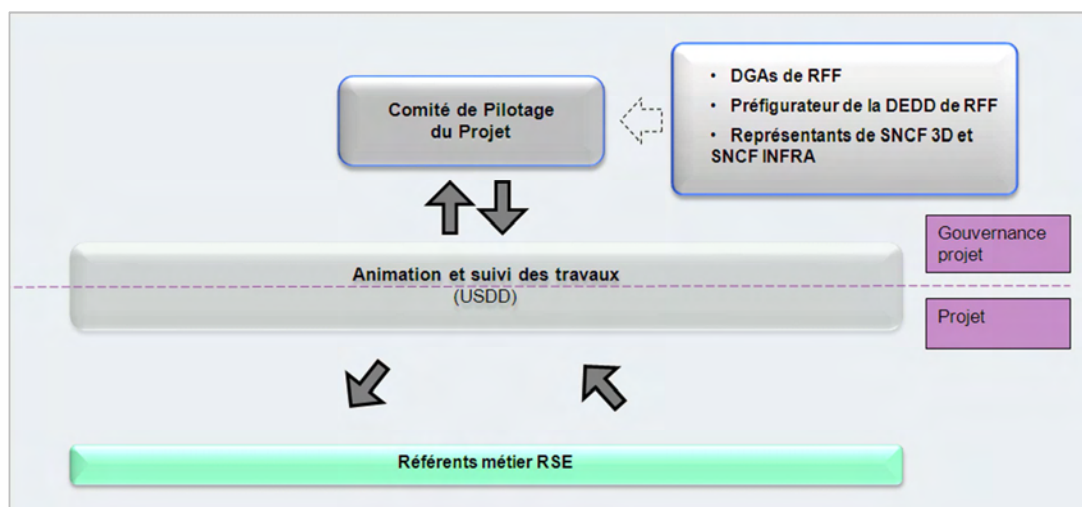
- *Matérialité* : degré d'impact de l'indicateur sur la stratégie et la santé financière de RFF.
- *Sectorialité* : illustration d'enjeux spécifiques aux secteurs et à RFF en lui-même, avec des initiatives sectorielles.
- *Attente des PP* : degré d'attente des parties prenantes, notamment sous le prisme de la société civile.

La démarche a été menée de manière collaborative, avec l'ensemble des directions de l'entreprise pour :

- Choisir les informations, quantitatives et qualitatives, à rapporter ;
- Elaborer un protocole de reporting, garant de la qualité et de la traçabilité des données ;
- Rédiger le volet RSE du rapport de gestion.

## Gouvernance de la démarche

Schéma 1 : Gouvernance de la démarche de mise en place du reporting RSE 2013



RFF a choisi de mettre en place une gouvernance adaptée au travers d'un dispositif de pilotage spécifique pour l'élaboration du volet RSE du rapport de gestion 2013, reposant sur :

- **un comité de pilotage** composé de l'ensemble des directeurs délégués adjoints de RFF, ou de leurs représentants, représentant les fonctions supports et les métiers de l'entreprise, des représentants de SNCF (direction du Développement durable et Infra) ainsi que du préfigurateur de la direction de l'Environnement et du Développement durable de RFF;
- **une équipe projet** en charge de l'animation de la démarche (et en particulier des COPIL), propose le périmètre et les informations à reporter par les référents métiers « RSE » (disponibilité, pertinence) ; organise et coordonne les travaux des référents métiers « RSE » ; définit le périmètre et consolide les informations à reporter en matière sociale, sociétale et environnementale pour validation par le COPIL.
- **des référents métiers « RSE »**, rassemblant les métiers, responsables de la définition des indicateurs entrant dans leur domaine de compétence, de leurs modes de calcul et de collecte (« fiches indicateurs »).

Le COPIL arbitre et valide le choix des indicateurs du rapport, le protocole de reporting et arrête le ou les indicateurs à faire certifier le cas échéant. Il joue également le rôle de comité de revue du rapport RSE.

Désigné par le COPIL, les *référents métiers « RSE »* (contributeurs et/ou valideurs) sont responsables de la définition de/des indicateurs dans leur domaine et de la traçabilité de l'information. Il appartient à chaque *réfèrent « RSE »* d'associer les personnes compétentes ou intéressées. Leur retour est restitué au format de « Fiche indicateur » qui sont ensuite soumises à l'équipe projet, qui anime et coordonne la démarche.

Le pilotage de la démarche de reporting RSE sera adapté au cours de l'année 2014 à la suite des évolutions internes d'organisation, notamment avec la création d'une direction de l'Environnement et du Développement durable, en vue du reporting extra-financier relatif à l'exercice 2014.

#### **Calendrier 2013/2014 :**

- COPIL n°1 (5 décembre 2013) : lancement de la démarche avec les DGA et identification des *Référents RSE*.
- COPIL n°2 (15 janvier 2014) : avancement des fiches indicateurs et première version du rapport RSE.
- COPIL n°3 (29 janvier 2014) : avancement, validation des indicateurs complétés, validation des retours sur le rapport RSE, proposition d'un projet de protocole et lancement de la collecte.
- COPIL n°4 (19 février 2014) : validation du rapport et du protocole
- Conseil d'administration pour validation des comptes et du rapport de gestion le 19 mars 2014.

#### **Processus de collecte**

A chaque indicateur est associé un *Contributeur*, qui recueille, vérifie et consolide les données sur son périmètre de reporting, Les indicateurs font alors l'objet d'une première validation par le *Valideur* responsable de la production de l'indicateur au sein de son activité.

Pour cette année, la collecte des données quantitatives et qualitatives a lieu les 3 premières semaines de février, sur la base d'un classeur Excel Grilles de collecte, transmis aux Valideurs.

L'ensemble des données est collecté et consolidé en central par l'*Administrateur* à la direction de la Stratégie de RFF, qui vérifie la cohérence des données, le respect des méthodes de calcul et les périmètres de reporting.

Par la chaîne Contribueurs-Valideurs-Administrateurs, le protocole instaure des points de contrôles pour limiter le risque d'erreur dans la transmission des informations et fiabiliser la production des indicateurs. Ce document s'applique à tous les acteurs identifiés dans la démarche du reporting et leur sera transmis à chaque période de reporting.

En parallèle, cette année encore, RFF publiera séparément un rapport d'Activité et de Développement durable détaillé, pour répondre aux attentes spécifiques de toutes ses parties prenantes, notamment les usagers du réseau ferré français, les clients, les financeurs, les représentants de la société civile et les collaborateurs<sup>1</sup>.

### ***Historique et évolution des données***

Tout changement de méthodologie pouvant influencer sur la comparabilité des données reportées avec les données de l'année précédente, une description de tout événement qui a pu avoir un impact sur les données reportées, ou toute autre information nécessaire à l'évaluation de la qualité des données doit être signalé par le Valideur au moment de la collecte des données à la direction en charge de la consolidation générale.

Pour un indicateur donné, la donnée est présentée sur 3 ans d'historique, complétée, lorsque c'est pertinent, de commentaires expliquant son évolution (notamment les écarts ou dans le cas contraire la stabilité de l'indicateur).

Pour certains indicateurs, il peut arriver que l'historique ne soit pas sur un périmètre homogène à celui de 2012 ou pas disponible. Dans un tel cas, notamment pour les « nouveaux » indicateurs, la donnée de 2013 sera la donnée « référence » pour les reporting suivants.

### ***Spécificité de méthodologie de certains indicateurs :***

#### Les émissions de gaz à effet de serre :

Les bilans de Gaz à Effet de Serre (GES) visant à répondre aux obligations de l'entreprise liées à l'article 75 de la loi n° 2010 – 788 du 12 juillet 2010 et transmis aux préfets en décembre 2012 ont été réalisés à partir des données 2011. Le bilan des émissions de GES de l'activité propre de RFF (siège et DR) est réalisé conformément à l'article 75 de la loi Grenelle II, sur les scopes 1 et 2 (obligatoires) ainsi que sur certains éléments du scope 3 (facultatif) : achats, fret, immobilier, déchets, déplacements (domicile-travail/professionnel/visiteurs).

---

<sup>1</sup> Plus d'informations sur le site rff.fr : <http://www.rff.fr/fr/mediatheque/publications/developpement-durable-2664>

Les émissions sont calculées conformément au guide méthodologique publié par le Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.

Les facteurs d'émissions utilisés sont ceux de la Base Carbone® ou, à défaut, proviennent de sources nationales reconnues. La liste de ces facteurs est disponible dans les restitutions des inventaires GES 2011 publiés sur le site internet.

En 2013, RFF publie également le bilan des émissions de GES de la gestion du réseau ferré national sur la base :

- de l'activité propre de l'établissement RFF ;
- de l'activité de SNCF Infra (y compris DCF) pour le compte de RFF au titre de la gestion du réseau (hors éventuelles opérations d'investissement) ;
- de l'électricité achetée par RFF pour compenser les pertes dans les IFTE<sup>2</sup>.

#### Les consommations :

Les consommations d'eau, d'électricité et de gaz naturel peuvent être évaluées à partir des relevés de compteurs, ou à défaut, des montants facturés. Si aucune de ces données n'est disponible, la valeur de l'année précédente est utilisée en dernier recours.

#### Les accidents de personnes :

Selon les termes de l'article 17 du décret n°2006- 1279 relatif à l'obligation d'information du gestionnaire d'infrastructures du réseau ferré national, RFF réalise pour l'année écoulée le bilan des activités sécurité de RFF, du GID entretien et de la DCF. Ce rapport annuel sur la sécurité, établi en respectant les consignes de l'article 18 de la directive 2004/49/CE du parlement européen, est envoyé à l'EPSF avant le 30 juin. En conséquence, les données relatives aux accidents doivent être considérées, au moment de la publication du présent rapport en mars, comme provisoires.

#### La formation interne :

Les données relatives à la formation sont consolidées en juillet pour communication au CE de septembre. En conséquence, les données relatives à la formation doivent être considérées, au moment de la publication du présent rapport en mars, comme des estimations.

#### Le nombre de minutes perdues par les entreprises ferroviaires sur le RFN :

L'indicateur du Système d'Amélioration de la Performance (SAP), nombre de minutes perdues aux 100 km, est mesuré, pour le gestionnaire d'infrastructures et les entreprises ferroviaires intégrant le périmètre du SAP, sur une période de référence de 12 mois (1er juillet N-1 -30 juin N).

---

<sup>2</sup> Installations fixes de traction électrique.

## Les indicateurs financiers

La méthodologie du reporting des données financières est détaillée dans la partie *Comptes consolidés au 31 décembre N*, dans la Note 3 « Résumé des principes et méthodes comptables et d'évaluation » du rapport financier.

## **Périmètre de reporting**

### ***Périmètre général***

Le rapport concerne l'ensemble des activités de RFF susceptibles d'entraîner des conséquences sociales, environnementales et sociétales : l'organisation des circulations sur le réseau ferroviaire, l'amélioration de la qualité et de l'attractivité du réseau (maintenance, modernisation), le développement de lignes nouvelles, la gestion du patrimoine foncier et immobilier.

Le reporting devrait porter sur la totalité des activités et des sites que RFF contrôle en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national. Toutefois, la séparation juridique et patrimoniale entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, RFF, et l'opérateur historique, SNCF, et d'autre part, la dévolution à SNCF de l'exécution sur le terrain des missions en principe confiées au gestionnaire de l'infrastructure, complique l'accès aux données.

En 2012, les informations sur les données sociales, environnementales et sociétales ont été reportées sur le périmètre organisationnel et fonctionnel de RFF en excluant les activités des GID (SNCF INFRA et DCF).

En 2013, dans le cadre de la réforme ferroviaire et dans la perspective de l'unification du gestionnaire d'infrastructure, RFF étend le périmètre fonctionnel du reporting 225 à certaines données environnementales et sociétales de SNCF INFRA dans ses activités de maintenance et d'entretien de l'infrastructure. Le périmètre RH demeure strictement celui de RFF.

Les nouveaux outils de reporting DD automatisés de la SNCF et les bases de données sont, dès l'exercice 2013, partagés avec RFF afin d'harmoniser les indicateurs, les processus et les outils dans le cadre du futur gestionnaire d'infrastructures unifié.

L'ensemble de ces activités est exécuté en France métropolitaine

### ***Périmètre social***

Le reporting social concerne la totalité des effectifs de l'Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial (EPIC) RFF. Il s'agit, en 2013, d'un siège (sur 2 sites) et de 12 directions régionales situées sur le territoire national.

Les données RH consolidées pour l'EPIC RFF sont établies sur les mêmes définitions et bases de calcul que celle du bilan social de l'EPIC et concernent la totalité des collaborateurs de l'EPIC RFF.



### ***Périmètre environnemental***

Conformément au code de l'environnement, et notamment aux dispositions relatives à la responsabilité des dommages causés à l'environnement prévues aux articles L 160-1 et suivants, RFF assume sa responsabilité environnementale sur son seul périmètre de responsabilité, en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, ce qui inclut toutefois d'une part la fixation des principes et objectifs de gestion aux GID, et, d'autre part le contrôle des missions déléguées (séparation juridique et patrimoniale entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, RFF, et l'opérateur historique, SNCF, et d'autre part, la dévolution à SNCF de l'exécution sur le terrain des missions en principe confiées au gestionnaire de l'infrastructure).

Dans le cadre de la réforme ferroviaire et dans la perspective de l'unification du GI, le périmètre fonctionnel du reporting 225 de RFF inclut, pour 2013, les données de SNCF INFRA en ce qui concerne le volume de déchets produits (traverses bois créosotées).

La mise au point d'un indicateur fiable et pertinent sur les quantités de matières premières achetées/consommées, y compris les produits phytosanitaires, par le gestionnaire de réseau unifié est en construction. Les quantités de ressources achetées présentées ci-dessus sont celles qui ont été publiées dans le rapport RSE 2012 SNCF (<http://www.sncf.com/fr/rse/rapport-annuel-rse>).

### ***Périmètre sociétal***

Dans le cadre de la réforme ferroviaire et dans la perspective de l'unification du GI, le périmètre fonctionnel du reporting 225 de RFF inclut, pour 2013, les données de SNCF INFRA en ce qui concerne les achats solidaires dans les marchés et contrats passé par le GID SNCF INFRA pour le compte de RFF :

- le montant des achats alloués au secteur protégé au nom et pour le compte de RFF ;
- équivalent en nombre d'emplois (EE) obtenu par le secteur protégé pour l'activité SNCF Infra effectuée pour le compte de RFF ;
- le nombre d'heures en insertion sociale réalisées par rapport au total du nombre d'heures en insertion sociale contractualisées par l'activité SNCF Infra pour le compte de RFF ;
- le nombre de marchés avec clause d'insertion sociale sur le nombre total de marchés de SNCF Infra passé pour RFF.

Ces indicateurs sont fournis par la direction des Achats de SNCF. Par ailleurs, RFF réalise en propre des actions pour soutenir les personnes éloignées de l'emploi. La construction d'indicateurs fiables et pertinents pour en rendre compte est en cours.

### **Vérification externe**

RFF a confié à ses commissaires aux comptes des travaux de vérification pour attester la présence dans le rapport de gestion 2013 de toutes les informations prévues par l'article R. 225-105-1 signalant, le cas échéant, les informations omises et non assorties des explications prévues au troisième alinéa de l'article R. 225-105.

## 3.2 Tableau des indicateurs

### 3.2.1 Indicateurs sociétaux

Indicateurs	2011	2012	2013
Taux de ponctualité à l'arrivée 5 min	88,4	88,3	87,3
Nombre de minutes perdues aux 100 km par les EF :			
- Pour causes EF	-	-	1,95
- Pour causes GI et externes			1,20
Dépenses d'investissement visant à améliorer la régularité (M€)	23,6	27,3	27,4
Par des recettes commerciales fret issues des EF autres que Fret SNCF	20,4	25	38
Note de satisfaction des clients	-	6,2	-
Montant des dépenses d'investissement activées par les grands projets de développement (M€)	1 844,6	2 531,5	4 150,4
Montant des dépenses d'investissement activées par les projets régionaux de développement (M€)	692,5	708,0	995,2
Montant des dépenses d'investissement activées pour la mise en conformité du réseau (M€)	110,6	121,8	158,3
Montant des dépenses d'investissement activées pour le renouvellement et la performance du réseau (M€)	1 777,0	2 899,6	2 321,2
Montant des impôts et taxes (M€)	76,9	81,2	85,5
Nombre d'accidents de personnes sur le réseau : nb de personnes tuées	88	73	84
Nombre d'accidents de personnes sur le réseau : nb de personnes blessées graves	53	37	64
Nombre d'accidents de personnes sur le réseau : nb de suicide	332	356	288
Total des investissements sécurité (M€)	42,5	57,77	73,8
Nombre de PN inscrits au Programme de sécurisation nationale supprimés	4	4	8
Investissements consacrés à la résorption PNB, hors de projets de développement et de modernisation (M€)	6	8	9
Surfaces cédées dans l'année (ha)	-	271	220
Surfaces cédées pour la création de logement dans l'année (ha)	-	8	14
Nombre de logements créés	-	572	1173
Nombre de logements sociaux créés	-	352	606
Part des km de lignes fermées dans l'année faisant l'objet de préservation de l'emprise (%)	-	65	67
Montant de la taxe AGEFIPH annuelle (€)	210 342	168 697,40	204 809,74
Montant des achats SNCF alloués au secteur protégé au nom et pour le compte de RFF (€)	-	-	82 910
Equivalent en nombre d'emplois (EE) obtenus par le secteur protégé pour l'activité SNCF INFRA effectuée pour le compte de RFF	-	-	3,51
Nombre de marchés avec clause d'insertion sociale sur le nombre total de marchés de l'activité SNCF INFRA passés pour RFF	-	-	141 / 365
Nombre d'heures en insertion sociale réalisées par rapport au total du nombre d'heures en insertion contractualisées par l'activité SNCF INFRA pour le compte de RFF	-	-	68 271 / 68 940
Nombre de saisines du déontologue	6	6	3

### 3.2.2 Indicateurs environnementaux

Indicateurs	2011	2012	2013
<i>Formation bruit</i> Nombre d'agents RFF formés aux sujets environnementaux Nombre d'heures de formation en environnement dispensées	-	33 231 h	Pas de session 2013
<i>Formation protection de la nature</i> Nombre d'agents RFF formés aux sujets environnementaux Nombre d'heures de formation en environnement dispensées	-	19 133 h	5 35 h
<i>Formation loi sur l'eau</i> Nombre d'agents RFF formés aux sujets environnementaux Nombre d'heures de formation en environnement dispensées	-	64 84 h	9 63 h
Volume de déchets produits : traverses bois créosotées (tonnes)	-	78 000	82 988
Volume de déchets produits : amiante retirée du patrimoine bâti (tonnes)	632	121	207
Emissions de GES de l'activité propre de RFF (en TéquCO <sub>2</sub> )	-	6 900	-
Emissions de GES de la gestion du réseau ferré national -en TéquCO <sub>2</sub> -en kéqCO <sub>2</sub> par sillon-km	-	354000 0,65	-
Consommation d'électricité propre du réseau ferroviaire (MWh)	793,6	783,7	783
Part des trains circulant en traction électrique	76,8	77,1	77,4
Montant des provisions environnementales globales (M€)	127,8	116,7	115,0
Nombre de projets d'études en R&D	22	21	21
Montant des investissements en R&D consacrés à l'environnement (K€)	343	134	342

### 3.2.3 Indicateurs sociaux

Indicateurs	2011	2012	2013
Nombre total de salariés au 31/12	1 410	1 495	1 600
Répartition des agents par qualification			
• Cadres	1 173	1 255	1 364
• ETAM -Employés Techniciens et Agents de Maîtrise	237	240	236
Répartition géographique des agents			
• Paris	833	905	976
• Région	577	590	624
Part des temps partiel dans l'effectif	5,25	6,29	6,06
Nombre de démissions	33	44	30
Charges de personnel (M€)	103,7	114,8	123,1
Nombre de réunions ordinaires du CE dans l'année	-	14	11
Nombre de réunions extraordinaires du CE dans l'année	-	-	4
Nombre de réunions ordinaires des 13 CHSCT	-	52	52
Nombre de réunions extraordinaires des 13 CHSCT	-	11	8
Nombre de réunions avec les délégués du personnel	-	109	143

Nombre de réunions avec les délégués syndicaux	-	21	24
Taux d'absentéisme		2,28	1,77
Taux de fréquence des accidents du travail et de trajet	5,46	4,66	6,58
Taux de gravité des accidents du travail	0,04	0,02	0,003
Nombre d'heures de formation réalisées dans l'année (h)	33 392	37 578	38 000
Part de la masse salariale dédiée à la formation continue	5,83	5,82	5,86
Répartition H/F dans l'effectif global (en %)			
• Femmes	44,40	45,02	45,38
• Hommes	55,60	54,98	54,62
Répartition H/F Cadres (en %)			
• Femmes	29,57	31,10	32,31
• Hommes	53,62	52,85	52,94
Répartition H/F ETAM (en %)			
• Femmes	14,82	13,91	13,06
• Hommes	1,99	2,14	1,69
Nombre de travailleurs handicapés	36	44	46
Part des personnes salariées en situation de handicap	3,4	3,4	3,3
Nombre de salariés < 25 ans	31	28	15
Nombre de salariés > 50 ans	241	253	313

### 3.3 Correspondance des indicateurs RSE de RFF au regard du décret d'application de l'article 225

	THEMATIQUE Art. 225	LISTE DES INDICATEURS RSE de RFF	CODE FICHE	GRI 3	ISO 26 000
<b>Gouvernance de l'organisation</b>	1 <sup>er</sup> alinéa de l'article R.225-105	Le gouvernement d'entreprise et la gestion des risques		1.1 - 1.2 - 4.1 - 4.5 - 4.8 à 4.12	6.2
		Pilotage global de la démarche développement durable			6.2
		Sensibilisation des collaborateurs au développement durable			6.2
<b>INFORMATIONS SOCIETALES</b>					
<b>Impact territorial, économique et social</b>	I-3°-a) Impact territorial, économique et social de l'activité de la société -En matière d'emploi et de développement régional -Sur les populations riveraines ou locales	Montant des dépenses d'investissement activées par les grands projets de développement (M€)	SOCT03	EC8 - SO1	6.8.9
		Montant des dépenses d'investissement activées par les projets régionaux de développement (M€)	SOCT04	EC8 - SO1	6.8.9
		Montant des dépenses d'investissement activées pour la mise en conformité du réseau (M€)	SOCT05	EC8 - SO1	6.8.9
		Montant des dépenses d'investissement activées pour le renouvellement et la performance du réseau existant (M€)	SOCT06	EC8 - SO1	6.8.9
		Montant des impôts et taxes (M€)	SOCT07	EC8 - SO1	6.8.9

		Taux de ponctualité à l'arrivée 5 minutes (ponctualité des trains)	SOCT08a	SO1	6.7.8 - 6.8.3
		Nombre de minutes perdues aux 100 km par les EF : - Pour causes EF - Pour causes GI et externes	SOCT08b	SO1	6.7.8 - 6.8.3
		Dépenses d'investissement visant à améliorer la régularité (M€)	SOCT09	EC8 - SO1	6.8.3
		Investissements consacrés à la résorption PNB hors projets de développement et de modernisation (M€)	SOCT11	EC8 - SO1	6.8.3
		Nombre de projets d'études en R&D	SOCT18	EC8 - SO1	6.8.6
		Nombre d'heures en insertion sociale réalisées par rapport au total du nombre d'heures en insertion sociale contractualisées ; par l'activité Infra pour le compte de RFF	SOCT22	EC7	6.8.5
		Montant de la taxe AGEFIPH annuelle	SOCT24	EC1	6.8.5
<b>Relations avec les PPE</b>	<b>I-3°-b)</b> Relations entretenues avec les personnes ou les organisations intéressées par l'activité de la société, notamment les associations d'insertion, les établissements d'enseignement, les associations de défense de l'environnement, les associations de consommateurs et les populations riveraines : -les conditions du dialogue avec ces personnes ou organisations ; -les actions de partenariat ou de mécénat	<i>Informations qualitatives</i>		EC1	6.8.9
<b>Sous-traitance &amp; fournisseurs</b>	<b>I-3°-c)</b> Sous-traitance et fournisseurs : -prise en compte dans la politique d'achat des enjeux sociaux et environnementaux. -importance de la sous-traitance et la prise en compte dans les relations avec les fournisseurs et les sous-traitants de leur responsabilité sociale et environnementale	<i>Informations qualitatives</i>			
		Part des recettes commerciales fret issues des entreprises ferroviaires autres que Fret SNCF	SOCT14	EC1	6.8.3
		Note de satisfaction des clients	SOCT16	PR5	6.7.6
		Montant des achats SNCF alloués au secteur protégé au nom et pour le compte de RFF (€)	SOCT20	LA13	6.8.5
		Equivalent en nombre d'emplois (EE) obtenu par le secteur protégé pour l'activité SNCF Infra effectuée pour le compte de RFF	SOCT21	LA13	6.8.5
		Nombre de marchés avec clause d'insertion sociale sur le nombre total de marché de l'infra. passés pour RFF	SOCT23	LA13	6.8.5
<b>Loyauté des pratiques</b>	<b>II-3°-d)</b> Loyauté des pratiques : -actions engagées pour prévenir la corruption ;  -mesures prises en faveur de la santé et de la sécurité des consommateurs	Nombre de saisines du déontologue	SOC09	HR4 - LA13 - LA14	6.3.10
		Nombre d'accidents de personnes sur le réseau : • Nombre de personnes tuées (hors suicides et tentatives de suicide) • Nombre de personnes blessées graves (hors suicides et tentatives de suicide) • Nombre de suicides	SECU01	PR2	6.7.3
		PN (passages à niveau) inscrits au programme de sécurisation nationale supprimés	SECU03	PR2	6.7.3

		Total des Investissements sécurité (M€)	SECU04	PR2	6.7.3
<b>Autres actions engagées en faveur des droits de l'Homme</b>	<b>II-3°-e)</b> Autres actions en faveur des droits de l'homme	<i>Informations qualitatives</i>		HR3 - HR9 - HR10 - HR11 - SO	4.4 - 4.6 - 4.7 - 4.8 - 6.3 - 6.6
<b>INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES</b>					
<b>Politique générale</b>	<b>I-2°-a)</b> Politique générale en matière environnementale : -organisation de la société pour prendre en compte les questions environnementales et, le cas échéant, les démarches d'évaluation ou de certification en matière d'environnement ; -actions de formation et d'information des salariés menées en matière de protection de l'environnement ; -moyens consacrés à la prévention des risques environnementaux et des pollutions; <b>II-2°-a)</b> montant des provisions et garanties pour risques en matière d'environnement, sous réserve que cette information ne soit pas de nature à causer un préjudice sérieux à la société dans un litige en cours	Nombre d'agents RFF formés aux sujets environnementaux	ENV03	LA10	6.5
		Nombre d'heures de formation en environnement dispensées ( <i>Formation bruit, Formation Protection de la nature, Formation Loi sur l'eau</i> )			
		Montant des provisions environnementales globales (M€)	ENV01	EN28 - EN30	6.5.1 - 6.5.7
		Montant des investissements en R&D consacrés à l'environnement (k€)	ENV15	EN28 - EN30	6.5.6
<b>Pollution et gestion des déchets</b>	<b>I-2°-b)</b> Pollution et gestion des déchets : -mesures de prévention, de réduction ou de réparation de rejets dans l'air, l'eau et le sol affectant gravement l'environnement ; -mesures de prévention, de recyclage et d'élimination des déchets ;  -prise en compte des nuisances sonores et de toute autre forme de pollution spécifique à une activité	Volume de déchets produits - traverses bois créosotées (tonnes)	ENV06	EN22	6.5.4
		Volume de déchets produits - amiante retirée du patrimoine bâti (tonnes)			
		Programme PNB ( <i>cf I-3°-a) Impact territorial</i> )		EN29	
<b>Utilisation durable des ressources</b>	<b>I-2°-c)</b> Utilisation durable des ressources : -consommation d'eau et l'approvisionnement en eau en fonction des contraintes locales ; -consommation de matières premières et les mesures prises pour améliorer l'efficacité dans leur utilisation ;  -consommation d'énergie, les mesures prises pour améliorer l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables	<i>Informations qualitatives</i>			
		Consommation d'électricité propre du réseau ferroviaire	ENV10	EN3	6.5.4
		Part des trains circulant en traction électrique, par activité	ENV17	EN3	6.5.4

	<b>II-2°-c) Utilisation durable des ressources :</b> -l'utilisation des sols	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Surfaces cédées dans l'année (hectares) dont surfaces cédées pour la création de logements dans l'année (hectares)</li> <li>• Nombre de logements créés dont nombre de logements sociaux créés</li> </ul>	ENV16b	EN26	6.5.4
		Part des km de lignes fermés dans l'année faisant l'objet de préservation de l'emprise	ENV16c	EN26	6.5.4
<b>Changement climatique</b>	<b>I-2°-d) Changement climatique :</b> -les rejets de gaz à effet de serre	Emissions de GES de l'activité propre de RFF (siège et DR)	ENV09a	EN16 - EN18	6.5.5
		Emissions de GES de la gestion du réseau ferré national (TéqCO <sub>2</sub> et kéqCO <sub>2</sub> sillon-km)	ENV09b	EN16 - EN18	6.5.5
	<b>II-2°-d) Changement climatique :</b> -l'adaptation aux conséquences du changement climatique	<i>Informations qualitatives</i>		EC2 - EN16 - EN17 - EN18	6.5.5
<b>Protection de la biodiversité</b>	<b>I-2°-e) Protection de la biodiversité :</b> -mesures prises pour préserver ou développer la biodiversité	<i>Informations qualitatives</i>		EN11 à EN15 - EN25	6.5.6
<b>INFORMATIONS SOCIALES</b>					
<b>Emploi</b>	<b>I-1°-a) Emploi :</b> -effectif total et la répartition des salariés par sexe, par âge et par zone géographique  -les embauches et les licenciements ;  -les rémunérations et leur évolution	Nombre total de salariés (situation au 31 décembre)	SOC02	LA1	
		Répartition des agents par qualification (Cadres/ETAM), géographie	SOC02	LA1	6.4.3
		Nombre de salariés de -25 ans et nombre de salariés de + 50 ans	SOC02	LA1	6.4.3
		Part des temps partiel dans l'effectif	SOC15	LA1	
		<i>Informations qualitatives</i>			
		Nombre de démissions	SOC14	LA2	6.4.3
		<i>Informations qualitatives</i>			
<b>Organisation du travail</b>	<b>I-1°-b) Organisation du travail :</b> -organisation du temps de travail  <b>II-1°-b) absentéisme</b>	<i>Informations qualitatives</i>		LA7	6.4.3
		Taux d'absentéisme	SOC06	LA7	6.4.4
<b>Relations sociales</b>	<b>I-1°-c) Relations sociales :</b> -organisation du dialogue social, notamment les procédures d'information et de consultation du personnel et de négociation avec celui-ci ;	Nombre de réunions du Comité d'Entreprise dans l'année (ordinaire et extraordinaire)	SOC04	LA5	6.4.5
		Nombre de réunions des 13 Comités d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail dans l'année (ordinaire et extraordinaire)	SOC04	LA5	6.4.5
		Nombre de réunions avec les Délégués du personnel	SOC04	LA5	6.4.5
		Nombre de réunions avec les Délégués Syndicaux	SOC04	LA5	6.4.5
	-le bilan des accords collectifs	<i>Informations qualitatives</i>		LA4 - LA5 - LA9	6.4.5
<b>Santé &amp; sécurité</b>	<b>I-1°-d) Santé et sécurité :</b> -conditions de santé et de sécurité au travail ; -bilan des accords signés avec les organisations syndicales ou les représentants du personnel en matière	<i>Informations qualitatives</i>		LA7	6.4.6

	de santé et de sécurité au travail				
	II-1°-d) les accidents du travail, notamment leur fréquence et leur gravité, ainsi que les maladies professionnelles	Taux de fréquence des accidents du travail et de trajet	SOC05	LA7	6.4.6
		Taux de gravité des accidents du travail	SOC05	LA7	6.4.6
<b>Formation</b>	I-1°-e) Formation : -politiques mises en œuvre en matière de formation ; -nombre total d'heures de formation	Part de la masse salariale dédiée à la formation	SOC03	LA10 - LA11	6.4.7
		Nombre d'heures de formation réalisées dans l'année	SOC16	LA10 - LA11	6.4.7
<b>Egalité de traitement</b>	I-1°-f) Egalité de traitement : -mesures prises en faveur de l'égalité entre les femmes et les hommes ; -mesures prises en faveur de l'emploi et de l'insertion des personnes handicapées ; -politique de lutte contre les discriminations	Part des femmes et des hommes dans l'effectif global (Cadres / ETAM)	SOC02	LA13	6.3.7
		Nombre de travailleurs handicapés	SOC07	LA13	6.3.7
		Part des personnes salariées en situation de handicap	SOC07	LA13 - HR4	6.3.7
<b>Promotion &amp; respect des conventions de l'OIT</b>	II-1°-g) Promotion et respect des stipulations des conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail relatives : -au respect de la liberté d'association et du droit de négociation collective ; -à l'élimination des discriminations en matière d'emploi et de profession ; -à l'élimination du travail forcé ou obligatoire ; -à l'abolition effective du travail des enfants	<i>Informations qualitatives</i>		HR 4 - HR5 - HR6 - HR7 - HR8 - LA13	6.3.10





**RAPPORTS DES COMMISSAIRES**  
**AUX COMPTES**  
**AU 31 DECEMBRE 2013**

# **RESEAU FERRE DE FRANCE**

Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial  
au capital de 9 764 639 250 €

Siège social : 92, avenue de France 75013 PARIS

RCS : Paris B 412 280 737

## **Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels**

Exercice clos le 31 décembre 2013

**PRICEWATERHOUSECOOPERS**

**MAZARS**

**AUDIT**

## Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministère de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2013, sur :

- le contrôle des comptes annuels de Réseau Ferré de France, tels qu'ils sont joints au présent rapport,
- la justification de nos appréciations,
- les vérifications et informations spécifiques prévues par la loi.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le Conseil d'Administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

### I - Opinion sur les comptes annuels

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes annuels. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de l'établissement à la fin de cet exercice.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 7.1.16 « Tableau des provisions pour risques et charges » de l'annexe aux comptes annuels qui mentionne l'incertitude existant quant à l'évaluation :

- des litiges en cours concernant les inondations survenues en Arles en décembre 2003 ;
- des provisions pour dépollution et risques environnementaux.

## II - Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L.823-9 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- La note 2.1.2 « Immobilisations en service » expose les modalités mises en œuvre par l'établissement pour tester la valeur des actifs de l'UGT Infrastructure et, le cas échéant, procéder à une dépréciation de ces actifs.

La valeur des actifs de l'UGT Infrastructure repose sur des estimations et hypothèses qui ont, par nature, un caractère incertain et dont la réalisation est susceptible de différer, parfois de manière significative, des données prévisionnelles utilisées (note 2.1.2), notamment dans le contexte de la réforme annoncée du système ferroviaire français et de l'horizon de stabilisation de la consistance du réseau. Nos travaux ont consisté à examiner les données et les hypothèses retenues par Réseau Ferré de France dans le contexte mentionné ci-avant, ainsi que la procédure d'approbation, et à revoir les calculs effectués par l'établissement.

- La note 7.1.16. « Tableau des provisions pour risques et charges » expose la nature des provisions constituées par Réseau Ferré de France. Nous avons procédé à l'appréciation du caractère raisonnable de ces provisions établies sur la base des éléments disponibles à ce jour.
- La note 4 « Evènements et transactions significatifs » expose les travaux qui ont été réalisés pour rattraper les retards de mise en service comptable des projets délégués à la SNCF. Nos travaux ont consisté à revoir la méthodologie mise en œuvre, à revoir les contrôles effectués par l'Etablissement et à examiner le traitement comptable retenu.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

### III - Vérifications et informations spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

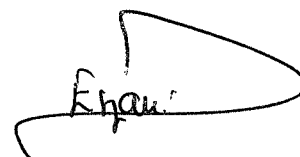
A l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés dans la première partie de ce rapport, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion et dans les documents adressés aux membres du Conseil d'Administration sur la situation financière et les comptes annuels.

*Fait à Courbevoie et à Neuilly-sur-Seine, le 19 mars 2014*

Les Commissaires aux Comptes

MAZARS

---



BERNARD ESPAÑA

---

PRICEWATERHOUSECOOPERS  
AUDIT



JEAN-FRANÇOIS CHÂTEL

---

# **RESEAU FERRE DE FRANCE**

Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial  
au capital de 9 764 639 250 €

Siège Social : 92, avenue de France, 75013 PARIS

RCS : Paris B 412 280 737

## **Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés**

Exercice clos le 31 décembre 2013

## Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministère de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2013, sur :

- le contrôle des comptes consolidés de Réseau Ferré de France, tels qu'ils sont joints au présent rapport,
- la justification de nos appréciations,
- la vérification spécifique prévue par la loi.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'Administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

### I - Opinion sur les comptes consolidés

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France ; ces normes requièrent la mise en oeuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes consolidés. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS, tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 4.12.2 « Variation des provisions » de l'annexe aux comptes consolidés qui mentionne l'incertitude existant quant à l'évaluation :

- des litiges en cours concernant les inondations survenues en Arles en décembre 2003 ;
- des provisions pour dépollution et risques environnementaux.

## II - Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L.823-9 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- Les notes 3.11.1 « Dépréciation des infrastructures en service (UGT infrastructure) » et 4.3.3 « Valeur recouvrable de l'actif en service à la date de clôture et dépréciation » exposent les modalités mises en œuvre par le Groupe pour tester la valeur des actifs de l'UGT Infrastructure et, le cas échéant, procéder à une dépréciation de ces actifs.
- La note 4.5 « Impôts différés » décrit la position du Groupe sur la reconnaissance d'actifs d'impôts différés dans les comptes consolidés.

Ces deux éléments reposent sur des estimations et hypothèses qui ont, par nature, un caractère incertain et dont la réalisation est susceptible de différer, parfois de manière significative, des données prévisionnelles utilisées (note 3.2), notamment dans le contexte de la réforme annoncée du système ferroviaire français et de l'horizon de stabilisation de la consistance du réseau. Nos travaux ont consisté à examiner les données et les hypothèses retenues par Réseau Ferré de France dans le contexte mentionné ci-avant, ainsi que les procédures d'approbation, et à revoir les calculs effectués par le Groupe.

- Les notes 3.19 et 4.12 « Provisions » exposent la nature des provisions constituées par le Groupe. Nous avons procédé à l'appréciation du caractère raisonnable de ces provisions établies sur la base des éléments disponibles à ce jour.
- La note 2.2 « Evènements et transactions significatifs » expose les travaux qui ont été réalisés pour rattraper les retards de mise en service comptable des projets délégués à la SNCF. Nos travaux ont consisté à revoir la méthodologie mise en œuvre, à revoir les



contrôles effectués par l'Etablissement et à examiner le traitement comptable retenu.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

### III - Vérification spécifique

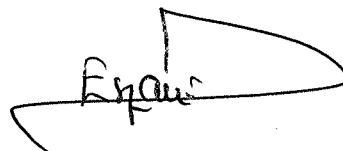
Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, à la vérification spécifique prévue par la loi des informations données dans le rapport sur la gestion du groupe.

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

*Fait à Courbevoie et à Neuilly-sur-Seine, le 19 mars 2014*

Les Commissaires aux Comptes

MAZARS



BERNARD ESPAÑA

PRICEWATERHOUSECOOPERS  
AUDIT



JEAN-FRANÇOIS CHÂTEL

**RESEAU FERRE DE FRANCE**

**RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LE  
RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION  
DE RESEAU FERRE DE FRANCE, POUR CE QUI CONCERNE  
LES PROCEDURES DE CONTROLE INTERNE ET DE GESTION  
DES RISQUES RELATIVES A L'ELABORATION ET AU  
TRAITEMENT DE L'INFORMATION COMPTABLE ET  
FINANCIERE**

**PricewaterhouseCoopers Audit**  
63 rue de Villiers  
92208 Neuilly-sur-Seine

**MAZARS**  
61 rue Henri Regnault  
Tour Exaltis  
92075 PARIS La Défense Cedex

**Rapport des commissaires aux comptes sur le rapport du président du conseil  
d'administration de Réseau Ferré de France, pour ce qui concerne les  
procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration  
et au traitement de l'information comptable et financière**

**Exercice clos le 31 décembre 2013**

**Réseau Ferré de France**  
Etablissement Public Industriel et Commercial,  
92, AVENUE DE FRANCE  
75648 PARIS CEDEX 13

Mesdames, Messieurs,

En notre qualité de commissaires aux comptes de Réseau Ferré de France, nous vous présentons notre rapport sur le rapport établi par le Président de votre Etablissement relatif aux procédures de contrôle interne et de gestion des risques au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2013.

Il appartient au Président de rendre compte, dans son rapport, des procédures de contrôles interne et de gestion des risques mises en place au sein de l'Etablissement et de donner les autres informations requises par l'article L. 621-18-3 du code monétaire financier.

Il nous appartient de vous communiquer les observations qu'appellent de notre part les informations contenues dans le rapport du Président, concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Nous avons effectué nos travaux conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France. Celles-ci requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à apprécier la sincérité des informations contenues dans le rapport du Président, concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière. Ces diligences consistent notamment à :

- prendre connaissance des procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière sous-tendant les informations présentées dans le rapport du Président ainsi que de la documentation existante ;
- prendre connaissance des travaux ayant permis d'élaborer ces informations et de la documentation existante ;
- déterminer si les déficiences majeures du contrôle interne relatif à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière que nous aurions relevées dans le cadre de notre mission font l'objet d'une information appropriée dans le rapport du Président.

**RESEAU FERRE DE FRANCE**

**Rapport des commissaires aux comptes sur le rapport du président du conseil d'administration de Réseau Ferré de France, pour ce qui concerne les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière- Page 2**

---

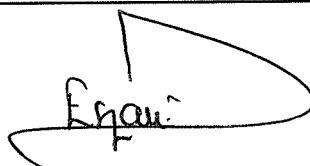
Sur la base de ces travaux, nous n'avons pas d'observation à formuler sur les informations concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques de l'Etablissement relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière contenues dans le rapport du Président.

Fait à Courbevoie et à Neuilly-sur-Seine, le 19 mars 2014

Les Commissaires aux Comptes

MAZARS

---



BERNARD ESPAÑA

---

PRICEWATERHOUSECOOPERS  
AUDIT



JEAN-FRANÇOIS CHÂTEL

---