

31 décembre 2019

RAPPORT FINANCIER ANNUEL GROUPE SNCF

GROUPE SNCF

01 – RAPPORT DE GESTION DU GROUPE SNCF	PAGE 001
02 – RAPPORT SUR LE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE	PAGE 055
03 – COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS DU GROUPE SNCF	PAGE 064
04 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS	PAGE 160

SA SNCF

(EX EPIC SNCF MOBILITÉS)

05 – RAPPORT DE GESTION SA SNCF	PAGE 169
06 – COMPTES ANNUELS SA SNCF	PAGE 182
07 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS	PAGE 218

ÉDITO



JEAN-PIERRE FARANDOU
PRESIDENT DIRECTEUR GENERAL DU GROUPE SNCF

« 2019 aura été une bonne année à plus d'un titre. La croissance très dynamique des activités sur les onze premiers mois prouve la capacité de l'entreprise à proposer une offre à la hauteur des attentes des voyageurs, autorités organisatrices de transport, chargeurs et de chaque entreprise ferroviaire utilisant le réseau ferré national. Une offre également performante sur les fondamentaux du ferroviaire que sont la sécurité, la robustesse de la production et l'information voyageurs.

L'année aura aussi été marquée par le démarrage en décembre d'une grève interprofessionnelle qui a stoppé cette dynamique et généré une perte d'exploitation de 614 M€ à fin 2019.

2019 derrière nous, 2020 est une année historique pour la nouvelle SNCF, société anonyme à capitaux publics, société mère du groupe public unifié, qui a succédé à l'Épic SNCF au 1er janvier.

Cette transformation intervient dans un contexte d'urgence. Le ferroviaire est non seulement un marché d'avenir, mais plus encore, un secteur vital pour notre cadre de vie.

SNCF est un acteur central de la vie des citoyens. Elle doit le rester car, face à l'urgence climatique, mais aussi à l'urgence territoriale, à l'urgence sociale et économique, nous pouvons et devons agir.

SNCF et les hommes et les femmes qui la composent en ont les moyens et la volonté ».

ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER ANNUEL

LA PLAINE SAINT-DENIS, LE 28 FEVRIER 2020,

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes consolidés annuels au 31 décembre 2019 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de l'émetteur et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport de gestion présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de l'émetteur et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation ainsi qu'une description des principaux risques et incertitudes auxquels nous sommes confrontés.

JEAN-PIERRE FARANDOU
LE PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL DU GROUPE SNCF

LAURENT TREVISANI
LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ
STRATÉGIE FINANCES

31 décembre 2019

01 –

RAPPORT DE
GESTION DU
GROUPE SNCF

1. PROFIL DU GROUPE SNCF	3	3.10 ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉ ET RATIOS	33
1.1 2020, L'ANNÉE 1 DU NOUVEAU GROUPE	4	3.11 PRISES DE PARTICIPATION	33
1.2 UN GROUPE UNIFIÉ, SOLIDAIRE ET COHÉRENT	6	3.12 RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES	34
1.3 UN GROUPE RESPONSABLE	7	3.13 VOLET SOCIAL	34
1.4 UN GROUPE AMBITIEUX ET COMPÉTITIF	10	3.14 PERSPECTIVES 2020	35
2. LE GROUPE SNCF EN QUELQUES CHIFFRES	11	4. LA GESTION DES RISQUES ET LE CONTRÔLE INTERNE	35
3. ACTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS DU GROUPE SNCF	12	4.1 CADRE DE LA GESTION DES RISQUES ET DU CONTRÔLE INTERNE	35
3.1 LES RÉALISATIONS MAJEURES DES ACTIVITÉS EN 2019	12	4.2 DISPOSITIF DE MAÎTRISE DES PRINCIPAUX RISQUES	39
3.2 AUTRES FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2019	14	4.3 COUVERTURE DU RISQUE ET ASSURANCES	51
3.3 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	16	5. LE CONTRÔLE INTERNE RELATIF À L'ÉLABORATION ET AU TRAITEMENT DE L'INFORMATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE	51
3.4 RÉSULTAT ET SITUATION FINANCIÈRE	17	5.1 DÉFINITION, OBJECTIFS ET PÉRIMÈTRE	51
3.5 ACTIVITÉS ET RÉSULTATS DES SECTEURS	20	5.2 LE PROCESSUS DE PILOTAGE DE L'ORGANISATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE	52
3.6 INVESTISSEMENTS	31	5.3 LA COMMUNICATION DES INFORMATIONS COMPTABLES ET FINANCIÈRES	53
3.7 ENDETTEMENT NET DU GROUPE	31		
3.8 SOURCES DE FINANCEMENT ET GESTION DE LA DETTE	32		
3.9 EXPOSITION DU GROUPE AUX RISQUES DE MARCHÉ ET MODALITÉS D'UTILISATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS	32		

1. PROFIL DU GROUPE SNCF

Un Groupe français dont l'activité principale est le ferroviaire ...

REPÈRES À FIN 2019



35,1 MDSE

DONT 2/3 SUR LE FERROVIAIRE

2^E GROUPE DE MOBILITÉS AU MONDE

10 MDSE

D'INVESTISSEMENTS DONT 95% EN FRANCE ET PLUS DE 50% FINANCÉS EN PROPRE

5 MILLIONS

DE VOYAGEURS/JOUR DANS LES TRAINS EN FRANCE DONT 3,5 M EN ILE-DE-FRANCE (70% DU TRAFIC FRANCE)

15 M DE VOYAGEURS/JOUR TOUS MODES DANS LE MONDE

15 000

TRAINS PAR JOUR DONT 40% en IDF

30 000 KM

DE LIGNES (2^E RÉSEAU D'EUROPE)

DONT 2 700 KM À GRANDE VITESSE

275 000

COLLABORATEURS DONT 60 % SUR LE FERROVIAIRE ET 215 000 EN FRANCE

1/3 DU CA

À L'INTERNATIONAL DANS 120 PAYS

1^{er} ÉMETTEUR DE GREEN BONDS EN FRANCE

... au cœur de toutes les mobilités et présent dans le monde.



SNCF RÉSEAU

Accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification

Gestion opérationnelle des circulations Maintenance, entretien et renouvellement.

Développement, aménagement, cohérence et valorisation

SNCF GARES & CONNEXIONS

Exploitation, rénovation et développement économique de 3 000 gares françaises

Fournit ses services de façon non discriminatoire à tous les opérateurs ferroviaires.

AREP, bureau d'études mondial

SNCF IMMOBILIER

Gestion du parc immobilier et du foncier Valorisation des actifs immobiliers et fonciers.

Gestion et développement du parc résidentiel



SNCF VOYAGEURS

Transilien : transport d'Ile-de-France. 15 lignes.

TER : transport régional de voyageurs. 11 régions TER.

TGV inOUI, Eurostar, Thalys, Lyria... : trains grande vitesse en France et en Europe.

OUIgo : trains grande vitesse low-cost.

Intercités : trains moyennes et longues distances en France.

OUI.sncf : commercialisation.



KEOLIS

Leader mondial de la mobilité partagée du quotidien dans 16 pays .

Expert de la multimodalité : trains, métro automatique, bus et cars, trolley bus, VTC collectifs, navettes fluviales et maritimes, vélo libre-service, auto-partage, navettes autonomes électriques, téléphérique urbain, parkings (Effia)...



TRANSPORT FERROVIAIRE ET MULTIMODAL DE MARCHANDISES

Fret SNCF

VFLI

Captrain

LorryRail

Ermewa : gestionnaire d'actifs



GEODIS

Transport et logistique de marchandises dans 120 pays.

Supply Chain Optimization

Freight Forwarding

Logistique Contractuelle

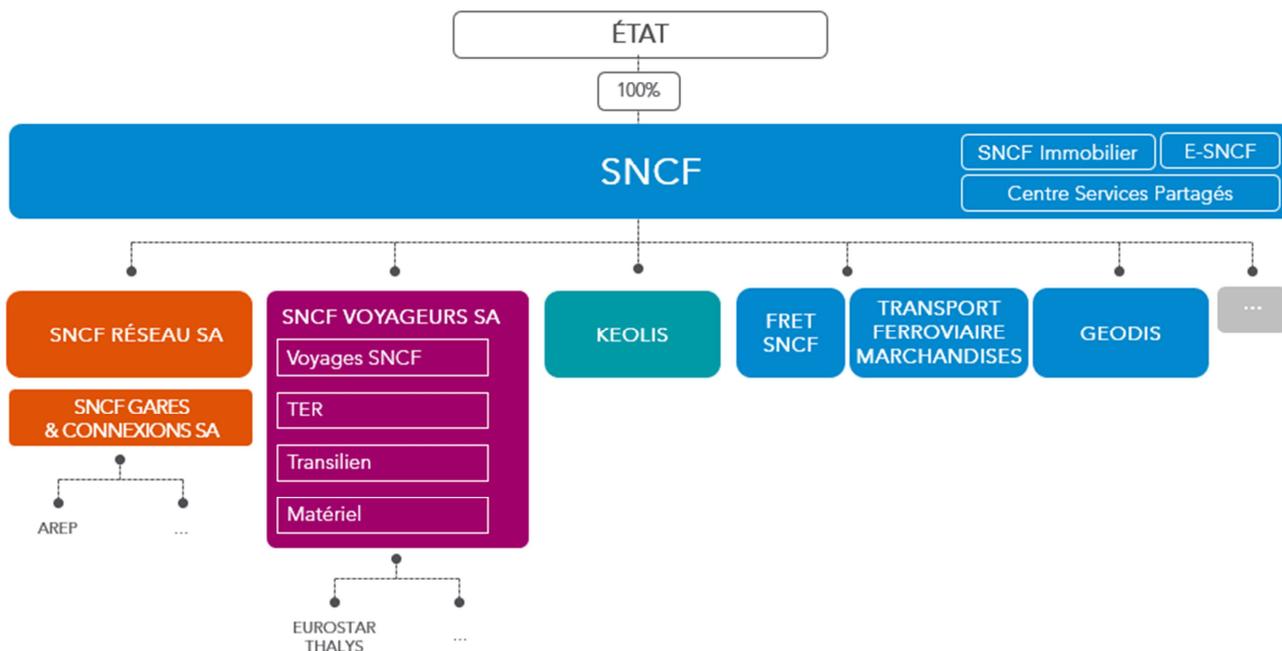
Distribution & Express

Road Transport



1.1 2020, L'ANNÉE 1 DU NOUVEAU GROUPE

La nouvelle organisation du groupe SNCF au 1^{er} janvier 2020



1.1.1 Un contexte stabilisé permettant de concrétiser le groupe intégré

Après des années 2018 et 2019 marquées par la préparation de la réforme ferroviaire, l'année 2020 sera celle de sa mise en œuvre.

1.1.1.1 Un groupe composé de sociétés anonymes

Le 1^{er} janvier 2020, les EPIC ont disparu au profit de 5 sociétés :

- SNCF, société nationale à capitaux publics et entité mère du Groupe assure le pilotage stratégique et financier du Groupe.
- SNCF Voyageurs, détenue par la société mère, rassemble l'ensemble des entreprises ferroviaires du Groupe dédiées au transport de voyageurs en France et à l'international.
- SNCF Réseau, détenue par la société mère, assure l'ingénierie, l'exploitation y compris commerciale et l'entretien du réseau ferré français. Gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau est le pivot du système ferroviaire.
- SNCF Gares & Connexions, filiale de SNCF Réseau, gère et exploite les gares de France. Elle permet aux transporteurs de bénéficier de l'accès et de services en gares.
- SNCF Fret, principal opérateur national de transport ferroviaire de marchandises.

Le changement d'EPIC à SA emporte un changement de gouvernance : des organes plus présents dans la conduite du groupe, des administrateurs aux origines diverses et complémentaires, un pilotage industriel et financier fondé sur l'intérêt social de l'entreprise.

Ce changement d'EPIC à SA emporte un changement de posture. Si SNCF conserve ce qui fait d'elle une entreprise unique, elle adopte les codes, les bonnes pratiques et les exigences de tout groupe industriel de services.

1.1.1.2 Un modèle économique rendu pérenne par la reprise de la dette

En 2018, la réforme ferroviaire a prévu la reprise de 35 milliards d'euros de dette de SNCF Réseau par l'État. La loi de finance pour 2020 prévoit ainsi la reprise d'une première tranche de dette à hauteur de 25 milliards d'euros au 1^{er} janvier 2020.

Cette reprise de dette a pour ambition de permettre au gestionnaire d'infrastructures de plus et mieux investir dans le réseau pour permettre une augmentation de la qualité du service rendu et de la capacité à répondre aux attentes des clients.

Elle marque la volonté de l'État de pérenniser le transport ferroviaire et d'en assurer le développement. L'entreprise s'engage à son tour en permettant de trouver un équilibre financier du groupe SNCF en 2022, et en 2024 pour le gestionnaire d'infrastructure.

Le désendettement est une priorité pour libérer des marges de manœuvre et permettre à SNCF Réseau de moderniser les méthodes d'exploitation, de réduire la moyenne d'âge du réseau, de favoriser le report modal depuis l'aérien et la route.

1.1.1.3 Une transition sociale amorcée

Avec l'arrêt du recrutement au statut et la négociation en cours de la nouvelle convention collective de branche, l'entreprise réinvente son contrat social.

Le **dialogue social** est le premier levier de cette transition, fondée sur la confiance réciproque entre les organisations syndicales et l'entreprise. Le nouveau cadre social se traduira par la révision d'accords d'entreprise pour offrir un cadre plus homogène entre les statuts, plus protecteur pour tous, plus individualisé notamment dans l'accompagnement de la carrière de chacun.

La constitution de la nouvelle SNCF est aussi la réaffirmation du destin commun de l'entreprise et de l'ensemble de ses salariés. L'engagement des salariés

pour l'entreprise et de l'entreprise pour ses salariés est le second levier. La volonté de l'entreprise est que chacun y trouve sa place. L'accompagnement de chaque salarié dans l'évolution de son métier ainsi que la bonne conduite des projets doivent être facteurs de confiance en l'avenir et de sécurité pour soi.

1.1.2 Un Groupe concentré sur son cœur de métier : l'excellence ferroviaire

1.1.2.1 Notre priorité : le développement de la mobilité ferroviaire en France

Le Groupe est convaincu que le ferroviaire est un mode d'avenir : peu émissif, capable de couvrir l'ensemble du territoire, permettant à chacun d'accéder à sa liberté de déplacement, le ferroviaire est un mode de transport durable et vertueux.

Pourtant, le ferroviaire est souvent perçu comme peu fiable, peu attractif, trop cher... Malgré la réalité objective d'un système en amélioration opérationnelle, le groupe doit être concentré sur ce « sentiment » des clients.

Notre objectif est de donner envie de train en en faisant un mode moderne et innovant, agile et confortable, adapté aux besoins de chacun.

Penser le ferroviaire nécessite de penser également aux modes complémentaires qui permettent d'alimenter le ferroviaire : le transport urbain qui amène à la gare, les nouveaux systèmes qui permettent de terminer le trajet, les services de longue distance qui couvrent des parcours que le train ne réalise pas.

En propre ou en partenariats, SNCF doit penser la mobilité largement et non le transport ferroviaire isolé, faisant du transport ferroviaire la colonne vertébrale des mobilités modernes.

1.1.2.2 L'excellence ferroviaire : l'excellence sur les fondamentaux

Sécurité, robustesse et information voyageurs sont les besoins primaires desquels SNCF ne peut s'exonérer.

SNCF positionne ces briques essentielles en catalyseurs de la démarche managériale. Afin de partager une culture commune d'excellence opérationnelle, le groupe a mis en place les programmes transverses PRISME (sécurité), H00 (robustesse) et First (information voyageurs).

Ces trois fondamentaux opérationnels reposent sur un 4^e : l'humain. Sans l'implication continue et renouvelée des salariés, ces fondamentaux ne tiennent pas. La transition sociale déjà amorcée permet de repenser la place de chacun.

1.1.2.3 Les transporteurs ferroviaires

Permettre à des personnes et des marchandises de circuler est la priorité du Groupe. Tous les transporteurs du Groupe doivent dès lors être au rendez-vous :

– Le transport de voyageurs : les besoins changent, tant de la part des voyageurs que des territoires. Ceci nécessite des activités voyageurs une écoute sans cesse renouvelée et approfondie pour comprendre les nouveaux besoins et anticiper ceux à venir. Sur la base des travaux engagés (Voyages 2020, CapTER), les offres doivent savoir évoluer de manière rapide et efficace.

– Le transport ferroviaire de marchandises : malgré les difficultés économiques structurelles à ce secteur, le transport ferroviaire de marchandises demeure une activité essentielle tant à l'économie nationale qu'à la lutte contre le changement climatique. En lien avec l'État et l'Union européenne, le Groupe s'engage dans le redressement du fret ferroviaire.

1.1.2.4 Le réseau ferré et les gares

Le réseau ferré national est l'actif le plus précieux du Groupe, conditionnant les circulations ferroviaires. Conscient de la centralité du réseau pour le mode ferroviaire, l'État a souhaité en faire le pivot du système élargissant ses missions à l'accessibilité et la gestion des situations de crise.

Partie d'un groupe, la capacité de SNCF Réseau à assurer son plan d'investissement demeure une priorité collective.

Trois leviers sont mis à contribution pour réaliser près de 30 milliards d'euros d'investissements d'ici à 2024 :

- La reprise de 35md€ de dettes par l'État, permettant une économie de frais financiers de l'ordre de 1md€ en année pleine ;
- La réalisation de gains de productivité par SNCF Réseau grâce à l'innovation et la digitalisation, la centralisation et l'homogénéisation des process, la plus grande maîtrise des achats ;
- L'augmentation de la subvention d'investissement versée par le fonds de concours de l'État, lui-même alimenté par la société mère.

Les gares sont le point d'accès aux services ferroviaires pour les clients ainsi que les entreprises ferroviaires. En tant qu'objets symboliques forts, les gares sont à l'intersection d'enjeux multiples : présence dans les territoires, rôle des gares dans la valorisation et développement de ceux-ci, organisation du système pour permettre le maintien des gares dans des conditions économiquement viables.

La question des gares se pose également sur la maîtrise des coûts refacturés aux entreprises ferroviaires. Le développement des ressources non régulées est au cœur du modèle de Gares & Connexions pour réduire les redevances de quai et de gares et ainsi favoriser le développement des trafics.

1.1.2.5 Les activités au service de la compétitivité du ferroviaire

L'ouverture à la concurrence rebat largement les cartes et invite chaque transporteur à réinventer son modèle de production ; ce questionnement rejaillit naturellement sur leurs fournisseurs ou prestataires internes dont Matériel, SNCF Immobilier ou encore Optim'services (en charge des fonctions mutualisées). Chacune d'entre elles sont des partenaires opérationnels qui participent de la compétitivité des entités œuvrant directement sur le ferroviaire.

Afin de réduire l'écart de compétitivité des transporteurs de deux tiers, chacune doit être porteuse d'une stratégie de maîtrise des coûts passant par l'optimisation de l'appareil productif (les surfaces bâties, la mutualisation des actifs de maintenance ou leur démultiplication...).

1.1.3 Un Groupe en changement faisant de l'ouverture sa marque de fabrique

La transformation des marchés du Groupe, le passage du transport à la mobilité, nous rappellent combien l'entreprise évolue dans un monde qui se transforme vite et profondément. Ces mutations de notre environnement nécessitent de notre part une écoute attentive ; une ouverture.

1.1.3.1 Une ouverture opérationnelle

Cette ouverture est essentiellement matérialisée par 2 mots clés : le client et l'innovation.

Le « client » doit guider notre réflexion au quotidien. Plus que jamais, nos clients ont un choix large qu'ils sont en

mesure de mettre en concurrence : nos clients voyageurs et chargeurs disposent d'une offre qui s'étoffe et que le numérique permet de comparer. Les autorités organisatrices bénéficient de l'ouverture à la concurrence permettant d'optimiser leurs coûts et la qualité de service. Cette ouverture doit nous permettre de mieux adapter nos offres.

« L'innovation » doit permettre de répondre aux nouvelles attentes des clients (individualisation, nouveaux services, robustesse et fiabilité) tout en maîtrisant les coûts de production (robotisation, automatisation, prédictivité). L'innovation est ainsi un levier essentiel à la compétitivité du rail et de l'entreprise dans son ensemble.

1.1.3.2 Une ouverture de la gouvernance

Groupe d'intérêt collectif, notre gouvernance doit répondre aux différentes injonctions :

- une entreprise ... : à ce titre, la gouvernance s'attache à l'optimisation de sa performance commerciale, industrielle, financière ;

- ... publique ... : les parties prenantes publiques (État, régions) ont toute leur place dans l'entreprise, dans les instances de gouvernance (conseils d'administration) et au niveau local. Leur implication conditionne le parfait ancrage de l'entreprise dans les politiques publiques nationales et locales ;

- ... constituée de femmes et d'hommes : composé de plus de 275 000 salariés, le dialogue social doit occuper une place propre et grandissante au sein du groupe afin que la transformation en cours soit coproduite et acceptée.

Cette ouverture se traduit dans les instances de gouvernance avec des conseils renouvelés aux profils divers, avec des dirigeants d'activités eux-mêmes issus de l'entreprise ou de l'extérieur, de générations et de compétences variées.

1.1.3.3 Une ouverture à la concurrence

La concurrence est une opportunité nouvelle. En concurrence de longue date sur le transport de marchandise ou le transport international, le monde ferré domestique connaît une nouvelle transformation. Cette ouverture à la concurrence n'est pourtant pas nouvelle : les concurrences intermodales se développent depuis longtemps avec les cars librement organisés, le covoiturage de courte ou de longue distance, l'autopartage ou encore l'aérien low cost.

L'ouverture du transport ferroviaire régional et de la longue distance domestique permettent de voir de nouveaux modèles, de nouvelles manières de faire ou d'envisager la mobilité. La concurrence nous oblige à renouveler le questionnement, les offres, les modes de production pour faire mieux et mieux répondre aux attentes du seul arbitre : le client.

1.2 UN GROUPE UNIFIÉ, SOLIDAIRE ET COHÉRENT

1.2.1 Un Groupe mettant au cœur de son fonctionnement un principe de subsidiarité

1.2.1.1 Des activités responsabilisées, pilotes de leur développement

SNCF est un ensemble d'activités diverses : aux clients distincts, aux modèles économiques propres et aux enjeux spécifiques. À ce titre, la mise en œuvre opérationnelle de la stratégie du groupe doit reposer sur les activités elles-mêmes, seules à savoir comment faire évoluer les méthodes d'exploitation.

Cette responsabilisation doit être réalisée en cohérence avec la rationalisation notamment de certaines fonctions (mutualisation de fonctions support, politique SI groupe...) afin de ne pas désoptimiser le groupe.

1.2.1.2 La société mère, garante du pilotage stratégique du groupe

La société mère SNCF est en charge du *leadership stratégique* animant les sociétés et activités business avec un enjeu spécifique. Elle mène à bien la transformation du groupe. Elle est en charge de :

- Piloter le temps long : définition de la stratégie du groupe, cohérence des stratégies des activités, allocation de cash, gestion de portefeuille et définition des partenariats ou alliances, gestion de la dette, pilotage de quelques grandes politiques industrielles ou transverses, pilotage de l'innovation recherche ;

- Garantir le temps court et notamment le respect de la trajectoire définie avec l'actionnaire : mise en place de plan de performance transverse et suivi des macro-indicateurs de l'activité tant financiers que de production / qualité de service.

1.2.1.3 Le dialogue au cœur de la transformation des métiers

Au regard de ce principe de subsidiarité, la société mère n'a pas pour ambition d'imposer une vision ni trop financière au détriment de la technique, ni trop opérationnelle au détriment de la décentralisation.

Le rapport entre les activités et la société mère doit s'organiser autour de principes directeurs :

- Une démarche itérative entre les activités et la société mère : la stratégie de développement des activités doit être partagée entre les deux niveaux, partant de contraintes globales, de tendances métiers et de mutations de l'environnement. Ce dialogue doit être à la fois commercial, industriel, humain et financier.

Les relations intragroupes doivent se comprendre autour d'un principe essentiel : celui de la solidarité autour d'une mission sociétale commune.

1.2.2 La solidarité comme vecteur de développement

1.2.2.1 La solidarité au service de la pérennité du système ferroviaire

La préservation du système ferroviaire et son développement ont été au cœur de la réforme initiée en 2018 ; elles sont au cœur de la transformation de l'entreprise.

La pérennisation et le renouvellement du modèle économique de SNCF Réseau est un angle essentiel de la solidarité. Actuellement, la marge opérationnelle de SNCF Réseau est insuffisante pour couvrir à la fois ses investissements et ses frais financiers.

Deux mécanismes essentiels de solidarité financière ont ainsi été pérennisés :

- L'intégration fiscale : ce dispositif de droit commun permet à une société mère, dite tête d'intégration fiscale, de percevoir l'impôt sur les sociétés (IS) de ses filiales. L'écart entre l'IS perçu et l'IS dû, qui découle de la consolidation des déficits et bénéfices entre filiales, alimente les ressources de la société mère.

- Le fonds de concours de l'État : compte tenu de la tension financière exercée sur le modèle, un fonds de concours de l'État a été constitué. Ce fonds dote SNCF Réseau d'une subvention d'investissement (537 M€ en 2019) permettant des opérations de régénération. Ce fonds est alimenté par les ressources propres de la société

mère, essentiellement les dividendes auquel l'État renonce, tout ou partie du produit d'intégration fiscale ainsi que, le cas échéant, sa trésorerie.

Ces mécanismes illustrent bien le lien d'interdépendance des activités au sein du groupe ainsi que sa vocation : contribuer à une offre ferroviaire dense et robuste.

SNCF Réseau entamera une trajectoire de désendettement à compter de 2024. Cet objectif est encadré par l'actualisation de la « règle d'or » et vise à garantir les investissements de SNCF Réseau tant que son endettement net ne sera pas inférieur à 6 fois sa marge opérationnelle (cible 2026).

1.3 UN GROUPE RESPONSABLE

SNCF, acteur économique majeur engagé dans une démarche RSE avec un fort impact sur les territoires.

17 MDS€ D'ACHATS*
-90% EN FRANCE

25 000
FOURNISSEURS
DONT 13 500 PME

20% DE PME OU TPE
EN MONTANT D'ACHATS

85 M€
D'ACHATS SOLIDAIRES***

>175 000
EMPLOIS INDIRECTS EN FRANCE
CRÉÉS, OU MAINTENUS, PAR LES ACHATS DE SNCF
AUPRÈS DE SES FOURNISSEURS **

56,9/100 NOTE MOYENNE
DE LA PERFORMANCE RSE
DES FOURNISSEURS

PRÈS DE 80 M€ D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE
(REVENTE ET RÉEMPLOI)

UN GROUPE ENGAGÉ DANS LA DURÉE PAR LE LABEL RFR

Depuis 8 ans, l'État reconnaît l'engagement de SNCF en faveur de pratiques d'achats responsables et vertueuses

Valeur partagée à long terme

Dynamique de progrès continu :

- + respect des intérêts des fournisseurs et des sous-traitants
- + impact des achats sur la compétitivité économique
- + intégration des facteurs RSE



* INVESTISSEMENTS ET DÉPENSES, TOUS FINANCEMENTS CONFONDUS HORS PÉAGES, PPP & SOUS-TRAITANCE GEODIS

** SOURCE LOCAL FOOTPRINT® PAR UTOPIES

*** y compris 10 M€ pour KEOLIS

Le contexte dans lequel évolue l'ensemble des États est celui d'une triple urgence aux segments interconnectés :

- Une urgence climatique en réponse à laquelle des changements radicaux de comportements sont nécessaires d'ordre individuel autant que collectif de la part des entreprises ;
- Une urgence territoriale : tous les territoires ne connaissent pas le même niveau de développement ni la même inclusion dans la globalisation des échanges. Ceci crée des asymétries de développement, de ressources fiscales et donc de couverture en services publics.
- Une urgence sociale consécutive à la crise territoriale matérialisée par un accès à l'emploi rendu difficile ainsi que des inégalités de revenus mettant à mal la capacité des ménages à changer leurs modes de vie notamment vers des comportements plus respectueux de l'environnement.

1.3.1 Un engagement social réaffirmé

La responsabilité sociale de la nouvelle SNCF est multiple :

1.2.2.2 La solidarité sur les questions d'emplois

La question de l'emploi est naturellement essentielle. Entreprise de main d'œuvre, les compétences de chacun sont la principale richesse du groupe. Or, la force du groupe est la capacité à changer de métiers, à changer d'activité, à développer ses propres compétences par le maintien des ponts qui relie chaque société et activité.

Ces éléments traduisent le besoin d'une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences fine et territorialisée sur l'ensemble du groupe ainsi que du développement des mobilités entre les entités. Ceci doit permettre d'offrir à chacun une place durable et épanouissante au sein de l'entreprise.

- En tant qu'employeur, le groupe emploie plus de 275 000 personnes à travers le monde. Le groupe doit apporter à chacun les moyens de son épanouissement professionnel ainsi qu'un cadre social protecteur et un environnement rassurant. Élément de la promesse employeur, il s'agit également de relever le défi de l'attractivité de la marque employeur pour attirer et fidéliser les compétences rares et essentielles.

- En tant que donneur d'ordre, le groupe est un acteur majeur de la filière ferroviaire et de l'économie nationale et européenne. Avec près de 17 Mds€ de commande en 2019 auprès de 25 000 fournisseurs, prestataires et sous-traitants, il a contribué à créer ou maintenir plus de 175 000 emplois indirects en France.

- En tant qu'apporteur de solutions de mobilités, SNCF est au cœur de la vie de nombreux français et citoyens d'autres pays. Notre performance opérationnelle et commerciale est une condition de leur qualité de vie, de leur capacité à trouver un emploi et à s'y rendre quotidiennement, à accéder à leurs droits. De ce fait, l'amélioration permanente de nos fondamentaux n'est pas

qu'un enjeu de compétitivité ; c'est un enjeu de justice sociale et d'équité territoriale.

SNCF adhère depuis 2003 aux 10 principes du Pacte Mondial des Nations Unies relatifs aux droits de l'homme, à la lutte contre la corruption, au droit du travail et à la protection de l'environnement. SNCF publie annuellement ses progrès en la matière.

1.3.2 La lutte contre le changement climatique au cœur de l'engagement

Si le secteur des transports émet 30% des gaz à effet de serre (GES) du pays, le ferroviaire n'y participe qu'à hauteur de 0,4% pour respectivement 11% et 9% des personnes et des marchandises transportées. La volonté de SNCF est de contribuer à la transition énergétique en réduisant la consommation d'énergie, en augmentant l'efficacité dans son utilisation et en exploitant de nouvelles énergies moins émettrices de GES et de particules.

En référence à l'Accord de Paris, SNCF a défini un objectif pour être conforme à l'engagement pris par les États lors de la COP21. L'objectif est de réduire de 26% les émissions de CO₂e d'ici 2030. Cet objectif concerne les activités ferroviaires. Il a été validé par l'initiative Science Based Targets.

SNCF a décidé en 2019, de se positionner en leader de la transition écologique avec les territoires, en proposant une cible qui soit en conformité avec les engagements français, plus ambitieux que l'Accord de Paris. L'objectif est d'atteindre la neutralité des émissions de CO₂e d'ici 2035. La démarche « neutralité carbone SNCF en 2035 » vise à établir la feuille de route du Groupe SNCF (y compris Geodis et Keolis). Elle consiste à identifier les leviers de réduction des émissions de CO₂e, les efforts à consentir pour parvenir à une réduction significative dans les 15 ans à venir. Elle permet d'identifier ce qu'il resterait à compenser en 2035 pour équilibrer les émissions restantes afin « d'être neutre ».

1.3.2.1 Les enjeux énergétiques

Les enjeux sont de deux natures :

– Consommer moins d'énergie

La question de la consommation est au cœur des « gestes métiers » et donc des processus. L'éco-stationnement du matériel, l'éco-conduite ou le développement du *smart grid ferroviaire* sont des leviers importants de réduction des volumes d'énergie consommés. Leur généralisation contribue au verdissement des transports autant qu'à la réduction des coûts de production liés à l'énergie.

– Réduire l'intensité carbone de l'énergie consommée

Les nouvelles motorisations en cours de développement représentent des solutions durables pour remplacer les trains diesel. Ainsi, le train hybride, le train à hydrogène ou les biocarburants contribuent à réduire notre empreinte.

L'expérimentation menée d'abord sur une première rame TER hybride permettra de mesurer les gains effectivement réalisés, de vérifier les performances de traction, et de tester les nouvelles fonctionnalités développées. Cette première rame circulera en essais à partir de fin 2020 et en 2021, puis entrera en service commercial l'année suivante. Dans un second temps, un déploiement en série sera envisagé à l'horizon 2023.

Ce projet est mené par SNCF avec ALSTOM, avec la mobilisation et la participation financière des Régions Occitanie, Grand Est, Nouvelle-Aquitaine et Centre-Val de

Loire. La première rame qui sera hybridée sera mise à disposition par la Région Occitanie.

En 2019, SNCF a poursuivi les discussions sur le train à hydrogène avec Alstom et plusieurs Régions intéressées dont Occitanie, Bourgogne-Franche Comté, Auvergne-Rhône Alpes et Grand-Est afin de définir précisément les conditions de circulation de trains pilotes. Les premières circulations en essais sont envisagées pour 2022.

Un test de biocarburant B100 de colza sur banc moteur Régiolis a été réalisé au 1er semestre 2019.

L'expérimentation a été conduite à l'IFPEN (Institut Français du Pétrole et des Énergies Nouvelles) dans le cadre d'un partenariat de la Direction de l'Énergie avec TERRES UNIVIA (Interprofession des huiles et protéines végétales). Si les essais sont concluants, le B100 pourrait constituer une énergie transitoire pour sortir à court terme des énergies fossiles et diminuer l'impact environnemental du ferroviaire. Une expérimentation en condition réelle est prévue en 2020 sur une mini-flotte d'engins thermiques.

SNCF accentuera, dans les prochaines années, son recours aux énergies renouvelables, notamment dans la perspective de l'autoconsommation dans ses emprises, ce qui pourrait à long terme réduire les coûts d'achat d'énergie et sécuriser les approvisionnements de l'entreprise. En 2019, SNCF a signé un contrat avec la société Voltalia pour l'achat direct d'électricité solaire produite en France, d'une capacité de près de 150 mégawatt, pendant 25 ans. Trois centrales solaires vont être construites et exploitées par Voltalia. Leur mise en service est prévue en 2022-2023. La production annuelle totale de ces trois parcs s'élèvera à plus de 200 gigawatt-heure, soit l'équivalent de la consommation de 40 000 foyers.

1.3.2.2 Maîtriser les ressources et les impacts environnementaux

– Éco conception et économie circulaire

L'économie circulaire est un axe majeur de la stratégie de développement durable du Groupe SNCF. Industrie consommatrice de matériaux (rail, matériel roulant, gares), SNCF développe depuis 2013 une politique visant à limiter la consommation de ressources, réduire les déchets dans l'ensemble de ses processus d'exploitation, et valoriser les produits en fin de vie (ballast, traverses, rails, appareils de voie, caténaire) ; soit directement ou indirectement par leur réemploi sur le réseau, soit auprès d'autres filières.

– Chaque année, des matériels roulants (voitures Corail, de service, locomotives, TGV...) arrivent en fin de vie et sont radiés du parc. Ces matériels sont pour l'essentiel constitués d'éléments valorisables (acier, inox, cuivre, moteurs électriques...). En 2019, près de 870 caisses de trains ont été démantelées. Les matières récupérées (acier, inox, cuivre, aluminium...) sont recyclées en poutrelles, cornières, tabliers de pont, câbles, fils béton ou laminé. SNCF agit concrètement, avec la mise en place de filières de démantèlement grâce à la massification des volumes, qui contribuent à l'essor d'une industrie de l'économie circulaire ferroviaire.

Au regard de l'accélération de l'épuisement des ressources, et des impacts de la production de matières et des déchets sur l'environnement et la biodiversité, SNCF a décidé de renforcer dès 2019 son action en s'engageant dans une trajectoire vers le « zéro déchet » d'ici 2035.

– Le système de management environnemental

SNCF est engagée depuis de nombreuses années dans une démarche environnementale certifiée ISO 14001 pour ses sites industriels et a mis en place une démarche de Système de Management Environnemental (SME) adapté, dans tous les établissements opérationnels.

En 2019, un audit interne des systèmes de management de l'environnement a été réalisé. Les conclusions ont donné lieu à l'élaboration d'un plan d'actions en cours de déploiement. Cet audit sera complété en 2020, par une monétisation des risques identifiés afin de faciliter et d'orienter la prise de décisions de l'entreprise et des responsables d'établissement.

– Maîtrise des impacts sonores et des émissions dans l'air

La question des nuisances sonores est un sujet de santé pour les riverains des voies. Avec près de 56 000 bâtiments potentiellement points noirs bruit (PNB), abritant environ 500 000 personnes, recensés le long du réseau ferré national, la réduction des nuisances sonores ferroviaires est une priorité notamment en Île-de-France et Auvergne-Rhône Alpes. En 2019, SNCF a contribué à la mission de médiation du CGEDD, mandatée par la Ministre de la Transition écologique et solidaire, portant sur le bruit le long des lignes à grande vitesse L'Océane et Bretagne Pays de Loire. Suite à cette mission, des travaux complémentaires de protection contre le bruit vont être réalisés sur ces lignes, pour un budget total de 33 M€.

SNCF met en œuvre un programme de surveillance et de recherche de solutions d'amélioration de la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines. Plusieurs technologies de réduction des particules ont été testées en 2019 et de nouvelles le seront en 2020. L'objectif est d'établir un plan de réduction des concentrations de particules en gare souterraine, en agissant à l'émission et en gare. Des informations sur les actions en cours et sur les résultats de mesure sont disponibles sur le site internet: <https://www.transilien.com/fr/page-editoriale/mesurer-la-qualite-de-lair-interieur>

– Préservation de la biodiversité

Avec 30 000 km de lignes et 100 000 hectares d'emprise, SNCF interagit en permanence avec la nature. Elle œuvre pour concilier pratiques industrielles et biodiversité, et s'est ainsi engagée en 2018 dans Act4Nature. (premier évènement français qui regroupe 65 entreprises qui s'engagent en faveur de la protection de la biodiversité). Dans le cadre de cet engagement, SNCF Réseau a notamment développé, en collaboration avec la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO), un « serious game » destiné à former ses agents de maintenance à adapter leurs pratiques de manière favorable à la biodiversité.

– Diminution de l'utilisation des produits phytosanitaires

SNCF met en œuvre depuis 2005 une politique d'actions raisonnées en matière de maîtrise de la végétation, basée notamment sur l'amélioration continue des pratiques de désherbage (trains désherbeurs équipés de GPS professionnels), recours à des solutions alternatives sur des zones très ciblées. Cette démarche permet de limiter l'utilisation de produits phytosanitaires le long des voies (diminution par 4 en 20 ans). Dans la continuité, SNCF se prépare maintenant à l'arrêt de l'usage du glyphosate d'ici 2021.

De nouvelles techniques et alternatives à l'utilisation du glyphosate sont testées depuis 2019 ou sont à l'étude :

– à moyen terme, l'usage d'herbicides alternatifs s'appuyant sur les nouveaux produits de bio contrôle, des moyens de traitement optimisés dans le sens de la

réduction des consommations (trains à détection) et un panel de solutions adaptées à certaines situations : l'ensemencement choisi sur voies de service et pistes, géotextiles, robots de fauche sur pistes des lignes à grande vitesse ;

– à long terme, des alternatives sans herbicide comme des technologies nouvelles de type ondes et impulsions électriques.

1.3.3 SNCF, un partenaire naturel et engagé pour le développement des territoires

La relation entre le groupe et les territoires est naturelle et historique : toujours les transports ont permis le désenclavement et le développement des territoires, des agglomérations et des centres villes.

Les territoires connaissent aujourd'hui de grandes mutations : la métropolisation et la globalisation, la désindustrialisation de territoires, le vieillissement de la population, leur volonté de réduire leur empreinte énergétique.

Tous les métiers du groupe sont une part de la réponse : accompagner le développement du mass transit tout en redynamisant les lignes de dessertes fines du territoire, augmenter les capacités des grandes gares tout en maintenant un maximum de gares ouvertes dans des conditions acceptables, accompagner *tous* les territoires dans le développement de services de mobilité adaptés à leurs enjeux démographiques, environnementaux et financiers.

Ainsi, le groupe initie une nouvelle approche stratégique territoriale avec ses clients autorités organisatrices pour les accompagner dans l'optimisation de l'utilisation de leurs infrastructures et solutions de transports. Dans ces démarches, SNCF mobilise l'ensemble des entités du groupe afin d'apporter des solutions globales de mobilité adaptées aux spécificités de chaque territoire.

SNCF Développement apporte son soutien à l'économie locale affectée par la transformation des implantations industrielles du Groupe. Depuis 2011, 613 entrepreneurs ont été soutenus parmi lesquels 1 999 emplois ont été financés pour un montant total de 10,4 M€. En 2019, SNCF Développement a accompagné 44 entrepreneurs, financés à hauteur de 484 K€ et a renforcé son action dans les territoires par l'ouverture d'une École des Nouvelles Compétences à Villetaneuse.

SNCF est historiquement engagée dans les PIMMS (Points d'Information et de Médiation Multi Services) partenaires de SNCF et Keolis. Ils ont accompagné en 2019, plus de 550 000 personnes dans leurs démarches administratives et sociales du quotidien : mobilité, emploi, santé, logement, administration, etc.

La Fondation du Groupe SNCF, de son côté, consacre un budget de 5 M€ par an à 3 domaines, l'éducation, la culture et la solidarité. En 2019, elle a soutenu 702 associations. Ses actions reposent sur 3 leviers : la co-construction avec les entreprises et associations, l'ancrage territorial avec le réseau de correspondants et l'engagement des salariés qui soutient à la fois l'engagement bénévole des salariés du groupe ainsi que le mécénat de compétences (4000 salariés en 5 ans).

1.4 UN GROUPE AMBITIEUX ET COMPÉTITIF

1.4.1 La concurrence : nous y sommes prêts

1.4.1.1 Un monde en évolution

En décembre 2020, l'ensemble des transporteurs du groupe seront en concurrence sur tout ou partie de leurs marchés :

- Les autorités organisatrices régionales peuvent lancer des appels d'offre depuis décembre 2019 et tout nouveau contrat devra faire l'objet d'une mise en concurrence dès 2023 ;

- À compter de décembre 2020, le transport ferroviaire domestique de longue distance sera également ouvert à la concurrence.

Les autres activités connaissent déjà la concurrence (Geodis et Keolis naturellement mais également Fret sur le transport ferroviaire de marchandises, Eurostar et Thalys sur le transport ferroviaire international).

Pourtant, les activités qui « découvrent » la concurrence intra modale connaissent déjà la compétition et s'y sont préparées.

La voiture demeure un concurrent historique puissant. Symbole de liberté et d'autonomie, la voiture particulière est encore le premier mode de transport en France. En raison de notre engagement écologique, ce constat nous incite à travailler notre modèle de développement : mieux irriguer en transports collectifs les territoires dans lesquels aucune solution de report à la voiture n'existe, approfondir notre capacité à accompagner nos clients de bout en bout de leurs parcours.

L'aérien également connaît une croissance continue. L'aérien *low cost* nous rappelle combien nos clients ont une capacité accrue à comparer les offres et à arbitrer entre la fiabilité, le temps de parcours et le prix.

Les nouveaux services se développent : sur la mobilité urbaine avec l'ensemble des modes partagés (de la voiture à la trottinette) rebattant les cartes de la gouvernance de l'espace public pour nos clients collectivités, sur la mobilité longue distance avec les cars librement organisés ou le covoiturage que nous devons approcher comme des « partenaires » capables d'apporter des solutions de mobilités complémentaires.

Sur le champ de l'information voyageurs et de la distribution, les appétits s'aiguisent et le marché s'internationalise laissant émerger des acteurs de toutes natures : des géants du numériques aux start-up locales, des transporteurs historiques aux plateformes misant sur « l'expérience utilisateur » à la croissance rapide. Sur un marché au modèle économique incertain qui vise l'intermédiation de services dont les marges sont faibles, un nouveau monde s'ouvre pour les distributeurs, accéléré par l'environnement législatif et réglementaire qui entend faire émerger rapidement le MaaS (*mobility as a service*, solution digitale intégrée permettant de planifier un trajet, de disposer des informations, de réserver, de payer et de disposer des titres), cible ultime de l'intermodalité.

En matière de transport de marchandises, la concurrence se renforce encore. L'explosion mondiale des flux de marchandises concomitante à la forte concentration des acteurs crée des pressions fortes sur les niveaux de marges et les attentes en matière de qualité de service ; les engagements des collectivités contre les nuisances (bruit, émissions) augmentent les contraintes d'accès notamment aux cœurs de villes que nous devons accompagner ; les attentes des consommateurs d'une livraison sans cesse moins chère, plus proche et plus

rapide invitent à développer de nouvelles solutions sur un marché du B2C risqué et très évolutif.

Le monde dans lequel évolue le groupe est en mutation rapide et constante. Ceci est parfois contre-intuitif pour des activités qui, par essence, sont peu flexibles en raison de la rigidité de nos infrastructures et la durée de vie de nos investissements. L'émergence des nouveaux modèles économiques nous met en tension et nous oblige à rechercher une plus grande agilité et une plus grande adaptabilité à l'évolution des besoins : comment réagir face à une société de VTC qui ne détient aucun véhicule ni chauffeur ? Face à un transporteur ferroviaire ultra *low cost* qui ne détient aucun train ? Ou un assistant à la mobilité qui tire des revenus non de l'information apportée mais de la publicité vendue ?

1.4.1.2 Des atouts éprouvés pour atteindre les objectifs

Pourtant, dans ce monde en mutation rapide, le groupe a prouvé sa capacité à faire et à être utile pour les territoires, la lutte contre le changement climatique et les clients :

- TER, par la mise en œuvre de son plan stratégique CapTER a permis de redresser les trafics voyageurs, offrant aux territoires une alternative à la voiture.

- Voyages, en revoyant son offre notamment avec la politique des petits prix et une meilleure segmentation de ses services, a optimisé sa rentabilité et accru son activité. La grande vitesse est ainsi une offre crédible face à l'aérien *low cost* et l'arrivée de nouveaux concurrents.

Les plans stratégiques des activités sont fondés sur la concurrence : la réduction des coûts permettant d'optimiser la rentabilité des actifs et la restitution de la productivité aux clients via une maîtrise des prix, le reformatage des offres permettant des services plus adaptés à la diversité des besoins, la digitalisation des process au service des clients et de la production.

Geodis compte parmi les 10 principaux acteurs mondiaux de la logistique, présent dans 120 pays.

Keolis est le premier opérateur mondial de mobilité urbaine, ayant fait évoluer son activité pour accompagner les évolutions (numérique, nouvelles mobilités, vélos) et diversifier ses modes.

Le groupe est ainsi prêt à évoluer dans un monde pleinement concurrentiel.

1.4.2 L'innovation comme méthode

Si SNCF a su résister à l'arrivée de la concurrence et même développer sa compétitivité, c'est qu'elle a su apporter des solutions nouvelles capable d'attirer les clients et de réduire ses coûts.

1.4.2.1 L'innovation au service des clients

La capacité à mettre le client (AO, voyageur, transporteur, chargeurs) au cœur de la transformation de l'offre conditionne la fidélité et la croissance. Cette conviction se décline dans l'ensemble des métiers.

L'innovation du groupe se concentre largement sur la digitalisation des offres :

- Ainsi, concernant SNCF Réseau, la digitalisation des process met l'accent sur la capacité à construire des sillons plus robustes et plus agiles tout en conservant une parfaite neutralité. Le projet SIPH doit permettre d'optimiser l'infrastructure pour augmenter les sillons à volume constant.

- Le développement des plateformes digitales fait partie des tendances lourdes qui touchent l'ensemble des

marchés. Ainsi le groupe entend se positionner sur le MaaS pour répondre aux besoins de nos clients d'une offre individualisée, fluide, intégrée, de bout en bout. Sur la base des technologies existantes, SNCF dispose des atouts pour atteindre cette cible convoitée par nombre d'acteurs.

L'adaptation repose également sur des innovations économiques et organisationnelles permettant de mieux répondre aux enjeux propres à chaque client.

– Le lancement de Ouigo a été le marqueur fort de la stratégie de Voyages de réduire les prix de l'offre. Au-delà du positionnement commercial, Ouigo est une nouvelle manière de produire du train ; il s'agit d'un nouveau modèle industriel et une nouvelle approche de la gestion d'actifs.

– Par sa politique de segmentation des offres, TER tend à mieux répondre aux enjeux de mobilité de chaque territoire. En adaptant le matériel, les plans de transports et les interconnexions, TER est en mesure d'apporter des solutions de mobilités plus territorialisées et en phase avec les enjeux de développement local.

1.4.2.2 L'innovation industrielle

L'innovation dans les process industriels est également un enjeu majeur : enjeu de fiabilisation de la production, enjeu de performance industrielle et économique.

Ainsi, concernant la gestion d'actifs, la valorisation des données est essentielle de manière à développer des modèles prédictifs propres à permettre l'intervention de maintenance avant la panne ou l'urgence. Applicable au

matériel roulant, au réseau ferré, à l'immobilier, la prédictivité est un levier de maîtrise des coûts.

Autre levier technologique, la robotisation : le développement du train télécommandé puis autonome est en bonne voie, offrant des perspectives majeures notamment pour le transport de marchandises ; les exosquelettes sont également une approche nouvelle permettant un équilibre entre la productivité et la lutte contre les troubles musculosquelettiques des salariés.

Enfin, les relations sol-bord (capacité de l'infrastructure à dialoguer avec les trains) doit permettre de réduire les interventions sur l'infrastructure et augmenter la fiabilité des circulations. À ce titre, le déploiement de l'ERTMS (Système européen de gestion du trafic ferroviaire - initiative européenne qui vise à harmoniser la signalisation ferroviaire en Europe) générera des gains de productivité importants pour le gestionnaire d'infrastructure.

La Nouvelle SNCF est un Groupe cohérent et solidaire, conscient de ses responsabilités :

- Responsabilité sociétale face aux urgences qui nous obligent à agir de manière rapide, agile et efficace ;
- Responsabilité économique et financière pour atteindre et assurer l'équilibre durable du système ferroviaire ;
- Responsabilité vis-à-vis des clients qui sont le cœur et l'âme de nos métiers et qui doivent guider au quotidien nos décisions pour une qualité de service sans cesse meilleure et reconnue.

2. LE GROUPE SNCF EN QUELQUES CHIFFRES

En millions d'euros	31/12/2019 avec IFRS16	31/12/2019 sans IFRS16	31/12/2018
Chiffre d'affaires	35 120	35 122	33 311
Marge opérationnelle	5 591	4 619	4 020
Résultat net de l'exercice	-773	-728	213
Résultat net - part du groupe	-801		141
Résultat net récurrent - Part du groupe (1)	-301		-214
Investissements nets (2)	5 237	5 310	5 077
Investissements tous financements (3)	9 865	9 932	8 868
Cash Flow Libre (4)	-2 349	-2 349	-2 560
ROCE (5)	2,7%	2,5%	2,2%
Endettement net du groupe SNCF	60 281	60 508	56 647
dont endettement net de SNCF Réseau	51 852	51 852	49 590
Effectifs	276 350		272 721
Emissions de gaz à effet de serre de la traction ferroviaire en milliers de tonnes équivalent CO2 (données EPIC)	617		671
Consommation totale d'énergie pour la traction en GWh (données EPIC)	7 998		8 007

(1) Définition du résultat net récurrent en point 3.4.2.

(2) Les investissements nets sont obtenus par la somme :

En millions d'euros	31/12/2019 avec IFRS16	31/12/2019 sans IFRS16	31/12/2018
des lignes de l'état des flux de trésorerie :			
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	8 371	8 371	7 794
- Subventions d'investissement reçues	-3 120	-3 115	-2 413
- Nouveaux actifs financiers de concession	1 494	1 494	1 028
- Encaissement sur actifs financiers de concession	-1 508	-1 508	-1 379
des investissements en location financement détaillés en note 4.1 des comptes consolidés annuels	0	67	46
Total investissements nets	5 237	5 310	5 077

(3) Les investissements tous financements sont obtenus par la somme :

En millions d'euros	31/12/2019 avec IFRS16	31/12/2019 sans IFRS16	31/12/2018
des lignes de l'état des flux de trésorerie :			
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	8 371	8 371	7 794
- Nouveaux actifs financiers de concession	1 494	1 494	1 028
des investissements en location financement détaillés en note 4.1 des comptes consolidés annuels	0	67	46
Total investissements tous financements	9 865	9 932	8 868

(4) Le Cash Flow Libre est obtenu par la somme :

En millions d'euros	31/12/2019 avec IFRS16	31/12/2019 sans IFRS16	31/12/2018
des lignes de l'état des flux de trésorerie :			
- CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	3 551	2 718	2 217
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-8 371	-8 371	-7 794
- Subventions d'investissements reçues	3 120	3 115	2 413
- Remboursement des obligations locatives	-918	0	0
- Remboursements des créances financières de location IFRS 16	1	0	0
- Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	350	349	366
- Nouveaux actifs financiers de concession	-1 494	-1 494	-1 028
- Encaissement sur actifs financiers de concession	1 508	1 508	1 379
- Incidence de la variation du BFR	-170	-162	112
de la variation du BFR IS inclus dans la ligne « Impôts (décaissés) encaissés » de l'état des flux de trésorerie	24	24	-208
des intérêts courus sur obligations locatives IFRS 16 inclus dans la ligne « Intérêts payés sur obligations locatives » de l'état des flux de trésorerie	18	0	0
des dividendes reçus des entités mises en équivalence inclus dans la ligne « Dividendes reçus » de l'état des flux de trésorerie	31	31	30
des investissements en location financement détaillés en note 4.1 des comptes consolidés annuels	0	-67	-46
Total Cash Flow Libre	-2 349	-2 349	-2 560

(5) ROCE ou return on capital employed = résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence sur capitaux employés moyens. Les capitaux entrant dans ce calcul sont la somme algébrique des capitaux propres (y compris les participations ne donnant pas le contrôle - intérêts minoritaires) et de l'endettement net. Ils sont retraités des dépréciations d'actifs. La moyenne avec les capitaux employés de l'année précédente forme les capitaux employés moyens.

3. ACTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS DU GROUPE SNCF

3.1 LES RÉALISATIONS MAJEURES DES ACTIVITÉS EN 2019

3.1.1 Une année 2019 marquée par une triple performance...

Une performance opérationnelle satisfaisante liée à la poursuite des programmes fondamentaux sur la sécurité (Prisme : -21% d'événements de sécurité majeurs sur l'année et -50% depuis le lancement en 2015), la robustesse de la production (H00 : régularité ferroviaire annuelle historique de 89,0% contre 86,9% en 2018) et

l'information voyageurs (FIRST : lors de 79 % des incidents, une estimation de retard a été diffusée aux voyageurs en moins de 10 minutes, contre 64% en 2018).

Une performance commerciale avec une croissance de l'activité sous l'impulsion de :

– La poursuite du déploiement des nouvelles offres voyageurs (TGV INOUI, Atlantique, OUIGO), ainsi que l'expansion sur les marchés internationaux (croissance de Thalys liée notamment au lancement de la nouvelle route Amsterdam - Roissy Charles de Gaulle - Marne la Vallée, Eurostar parvient à rester stable bien que pénalisé par la grève des douaniers français et par l'incertitude liée au Brexit en 2019) permettent à Voyages SNCF d'enregistrer +4,2% de croissance de son activité (+3,3% hors effet

grèves de 2018 et 2019). Les trafics de Voyages SNCF sont en croissance de +4,1% en 2019.

– TER bénéficie d'une croissance dynamique du trafic ainsi que de la reprise des lignes Intercités Hauts-de-France. La croissance des trafics est également dynamique pour Transilien.

– En termes de satisfaction clients, 2019 marque une nette amélioration. L'augmentation de la satisfaction des clients atteint son plus haut niveau global (TGV 82% soit +3 points et TER niveau historique à 85,9% soit +4,2 points) grâce aux efforts d'investissement dans la modernisation du réseau ferroviaire, au renouvellement accéléré du matériel roulant et à la qualité de service des équipes.

– Keolis affiche une croissance de son activité de +10% grâce à son développement à l'international (+18% avec notamment l'Australie, États-Unis, Royaume-Uni) et au renforcement de sa position sur le marché français (croissance de +2% de l'activité), malgré une forte concurrence.

– En ce qui concerne le transport ferroviaire de marchandises, progression du trafic de +7,1% par rapport à 2018, grâce à la croissance des filiales ferroviaires (notamment Espagne et Belgique) qui compense la baisse de Fret SNCF en France, fortement impacté par les grèves de 2018 et 2019.

– Pour Geodis, les activités de logistique contractuelle progressent, notamment aux États-Unis, ainsi que la distribution & express en France, contrairement à l'activité de commissionnaire de transport (impactée par une dégradation des volumes sur le fret aérien) et aux activités d'optimisation de la Supply Chain et du transport routier.

Une performance financière se traduisant notamment par la progression de la marge opérationnelle. Elle atteint 5,6 Mds€ (4,6 Mds€ hors mise en œuvre de la norme IFRS 16 qui améliore comptablement de +972 M€ la marge opérationnelle en 2019 vs 2018) grâce, entre autres, à la réussite des plans de performance qui génèrent 560 M€ de gains de compétitivité supplémentaires sur l'année (réduction de coûts mais aussi politique commerciale, performance Achats etc.).

Hors effets des grèves de 2018 et 2019, à périmètre, normes et change constants, la marge opérationnelle est en hausse de près de 430 M€ par rapport à 2018.

Dans un contexte d'investissements record, le niveau de cash-Flow Libre est globalement stable hors effets des grèves de 2018 et 2019, grâce au pilotage et à la maîtrise du cash-flow. La progression de la marge opérationnelle a permis de financer la hausse des investissements financés en propre.

3.1.2 ...mais lourdement ternie par les effets de la grève liée à la réforme des retraites...

La grève interprofessionnelle liée à la réforme du régime des retraites débutée le 5 décembre a fortement pesé sur l'activité et les résultats de l'exercice 2019 du Groupe SNCF. Ce conflit social a représenté à fin 2019, avec 27 jours de grève, une perte de chiffre d'affaires de l'ordre de -690 M€. En termes de perte d'exploitation, cela représente -614 M€ (en marge opérationnelle) à fin 2019 en tenant compte à la fois du coût direct de la grève et des mesures exceptionnelles prises par SNCF afin d'en limiter les conséquences pour ses clients : plans de transport adaptés quotidiennement, efficacité de l'appli SNCF, assistance en gare, bus de substitution, offres alternatives et partenariats, nombreuses offres commerciales et mesures de remboursements, etc.

3.1.3 ...à fin décembre, la croissance du Groupe est préservée avec un niveau d'investissement record

À fin 2019, le chiffre d'affaires du Groupe SNCF s'établit à 35,1 Mds€ avec une croissance de +5,1%. À noter que sur le 2nd semestre 2019, malgré la forte perte de chiffre d'affaires liée à la grève de décembre, le Groupe parvient à maintenir un niveau d'activité comparable au second semestre 2018.

Afin de conduire sa mission de modernisation des infrastructures ferroviaires, SNCF accélère les investissements sur l'année 2019. Ils atteignent un niveau historique de près de 10 Mds€ dont 5,2 Mds€ financés en propre, pour les infrastructures ferroviaires et les matériels roulants.

95% des investissements sont réalisés en France pour les activités ferroviaires au bénéfice des clients et des territoires.

Le groupe SNCF, parmi les premiers employeurs français, continue également à recruter avec 12 600 nouveaux collaborateurs en France en 2019, dont un tiers au sein des activités ferroviaires.

Le résultat net récurrent est négatif de -301 M€. Hors l'effet de la grève de décembre 2019, le résultat net récurrent du Groupe serait positif de +313 M€.

Le résultat net part du Groupe s'établit à -801 M€, lourdement dégradé par la perte d'exploitation liée à la grève de décembre (-614 M€) et à des éléments comptables non récurrents et non cash pour -500 M€ (dont dépréciation des Impôts Différés Actifs).

Le contexte 2019 où le montant des investissements atteint un niveau record avec une marge opérationnelle lourdement impactée par la grève conduit à un niveau de cash-Flow libre négatif de -2,35 Mds€ (dont 2,5 Mds€ de cash-flow libre contributif négatif de SNCF Réseau et 0,6 Md€ de perte liée à la grève). Hors SNCF Réseau, les activités génèrent un cash-flow libre positif. À noter, la situation financière de SNCF Réseau, qui avant la reprise partielle de sa dette par l'État au 1^{er} janvier 2020, est structurellement dans l'incapacité de financer ses investissements. En 2019, SNCF Réseau investit en propre pour 3 Mds€ avec une capacité d'autofinancement de 0,5 Md€. La reprise de 25 Mds€ de la dette de SNCF Réseau en 2020, réduisant ainsi les coûts financiers, conduiront à une nette amélioration de son niveau de cash-flow libre.

La dette nette du Groupe atteint 60,3 Mds€ à fin 2019, dont 51,9 Mds€ au titre de SNCF Réseau, en augmentation de 3,6 Mds€ dont notamment :

- le cash-flow libre négatif de SNCF Réseau en contributif au Groupe pour -2,5 Mds€ ;
- la perte liée à la grève de décembre pour -0,6 Md€ ;
- les acquisitions programmées et destinées à valoriser les participations pour -0,5 Md€.

À titre indicatif, le montant de la dette nette du Groupe après reprise partielle de la dette de SNCF Réseau par l'État pour 25 Mds€ le 1er janvier 2020, comme prévu dans le cadre de la réforme ferroviaire, s'établit à environ 35 Mds€.

3.2 AUTRES FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2019

3.2.1 Réforme du ferroviaire

La Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée au Journal officiel de la République française (Le Nouveau Pacte Ferroviaire) entrée en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2020, modifie fortement l'organisation actuelle du groupe SNCF. Elle se décline autour des axes suivants :

- Construire une nouvelle organisation du groupe SNCF au 1^{er} janvier 2020, avec pour objectif de transformer le groupe SNCF en un grand groupe public unifié et intégré constitué d'une société anonyme à capitaux publics, SNCF, détenant notamment deux sociétés, SNCF Voyageurs et SNCF Réseau selon les missions suivantes ;
 - la société nationale SNCF (anciennement EPIC SNCF Mobilités jusqu'au 31 décembre 2019), chargée d'animer et de piloter le groupe public unifié et, notamment, d'en assurer le pilotage stratégique et financier et d'en définir l'organisation ;
 - la société SNCF Voyageurs créée au 1^{er} janvier 2020, ayant pour mission d'exploiter les services de transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national ; et
 - SNCF Réseau, ayant pour mission notamment d'assurer l'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, la gestion opérationnelle des circulations sur ce réseau et des gares de voyageurs.
- Transformation en société anonyme au 1^{er} janvier 2020 : SNCF Réseau et SNCF Voyageurs deviennent des sociétés anonymes, détenue par la société mère du groupe public unifié SNCF et qui est elle-même une société nationale à capitaux publics (la "Société Holding"). Le Nouveau Pacte Ferroviaire prévoit l'incessibilité du capital détenu par l'État dans la Société Holding ainsi que du capital détenu par la Société Holding dans SNCF Réseau et SNCF Voyageurs (voir ci-dessous).
- L'entité Gares & Connexions est détenue à 100% par SNCF Réseau ;
- L'arrêt du recrutement sous le statut de cheminot à compter du 1^{er} janvier 2020. Les employés cheminots avant cette date pourront continuer de bénéficier du statut. En parallèle de cette transformation, des négociations au niveau de la branche ferroviaire sont entreprises ;
- Définir les modalités de la réussite de l'ouverture à la concurrence de l'activité de transport de personne en France ; et
- Mettre en place une nouvelle gouvernance.

Le Nouveau Pacte Ferroviaire a été complété par l'Ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF (l'"Ordonnance") en ce qui concerne le fonctionnement et la création du nouveau groupe public unifié (GPU) remplissant les missions de service public dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité.

Transformation du groupe SNCF actuel en un groupe public unifié

A la date du 1^{er} janvier 2020, les opérations suivantes ont été réalisées :

- Transfert par voie d'apport à la valeur nette comptable de l'EPIC SNCF Mobilités à une société anonyme SNCF Gares & Connexions nouvellement créée et dont il détient l'intégralité du capital, de l'ensemble des biens, droits et obligations attachés aux activités de gestion des gares de

voyageurs. Les titres de cette société anonyme ont été transférés à leur valeur nette comptable à l'EPIC SNCF Réseau qui transfère également l'ensemble de ses biens, droits et obligations liés à la gestion des gares publiques de voyageurs.

- Transfert par voie d'apport à la valeur nette comptable de l'EPIC SNCF Mobilités à une société anonyme SNCF Voyageurs dont il détient l'intégralité du capital, de l'ensemble de ses biens, droits et obligations attachés à ses activités de transport de passagers.
- Transfert par voie d'apport à la valeur nette comptable de l'EPIC SNCF Mobilités à une société anonyme simplifiée Fret SNCF dont il détient l'intégralité du capital, de l'ensemble des biens, droits et obligations à l'exception de la dette financière qui n'est pas transférée, attaché aux activités en France et hors de France relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de marchandises (faisant partie actuellement de la Branche SNCF Logistics).
- Les périmètres des biens, droits et obligations transférés ont été approuvés par des arrêtés conjoints du ministre chargé des transports, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget, publiés le 17 décembre 2019 au Journal officiel de la République française.
- L'EPIC SNCF a été dissout de plein droit et l'intégralité de ses biens, droits et obligations ont été repris à leur valeur nette comptable dans le cadre d'une dévolution universelle de patrimoine ("fusion-absorption") par l'EPIC SNCF Mobilités.
- L'EPIC SNCF Mobilités est devenue une société nationale à capitaux publics renommé société nationale SNCF.
- L'EPIC SNCF Réseau est devenue une société anonyme, dont l'intégralité du capital est attribuée à la société nationale SNCF.

Les transformations des établissements SNCF Réseau et SNCF Mobilités en sociétés anonymes n'emportent ni création de personnes juridiques nouvelles ni cessation d'activité, et les droits et obligations de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités ne sont pas affectés par ces changements.

A compter du 1^{er} janvier 2020, le nouveau groupe public unifié remplissant les missions de service public dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité est ainsi constitué de la société nationale SNCF (anciennement l'EPIC SNCF Mobilités) détenant plusieurs filiales, parmi lesquelles SNCF Voyageurs et SNCF Réseau (anciennement l'EPIC SNCF Réseau).

Objet de la nouvelle société nationale SNCF

La société nationale SNCF a désormais pour objet d'animer et de piloter le groupe public unifié et notamment d'en assurer le pilotage stratégique et financier et d'en définir l'organisation.

Elle définit et conduit notamment les politiques industrielle et d'innovation, de ressources humaines, de valorisation et de gestion des actifs du groupe public unifié.

Elle assure également (i) des fonctions mutualisées, exercées au bénéfice de l'ensemble du groupe public unifié et (ii) des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national.

Par ailleurs, l'État a annoncé les engagements suivants :

- Une nouvelle règle d'or relative au financement des investissements de développement réalisés par SNCF Réseau couvrira un domaine plus large.
 - La reprise par l'État de la dette de SNCF Réseau pour 35 Mds€ dont 25 Mds€ en janvier 2020 et 10 Mds€ supplémentaires en 2022 conformément aux annonces faites par le Premier ministre le 25 mai 2018.
 - La limitation de l'évolution du tarif des péages au niveau de l'inflation pour les activités non conventionnées.
- Plusieurs décrets publiés le 30 et 31 décembre 2019 sont venus complétés et précisés les ordonnances prises par le Gouvernement notamment :
- Décret n°2019-1582 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau, avec une nouvelle règle d'or couvrant un domaine plus large et ayant pour objectif d'éviter le surendettement du gestionnaire d'infrastructure,
 - Décret n°2019-1527 relatif aux conditions de saisine de l'Autorité de régulation des transports sur la nomination, le renouvellement ou la révocation du dirigeant de SNCF Réseau,
 - Décret n°2019-1575 relatif aux conditions d'aliénation des terrains bâtis ou non appartenant au domaine privé de l'État géré par SNCF Réseau ou sa filiale prévues à l'article L.3211-13-1 du code général de la propriété des personnes publiques,
 - Décret n°2019-1516 relatif aux règles de gestion domaniale à la société SNCF Réseau et à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L.2119-9 du code des transports. Ce décret précise le régime des biens confiés par l'État à SNCF Réseau et à sa filiale chargée de la gestion unifiée des gares,
 - Et de l'arrêté opérant la reprise de dette de SNCF Réseau par l'État pour la première partie de 25 Md€ au 1er janvier 2020.

La mise en œuvre juridique de la réforme ferroviaire à compter du 1^{er} janvier 2020 s'analyse en IFRS comme une réorganisation légale d'entreprises sous contrôle commun. Il en résulte que le périmètre de consolidation sur l'ensemble des exercices présentés 2018 et 2019 reprend le mode de consolidation historique des entreprises comprises dans ce périmètre et donc des 3 EPICs et de leurs filiales associées.

À la date d'arrêté des comptes 2019 le 28 février 2020 par le Conseil d'Administration, la société nationale SNCF, transformée en société anonyme au 1^{er} janvier 2020, est dotée d'un capital social de 1 Md€.

3.2.2 Mouvement social

Un mouvement social a débuté le 5 décembre 2019 en opposition au projet de la réforme des retraites.

Un manque à gagner a été constaté en plus des mesures commerciales avec des effets défavorables sur le chiffre d'affaires dans les comptes du groupe au 31 décembre 2019.

3.2.3 Contentieux sur l'enquête de l'Autorité de la concurrence dans le secteur de la messagerie

Geodis et SNCF Mobilités ont interjeté appel de la décision de l'Autorité de la Concurrence en date du 22 janvier 2016. Par arrêt du 19 juillet 2018, la Cour d'appel de Paris a diminué l'amende de 196 M€, payée en avril 2016, à un montant de 166 M€.

Suite au pourvoi en cassation formé par Geodis et SNCF Mobilités en date du 22 juillet 2018 et au dépôt du

mémoire de SNCF Mobilités le 17 décembre 2018, l'Autorité de la Concurrence n'a pas formé un pourvoi incident dans le délai imparti de 60 jours au plus tard après le dépôt du mémoire, soit le 20 février 2019.

En l'absence de pourvoi incident de l'Autorité de la concurrence, Geodis a constaté dans ses comptes au 31 décembre 2019, un produit de 30 M€ correspondant à la restitution partielle de l'amende payée en avril 2016 (voir note 4.5 des comptes consolidés annuels).

3.2.4 Signatures des Conventions TER

Des nouvelles conventions TER ont été signées au cours de l'année 2019 avec les régions suivantes :

- Convention avec la région Sud (PACA) pour 2019-2023 signée le 9 avril ;
- Convention avec la région Nouvelle-Aquitaine pour 2019-2024 signée le 29 avril ;
- Convention avec la région Hauts-de-France pour 2019-2024 signée le 25 octobre.

De plus, la convention de la région Normandie pour 2020-2029 intégrant la reprise des lignes normandes Intercités a été votée en Assemblée Plénière du Conseil Régional du 16 décembre 2019 et signée le 23 décembre 2019.

L'exploitation des lignes TER a fait l'objet d'une mise en concurrence partielle, certaines Autorités Organisatrices ayant publiées des avis d'information.

Par ailleurs, le premier RER franco-genevois sur la région Auvergne-Rhône-Alpes a démarré le 15 décembre 2019.

La convention d'exploitation 2019-2028 avec la région Bretagne signée le 23 décembre 2019, permet de définir les nouveaux axes directeurs de la stratégie territoriale de SNCF et s'applique de façon rétroactive au 1^{er} janvier 2019.

3.2.5 Sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne (Brexit)

Le Groupe a mis en œuvre son plan Brexit depuis le 29 mars 2019 (la date initiale du Brexit) et opère désormais selon ce modèle économique post-Brexit.

Le Groupe considère que les principaux risques résiduels liés au Brexit sont liés à l'impact de ce dernier sur les économies des marchés desservis par le Groupe ainsi que tout changement significatif et défavorable sur les contrôles aux frontières entre le Royaume-Uni et l'UE après la fin de la période de transition.

3.2.6 Projet Green Speed : Rapprochement entre Eurostar et Thalys

En septembre 2019, la direction du Groupe SNCF a présenté à son conseil d'administration, en accord avec SNCB et Patina Rail LLP en leur qualité d'actionnaires minoritaires, le projet Green Speed qui propose de rapprocher Eurostar et Thalys pour développer une société de transport ferroviaire à grande vitesse respectueuse de l'environnement.

L'ambition du Groupe est d'atteindre les standards opérationnels et environnementaux les plus élevés, en tirant parti des ressources mutuelles (en particulier les flottes ainsi que les systèmes d'information et de distribution) et en offrant aux clients une alternative attractive au transport routier et aérien.

Ce projet, une fois précisément défini, sera soumis à l'approbation des conseils d'administration, à la consultation des instances représentatives du personnel ainsi qu'à l'autorisation de la Commission européenne au titre du contrôle des concentrations.

Les processus d'obtention des approbations nécessaires et de mise en œuvre de tout rapprochement ne devraient pas être achevés avant 2021.

3.2.7 Nouvelles obligations de séparation comptable

La décision de l'ART (ex ARAFER) n° 2017-101 relative aux règles de séparation comptable applicables aux entreprises ferroviaires, a été homologuée par décision ministérielle du 4 décembre 2017, rendant la décision applicable pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2018.

L'EPIC SNCF Mobilités a présenté le document des règles de séparation comptable à l'ART le 4 juin 2018, puis une version révisée le 31 octobre 2018, qui a été approuvée par l'ART en date du 31 janvier 2019 (au travers de sa décision n°2019-003).

En réponse à la procédure en manquement ouverte par l'ART en juillet 2019, les documents relatifs aux comptes séparés 2018 ont été transmis par l'Entreprise en décembre 2019.

L'ART dans sa décision n°2020-008 lève la procédure en manquement sur la séparation comptable 2018 de l'EPIC SNCF Mobilités qui est de ce fait approuvée par le régulateur.

3.2.8 Création de StatioNord

Dans le cadre du projet Paris Gare du Nord 2024, SNCF Mobilités, à travers l'activité Gares et Connexions, et CEETRUS ont constitué une société d'économie mixte à opération unique, StatioNord détenue à hauteur de 34% par SNCF Mobilités. L'objet de cette société sera de réaliser les travaux de transformation de la gare du Nord et d'assurer l'exploitation et la gestion des activités commerciales dans l'enceinte de la gare. A ce titre un contrat de concession de travaux et une convention d'occupation temporaire du domaine public ont été

signés en date du 22 février 2019 (voir note 9 des comptes consolidés annuels).

3.2.9 Cession de la filiale Ouibus

Au cours de l'exercice, le Groupe a cédé sa filiale Ouibus à Blablacar (BBC), dans le cadre de l'ambition des deux acteurs de la mobilité de proposer une offre intermodale aux voyageurs.

L'opération n'a pas généré de résultat de cession significatif.

3.2.10 Signature d'un contrat d'achat d'énergie renouvelable

La filiale SNCF Energie et Voltalia ont signé le 21 juin 2019 un contrat d'achat direct de 150 mégawatt d'électricité renouvelable sur 25 ans pour un montant d'environ 210 M€. Ce contrat de très longue durée est le premier de ce type en France et l'un des dix plus importants en Europe.

3.3 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

3.3.1 Mise en œuvre de la réforme ferroviaire

Conformément aux éléments mentionnés en note 2.1.1 des comptes consolidés annuels, elle a été mise en œuvre à compter du 1er janvier 2020.

3.3.2 Sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne (Brexit) le 31 janvier 2020

Le Royaume-Uni a quitté l'UE dans le cadre d'un accord de retrait le 31 janvier 2020 et se trouve maintenant dans une période de transition qui court jusqu'au 31 décembre 2020.

3.4 RÉSULTAT ET SITUATION FINANCIÈRE

3.4.1 Comparabilité des comptes

La comparabilité des résultats 2019 avec ceux de 2018 est affectée par les variations de périmètre, de change et de normes suivantes :

En millions d'euros		Effets sur l'évolution du chiffre d'affaires
SNCF Transilien & TER	Variation de périmètre 2018 ⁽¹⁾	
	Cession Itiremia	-4
	Variations de périmètre 2018 ⁽¹⁾	
	Cession Millau Cars	0
	Acquisitions Keolis Santé	7
	Acquisition Mediaco - Effia Cannes	0
	Acquisition groupe Open Tours	13
	Variations de périmètre 2019	
Keolis	Acquisitions Keolis Santé	2
	Acquisition Effia Charenton	0
	Acquisition CarPostal France	23
	Acquisition MyPark	2
	Cession LeCab - activité VTC	0
	Cession OUIbus (effet indirect)	3
	Variation des taux de change	13
	Variations de périmètre 2019	
Voyages SNCF	Cession OUIbus	-35
	Cession Ecolutis (iDVroom)	0
	Effet de l'application de la norme IFRS 16	-1
	Variation des taux de change	10
	Variations de périmètre 2018 ⁽¹⁾	
SNCF Logistics	Acquisition Taylor Minster Leasing BV	4
	Acquisition Captrain España	40
	Variations de périmètre 2019	
	Acquisition Railtraxx/KCR	19
	Acquisition Raffles Lease	16
	Cession Geodis Euromatic	-29
	Variation des taux de change	81
SNCF Immobilier	Variation de périmètre 2018 ⁽¹⁾	
	Perte de contrôle Vesta	-44
Total		120

(1) Opérations réalisées en 2018 ayant un effet sur l'évolution du chiffre d'affaires 2018 / 2019

3.4.2 Résultats du Groupe

En millions d'euros	Année 2019	Année 2018 (*)	Variation 2019 vs 2018	
Chiffre d'affaires	35 120	33 311	1 809	5,4%
Péages	-904	-845	-59	6,9%
Achats et charges externes hors péages	-12 757	-13 199	442	-3,3%
Impôts et taxes	-1 379	-1 392	12	-0,9%
Charges de personnel	-14 574	-14 184	-390	2,8%
Autres produits et charges	85	327	-242	-74,0%
Marge opérationnelle	5 591	4 020	1 572	39,1%
Dotations aux amortissements	-3 946	-2 830	-1 116	39,4%
Variation nette des provisions	55	211	-156	-73,9%
Résultat opérationnel courant	1 700	1 401	300	21,4%
Résultat de cession d'actifs	179	811	-632	-77,9%
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	-	170	-170	-100,0%
Pertes de valeur	-86	-150	64	-42,4%
Résultat opérationnel	1 793	2 232	-439	-19,7%
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	35	28	7	23,2%
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	1 828	2 261	-433	-19,1%
Coût financier net des avantages du personnel	-4	13	-17	-127,6%
Coût de l'endettement financier net et autres	-1 853	-1 452	-401	27,6%
Résultat financier	-1 856	-1 439	-418	29,0%
Résultat avant impôt	-28	822	-850	-103,4%
Impôt sur les résultats	-745	-609	-136	22,4%
Résultat net des activités ordinaires	-773	213	-986	-463,1%
Résultat net d'impôt des activités transférées	-	-	-	n/a
Résultat net de l'exercice	-773	213	-986	-463,1%
Résultat net - Part du groupe	-801	141	-941	-669,8%
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	27	73	-45	-62,4%
Résultat net Récurrent - Part du groupe (1)	-301	-214	-88	41,1%
<i>Marge opérationnelle / chiffre d'affaires</i>	<i>15,9%</i>	<i>12,1%</i>		
<i>Résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires</i>	<i>4,8%</i>	<i>4,2%</i>		

(*) L'exercice comparatif 2018 n'a pas été retraité à la suite de l'application de la norme IFRS 16 Contrats de location (voir note 1.2 des comptes consolidés annuels).

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

- des pertes de valeur ;
- des opérations entraînant un impact en résultat individuellement supérieur à 50 M€ en valeur absolue et généralement inclus dans et/ou répartis entre les lignes « Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue » et « Résultat de cession actifs » ;
- de la quote-part du Groupe dans ces différents éléments comptabilisés dans les entreprises mises en équivalence et incluse dans la ligne « Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence » ;
- de la variation de juste valeur des instruments financiers incluse dans la ligne « Coût de l'endettement financier net et autres », lorsqu'elle dépasse 50 M€ en valeur absolue sur le sous-groupe SNCF Réseau ou

sur le sous-groupe SNCF Mobilités ou sur chacun des deux ;

- des opérations particulières portant sur les instruments financiers (restructurations, renégociations ou autres) entraînant des impacts supérieurs à 50 M€ en valeur absolue sur le coût de l'endettement financier net ;
- de la variation d'impôts différés actifs reconnue sur les entités de l'intégration fiscale SNCF dans la ligne « Impôts sur les résultats » ;
- de la part des minoritaires relative à ces différents éléments et incluse dans la ligne « Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) ».

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

En millions d'euros	Notes (*)	31/12/2019	31/12/2018
Résultat net - Part du groupe		-801	141
Pertes de valeurs	4.3	53	192
Inclus dans la ligne "Marge opérationnelle"		-12	-
Inclus dans la ligne "Variation nette des provisions"		-69	-
Inclus dans la ligne "Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue"		-	-153
Inclus dans la ligne "Résultat de cession actifs"		-1	-603
Inclus dans la ligne "Coût de l'endettement financier net et autres" (opérations particulières sur instruments financiers)	6.1	92	-107
Inclus dans la ligne "Impôts sur les résultats"	7	436	317
Résultat net Récurrent - Part du groupe		-301	-214

(*) les renvois aux notes se rapportent aux comptes consolidés annuels.

3.4.2.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF s'élève à 35 120 M€ à fin décembre 2019, soit une augmentation de 1 809 M€ (+5,4%) par rapport à 2018 qui s'explique par :

- l'effet des variations de périmètre et de l'application de la norme IFRS 16 pour +16 M€ ;
- l'effet de la variation des taux de change pour +104 M€ ;
- une croissance organique pour le Groupe de +1 689 M€ (+5,1%) ; celle des secteurs est la suivante (données aux bornes des secteurs) :

Croissance organique 2019 du chiffre d'affaires aux bornes des secteurs

SNCF Transilien & TER	+459 M€	+6,0%
Keolis	+597 M€	+10,1%
Voyages SNCF	+256 M€	+3,3%
Intercités	-68 M€	-8,1%
SNCF Logistics	+44 M€	+0,4%
SNCF Réseau	+204 M€	+3,3%
SNCF Gares & Connexions	+57 M€	+3,8%
SNCF Immobilier	-92 M€	-14,8%
Corporate	+275 M€	+9,3%

3.4.2.2 Marge opérationnelle

– À 5 591 M€ en 2019, la marge opérationnelle s'améliore de 1 572 M€, soit de 39,1%, et le taux de marge opérationnelle sur chiffre d'affaires passe de 12,1% à 15,9% entre 2018 et 2019.

– La perte de marge opérationnelle consécutive aux mouvements sociaux 2018 et 2019 a été estimée à respectivement 770 M€ et 614 M€.

En millions d'euros	Année 2019	Année 2018	Variation 2019 vs 2018			
			à périmètre, normes et change constants		à périmètre, normes et change constants	
Chiffre d'affaires (CA)	35 120	33 311	1 809	5,4%	1 689	5,1%
Charges de personnel	-14 574	-14 184	-390	2,8%	-282	2,0%
Achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges	-11 473	-11 834	361	-3,1%	-623	5,3%
Péages	-904	-845	-59	6,9%	-52	6,2%
Énergie de traction et carburant	-1 199	-1 037	-161	15,6%	-152	14,7%
Impôts et taxes	-1 379	-1 392	12	-0,9%	7	-0,5%
Marge opérationnelle (MOP)	5 591	4 020	1 572	39,1%	586	14,6%
Taux MOP / CA	15,9%	12,1%				

NB : les analyses concernant la marge opérationnelle portent sur des variations à périmètre, normes et change constants.

L'évolution de +5,3% des **achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges** suit celle de l'activité (chiffre d'affaires en croissance de +5,1%).

La hausse des **péages** de 52 M€ (+6,2%) concerne essentiellement les réseaux ferroviaires exploités par Keolis à l'international.

Les charges d'**énergie de traction et carburant** augmentent de +14,7% du fait principalement de la hausse du prix de l'électricité.

3.4.2.3 Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant atteint 1 700 M€, en hausse de 300 M€ par rapport à 2018.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe ainsi de 4,2% en 2018 à 4,8% en 2019.

L'amélioration de la marge opérationnelle de 1 572 M€ est en grande partie compensée par la hausse de 1 116 M€ des **dotations aux amortissements** (la mise en application de la norme IFRS 16 en 2019 contribue à la hausse à hauteur de 902 M€) et par l'évolution défavorable de la **variation nette des provisions** : reprise nette de 55 M€ en 2019 contre une reprise nette de 211 M€ en 2018.

3.5 ACTIVITÉS ET RÉSULTATS DES SECTEURS

Les contributions au chiffre d'affaires, à la marge opérationnelle, au résultat opérationnel courant, au résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence et aux investissements nets des composantes du Groupe s'établissent comme suit (sauf indication contraire, les données financières par secteur figurant dans le tableau ci-dessous et dans ceux des pages suivantes sont présentées en contributif Groupe) :

3.4.2.4 Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel est en baisse de 439 M€ et s'établit à 1 793 M€.

En 2018 les postes **résultat de cession d'actifs et réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue** avaient été affectés positivement par la cession de 80% des titres de la filiale immobilière Foncière Vesta (613 M€) et par les pertes de contrôle de Foncière Vesta (153 M€) et Orient Express (16 M€).

3.4.2.5 Résultat financier

Le résultat financier se dégrade de 418 M€ entre 2018 et 2019 dont -198 M€ du fait de la variation des effets de juste valeur et -145 M€ en lien avec la mise en application en 2019 de la norme IFRS 16.

3.4.2.6 Impôt sur les résultats

Le montant de la charge d'impôt sur les résultats augmente de 136 M€. L'exercice 2019 a été affecté par une variation négative de 120 M€ de l'impôt différé du groupe intégré fiscalement (voir note 7 des comptes consolidés annuels).

3.4.2.7 Résultat net part du groupe

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du groupe est déficitaire de -801 M€, contre un gain de 141 M€ en 2018, après constatation d'un résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) de 27 M€.

En millions d'euros	SNCF Transilien & TER	Keolis	Voyages SNCF	Inter- cités	SNCF Logistics	SNCF Réseau	SNCF Gares & Con- nexions	SNCF Immo- bilier	Cor- porate	Élim. inter- secteurs	SNCF
a) Chiffre d'affaires externe	7 402	6 475	7 604	626	10 007	2 350	282	124	250		35 120
b) Chiffre d'affaire interne	742	118	463	140	220	4 069	1 261	406	2 972	-10 392	
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	8 145	6 592	8 067	766	10 227	6 419	1 543	530	3 222		35 120
Marge opérationnelle	359	634	1 230	25	953	1 777	243	236	135		5 591
Résultat opérationnel courant	187	46	483	18	162	659	79	16	50		1 700
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	187	69	485	18	169	658	80	15	53		1 735
Investissements nets (1)	290	287	806	-117	463	2 917	248	148	195		5 237
Investissements tous financements (1)	1 695	333	806	308	465	5 517	395	150	197		9 865

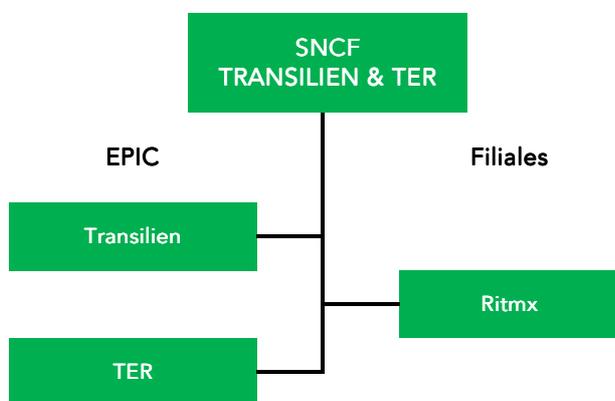
(1) Voir définition en Note 2 - Le groupe SNCF en quelques chiffres.

Sauf indication contraire, les analyses des résultats par secteur sont présentées non retraitées des effets périmètre et change, et le chiffre d'affaires commenté est le chiffre d'affaires externe. En revanche l'indicateur

présenté par secteur MOP / CA est calculé sur la base d'un chiffre d'affaires aux bornes de chaque secteur, car il n'est pas pertinent sur la base d'un chiffre d'affaires en contributif.

3.5.1 MOBILITÉS QUOTIDIENNES

3.5.1.1 SNCF Transilien & TER



SNCF Transilien & TER propose des services de transport de proximité et services conventionnés de transport ferroviaire ainsi que des services associés au transport de voyageurs.

En millions d'euros	Année 2019	Année 2018	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	7 402	6 881	521
b) Chiffre d'affaires interne	742	808	-66
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	8 145	7 690	455
Marge opérationnelle	359	251	108
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	4,4%	3,3%	
Résultat opérationnel courant	187	162	25
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	187	162	25
Investissements nets	290	28	262

Faits marquants

Transilien

– Démarrage des travaux et des négociations du nouveau contrat 2020 – 2023 avec Île-de-France Mobilités.

– Réalisation des programmes d'investissement soutenus par Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice :

- Arrivée de nouveaux matériels dans le cadre de l'accélération du schéma directeur du matériel roulant : 21 rames Regio2N pour les lignes D, N et R et 15 rames Francilien (NAT) pour la ligne J.
- Premières réalisations visibles de la modernisation de la billetterie : lancement de Navigo Easy (carte sans contact destinée à remplacer progressivement le ticket magnétique à usage unique), phase d'expérimentation de Navigo Liberté+ (première étape du service de paiement à l'usage), généralisation de l'utilisation du smartphone pour acheter et valider son billet et

modernisation des portiques de validation des billets à Paris Saint-Lazare.

- Déploiement du plan propreté en gare avec l'installation de toilettes et le nettoyage approfondi de certaines gares.
- Une information voyageurs encore davantage réactive et multicanal : déploiement de nouveaux masques sur les écrans d'information en gare et passage à un calcul d'itinéraire en temps réel.

– Amélioration de la régularité des trains : avec en cumul à fin octobre une régularité de plus de 90,3%, Transilien réalise son meilleur résultat depuis 2012. La satisfaction client (plus de 70% en cumul) est également la plus élevée depuis 2012.

– Poursuite du renforcement de la robustesse et de l'information voyageurs avec la création d'un nouveau centre opérationnel pour les lignes C, N et U et la mise en place d'un centre de commandement unique pour la ligne A.

TER

– Finalisation de la signature des conventions pluriannuelles avec les régions Nouvelle-Aquitaine, PACA, Hauts-de-France, Bretagne et Normandie. Signature de la convention d'exploitation et mise en service du Léman Express, plus grand réseau ferroviaire transfrontalier d'Europe.

– Reprise de la dynamique de croissance du trafic (jusqu'à fin novembre).

– Poursuite de Cap TER avec une amélioration significative de la régularité et de la satisfaction des clients.

– Travaux préparatoires à l'ouverture à la concurrence.

– Livraison de 10 rames Regio2N et de 21 rames Régiolis.

Résultats de l'exercice 2019

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2019 de SNCF Transilien & TER est en hausse de 521 M€ soit +7,6% par rapport à 2018. Il a été affecté négativement à hauteur de -4 M€ par la cession au deuxième semestre 2018 de la filiale Itiremia.

Retraité de cet effet périmètre le chiffre d'affaires de l'activité progresse de +525 M€ soit +7,6%. La perte de chiffre d'affaires consécutive au conflit social du dernier trimestre 2019 est estimée à 280 M€. Les grèves 2018 avaient affecté le chiffre d'affaires à hauteur de 315 M€.

Transilien voit ses recettes progresser de 107 M€ (+3,9%). Hors effet des grèves l'évolution s'élève à +118 M€ (+4,3%). Les contributions versées par Île-de-France Mobilités sont en hausse de 76 M€ tandis que les produits du trafic sont en croissance de 24 M€ (+2,8%). Les trafics sont également en croissance de 1,7%.

Le chiffre d'affaires de TER progresse de 417 M€ (+10,0%). Hors effet des grèves il progresse de 371 M€ (+8,9%). Les trafics (+9,0%) et les recettes ont bénéficié d'une croissance dynamique soutenue par une forte amélioration de la qualité de production (hors grèves) et par l'effet des nouvelles conventions conclues avec les autorités organisatrices (voir les faits marquants ci-dessus).

– Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de SNCF Transilien & TER progresse de 108 M€ (+43,2%) entre 2018 et 2019. Cette croissance est tirée par TER qui combine une croissance soutenue de l'activité avec la maîtrise de ses charges en

lien avec la poursuite de son programme de transformation Cap TER.

– Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant croît de 25 M€. La progression de la marge opérationnelle est en partie compensée par la hausse de 25 M€ des dotations aux amortissements et par l'évolution défavorable de la variation nette des provisions : reprise nette de 12 M€ en 2019 à comparer à une reprise nette de 71 M€ en 2018.

– Investissements nets

La hausse sensible des investissements nets de SNCF Transilien & TER (+262 M€) s'explique principalement par une hausse des investissements en matériels roulants neufs.

Perspectives 2020

Transilien

– Les engagements de Transilien alors que va débiter le nouveau contrat 2020-2023 avec Île-de-France Mobilités se déclinent autour des axes suivants :

- Améliorer la vie des voyageurs Transilien avec de nouvelles ambitions de ponctualité et de confort et une information voyageurs délivrée en 3 minutes en cas d'incident.
- Développer la sûreté en garantissant une présence humaine en gare, du premier au dernier train.
- Améliorer la propreté des trains et des gares.
- Rendre les gares plus accessibles à travers l'ouverture d'espaces voyageurs et la garantie d'une disponibilité des équipements de haut niveau.
- Favoriser la transition écologique et solidaire par le recyclage des matériaux radiés et la politique d'achats vis-à-vis des petites et moyennes entreprises d'Île-de-France.
- Poursuivre la modernisation de la billettique avec l'élimination du titre magnétique (pour le ticket T+) et la continuation des travaux de mise en œuvre du « check-in / check-out » dans toutes les gares d'Île-de-France dans la perspective du service de post-paiement.

TER

– Réussir l'intégration des lignes normandes d'Intercités et la première année d'exploitation du Léman Express.

– Négocier les avenants de revoyure des contrats Pays de la Loire, Grand-Est et AURA.

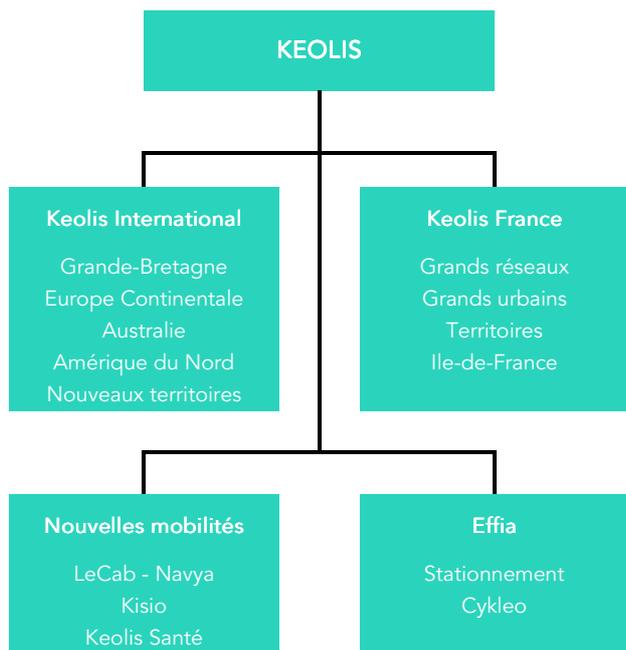
– Conforter la dynamique de croissance du trafic avec une offre segmentée autour des produits Citi, Krono et Proxi.

– Améliorer encore la robustesse de la production et la satisfaction des clients, avec pour objectif une note de recommandation (Net Promoter Score) positive en 2020.

– Finaliser le nouvel ancrage territorial de TER centré sur les directions de lignes, responsables de la qualité de service, de la performance commerciale et de l'animation d'équipes multi-métiers sur leur périmètre.

– Finaliser les nouvelles commandes de rames Regio2N (19 pour AURA et 27 pour Normandie).

3.5.1.2 Keolis



Keolis est un opérateur de transport public de voyageurs présent dans seize pays à travers le monde. Son expertise s'étend à l'ensemble des modes de transport (train, bus, car, métro, tramway, navette maritime, vélo) ainsi qu'à la gestion des nœuds d'interconnexion (gares, aéroports) et du stationnement.

En millions d'euros	Année 2019	Année 2018	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	6 475	5 814	660
b) Chiffre d'affaires interne	118	122	-4
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	6 592	5 936	657
Marge opérationnelle	634	350	285
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	9,6%	5,9%	
Résultat opérationnel courant	46	71	-25
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	69	92	-23
Investissements nets	287	166	121

Faits marquants

France

- Une belle année en termes de recettes sur le segment des Grands Réseaux (à périmètre constant) et en Île-de-France.
- Première année pleine d'exploitation des réseaux de Nancy et Chambéry remportés fin 2018.
- Keolis a vu son contrat de bus à Aix-en-Provence renouvelé et a remporté les contrats de Menton, Antibes Sophia-Antipolis et Moulins.
- Gain du premier contrat de tramway en Île-de-France (ligne T9 – « Bord de l'eau »).
- Keolis poursuit également son développement en France avec l'acquisition de CarPostal France, renforçant ainsi son implantation territoriale.

International

- La croissance continue à l'international en 2019 avec l'exploitation en année pleine du réseau ferroviaire Transport for Wales au Pays de Galles.
- Keolis a remporté les contrats de bus sans émission de CO₂ de Bergen Centre en Norvège et de IJssel-Vecht aux Pays-Bas (son plus gros contrat en bus électriques, 300 véhicules) renforçant ainsi sa position sur les solutions de mobilités « vertes ».
- Signature de l'extension jusqu'en 2025 du contrat DLR (Docklands Light Railway) au Royaume-Uni.
- Keolis a débuté en 2019 l'exploitation du métro automatique de l'aéroport de Shanghai Pudong International ainsi que celle de la première section du métro de Doha au Qatar.

EFFIA

- L'activité stationnement poursuit son développement avec les gains des contrats de Nantes Centre-Ouest, Le Havre, des fourrières de Marseille, Lyon et Cergy-Pontoise.
- Acquisition de MyPark qui permet à EFFIA de devenir le numéro 4 sur le marché du stationnement en Belgique.

Nouvelles mobilités

- Une année 2019 marquée par le lancement de nombreux projets de transport à la demande en France (Bordeaux, Nancy, Tours, Lyon, Anglet) et à l'international (Las Vegas).

Résultats de l'exercice 2019

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2019 de Keolis est en hausse de 660 M€ (+11,4%) par rapport à 2018. Cette évolution s'explique notamment par :

- un effet périmètre favorable pour 49 M€ dont le détail figure dans le point 3.4.1,
- un effet change favorable de +13 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires de Keolis est en hausse de +598 M€ (+10,3%). La croissance est essentiellement portée par l'international dont l'activité a progressé de 510 M€ (+18%) en 2019 dont +324 M€ au Royaume-Uni (lancement fin 2018 du réseau Transport for Wales), +84 M€ en Amérique du Nord, +51 M€ en Europe continentale (notamment en Suède, en Allemagne et aux Pays-Bas) et +49 M€ en Australie. Le chiffre d'affaires de Keolis France et EFFIA sont également en hausse de respectivement 65 M€ (+2,3%) et 23 M€ (+13%).

– Marge opérationnelle

La marge opérationnelle de Keolis progresse de 285 M€. Hors effets périmètre et change elle est en hausse de 277 M€ ; l'application en 2019 de la norme IFRS 16 a eu un effet positif de 275 M€ sur cet indicateur.

– Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant de Keolis se dégrade de 25 M€ ; la hausse de la marge opérationnelle est plus que compensée par la hausse de 280 M€ des dotations aux amortissements (dont 257 M€ en lien avec la première application de la norme IFRS 16) et par l'évolution défavorable de la variation nette des provisions : dotation nette de 38 M€ en 2019 à comparer à une dotation nette de 8 M€ en 2018.

– Investissements nets

Les investissements nets de Keolis sont en hausse sensible (+121 M€) par rapport à 2018. Un encaissement exceptionnel de 100 M€ avait été constaté en 2018 en lien avec le contrat de Lille (reprise des actifs de l'ancien contrat lors du renouvellement du contrat par l'autorité organisatrice).

Perspectives 2020

France

- Objectif de renouvellement de 100% des contrats défensifs en 2020.
- Démarrage du nouveau contrat d'Aix-en-Provence.
- Poursuite de la croissance des recettes commerciales sur les segments Grands Réseaux et Grands Urbains dans un contexte hautement concurrentiel.
- La poursuite de l'ouverture à la concurrence des marchés « Optile Île-de-France » sera un enjeu commercial majeur en 2020.
- Intégration des équipes de CarPostal à la suite de l'acquisition réalisée en 2019

International

- Accentuation du développement commercial du bus en 2020 notamment en Australie, Amérique du Nord et Suède.
- Une année 2020 marquée par la mobilisation sur les nouveaux contrats de bus de Bergen Centre en Norvège et Ijssel-Vecht aux Pays-Bas.
- Des projets capacitaires de type mass-transit significatifs sont attendus sur le segment Nouveaux Territoires à Abidjan et Dubaï.
- Poursuite des plans de redressement de la rentabilité en Amérique du Nord et en Europe continentale (Allemagne, Pays-Bas).

EFFIA

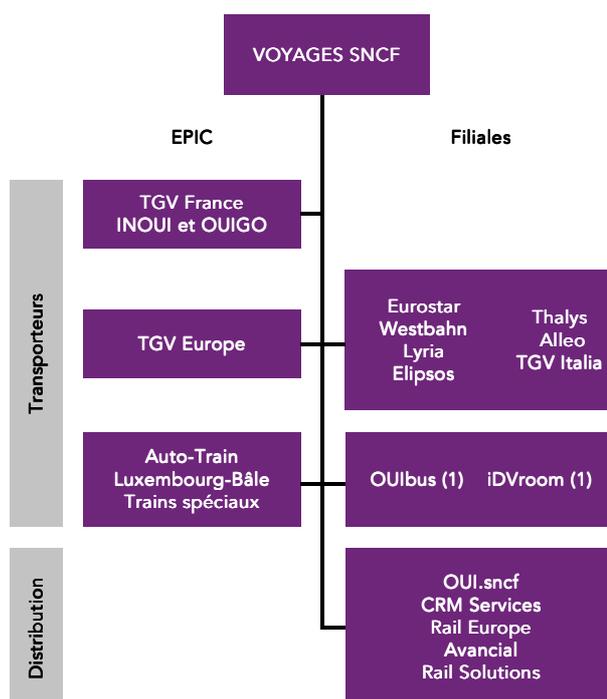
- Poursuite de la dynamique commerciale B to B sur les principaux segments du marché français (collectivités locales, hôpitaux et cliniques, centres commerciaux).
- Une année 2020 qui devrait marquer la consolidation du développement d'EFFIA, notamment à l'international en Belgique.
- Poursuite de la digitalisation d'EFFIA au travers de la montée en puissance du partenariat avec OnePark.

Nouvelles mobilités

- Poursuite de la mise en œuvre de la nouvelle stratégie « Nouvelles Mobilités » à la suite notamment de la cession des activités VTC de LeCab en 2019.
- Poursuite des projets de services de mobilité autonome sur un marché des véhicules autonomes en plein essor.
- Développement des services de transport à la demande dans plusieurs villes de France.
- Ambitions fortes de développement de solutions digitales (plateforme MaaS) avec Kisio.

3.5.2 MOBILITÉS LONGUE DISTANCE

3.5.2.1 Voyages SNCF



(1) filiale cédée au premier semestre 2019.

Voyages SNCF propose à ses clients :

- des prestations de transport porte-à-porte en France et en Europe au travers notamment de ses activités TGV INOUI, OUIGO, Eurostar, Thalys et Lyria.
- un service de distribution de produits liés au voyage : billets de train et d'avion, locations de voiture et nuitées d'hôtel notamment.

En millions d'euros	Année 2019	Année 2018	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	7 604	7 307	297
b) Chiffre d'affaires interne	463	530	-67
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	8 067	7 837	230
Marge opérationnelle	1 230	1 044	186
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	15,2%	13,3%	
Résultat opérationnel courant	483	424	59
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	485	422	64
Investissements nets	806	884	-78

Faits marquants

2019 aura été marqué par une forte conflictualité au dernier trimestre.

- Sur les trois premiers trimestres les produits du trafic progressent, cette croissance ayant principalement été portée par la Grande Vitesse France ; les marchés européens ont souffert de la crise des gilets jaunes, des incertitudes liées au Brexit et de la grève des douanes françaises pour Eurostar. La surperformance de la Grande Vitesse France s'appuie sur le succès de la nouvelle gamme lancée en mai 2019 et sur le déploiement de

OUIGO vers Lille Flandres, Toulouse, Nîmes et Montpellier.

– Sur le dernier trimestre, la conflictualité aura coûté 6,8 millions de Pax et 350 M€ de chiffre d'affaires.

2019 est aussi l'année de :

- La finalisation du partenariat OUIbus / BlaBlaCar.
- La création de Rielsfera (Espagne).
- Le lancement du projet Green Speed, rapprochement de Thalys et Eurostar.

Résultats de l'exercice 2019

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de Voyages SNCF est en progression 297 M€ (+4,1%). Cette évolution s'explique notamment par :

- l'application au 1^{er} janvier 2019 de la norme IFRS 16 qui affecte défavorablement le chiffre d'affaires pour 1 M€,
- un effet périmètre défavorable de 35 M€ dont le détail figure dans le point 3.4.1,
- un effet change favorable de +10 M€.

À périmètre, taux de change et normes constants le chiffre d'affaires de Voyages SNCF progresse de +323 M€ (+4,4%). La perte de chiffre d'affaires consécutive au conflit social du dernier trimestre 2019 est estimée à 350 M€. Les grèves 2018 avaient affecté le chiffre d'affaires à hauteur de 404 M€. Hors grèves le chiffre d'affaires est en hausse de 270 M€ (+3,7%).

Les trafics de la Grande Vitesse en France portent la croissance avec la poursuite du déploiement de OUIGO, la performance de l'offre TGV INOUI (notamment sur l'axe Sud-Est) et la montée en charge des lignes nouvelles Atlantique.

L'activité de Thalys progresse de 32 M€ (+6,4%) grâce notamment au lancement de la nouvelle route Amsterdam-CDG-Marne la Vallée. L'activité d'Eurostar est stable, le lancement de la nouvelle route Londres-Amsterdam en 2018 étant contrebalancé par l'impact défavorable du mouvement de grève des douaniers français au premier semestre et un marché atone du fait des incertitudes liées au Brexit.

– Marge opérationnelle

La marge opérationnelle progresse de 186 M€ ; à périmètre, taux de change et normes constants elle croît de 158 M€. Hors effet des grèves 2018 et 2019 elle croît de 117 M€ grâce à la dynamique commerciale de OUIGO et de TGV INOUI (présentant des taux de remplissage élevés hors grève), mais aussi par la maîtrise des charges de péages (rationalisation de l'offre Sud-Est et accroissement du nombre de circulations en unités multiples).

– Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant de Voyages SNCF est en hausse de 59 M€ par rapport à 2018. La progression de la marge opérationnelle est en partie atténuée par la hausse de 89 M€ des dotations aux amortissements et par la variation nette des provisions : reprise nette de 2 M€ en 2019 à comparer à une reprise nette de 26 M€ en 2018.

– Investissements nets

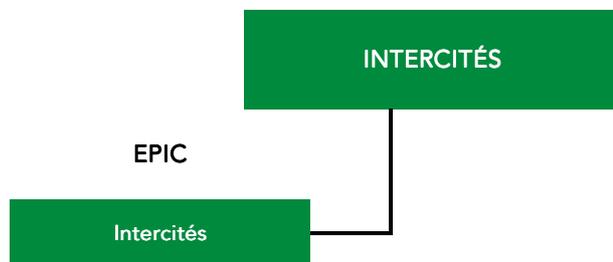
Le niveau des investissements nets s'élève à 806 M€ en 2019 contre 884 M€ en 2018 : la forte diminution des investissements d'Eurostar (les achats des nouvelles rames e320 se sont achevés en 2018) a été atténuée par une hausse des investissements pour le marché français

(commande de 12 rames TGV 3UFC et augmentation des travaux industriels sur le matériel).

Perspectives 2020

- Progression attendue des trafics domestiques grâce à l'achèvement de la première phase du déploiement de OUIGO sur Paris-Lyon, Paris-Montpellier et Paris-Toulouse et grâce à une offre en place-km en hausse (réception de douze rames Océane).
- Optimisation de la flotte, des dessertes et des roulements afin d'augmenter le taux d'occupation sur la Grande Vitesse France.
- Arrivée de la concurrence sur l'axe Paris-Lyon.
- En Europe, rebond attendu pour Eurostar après une année 2019 marquée par la grève du zèle des douaniers français et développement de Thalys avec la montée en charge des routes hollandaises.
- Nouvelle implantation en Espagne avec la filiale Rielsfera.

3.5.2 Intercités



Intercités propose des services de transport moyenne et longue distance en France.

En millions d'euros	Année 2019	Année 2018	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	626	701	-76
b) Chiffre d'affaires interne	140	132	8
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	766	833	-68
Marge opérationnelle	25	50	-24
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	3,3%	6,0%	
Résultat opérationnel courant	18	43	-25
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	18	43	-25
Investissements nets	-117	-43	-74

Faits marquants

- Nouvelle étape de revoyure conventionnelle en 2019 avant la préparation de la future convention qui débutera à compter de 2021. Le besoin de contribution évolue à la baisse du fait des transferts de lignes vers TER et de l'amélioration de la trajectoire économique.
- Mise en place de la nouvelle organisation recentrée sur un produit plus homogène et un nouveau projet de services au travers de la création de la Direction des Services.
- Lancement de la nouvelle gamme tarifaire et poursuite du déploiement du Wi-Fi (équipement de la ligne Paris - Limoges - Toulouse).

– Arrivée de matériel neuf sur l'axe Toulouse - Bayonne (Coradia Liner) et nouvelle commande auprès de CAF pour l'équipement des lignes Paris – Clermont-Ferrand et Paris - Limoges – Toulouse.

– Renforcement des actions d'amélioration de la performance, à la fois sur la structure de coûts mais aussi sur le chiffre d'affaires pour maintenir le résultat net au niveau de rentabilité attendu sur une activité conventionnée.

Résultats de l'exercice 2019

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2019 d'Intercités est en baisse de 76 M€ soit -10,8% par rapport à 2018. Ce retrait s'explique notamment par le transfert de lignes vers TER et l'application de la clause de revoyure sur la contribution de l'État (reflet de l'amélioration de la trajectoire économique d'Intercités). Les trafics sont en baisse de 4,5% (hors effet des grèves 2018 et 2019).

– Marge opérationnelle

La marge opérationnelle recule de 24 M€ (-49,3%) entre 2018 et 2019 à la suite de la diminution de la contribution de l'État.

– Résultat opérationnel courant

L'évolution du résultat opérationnel courant (dégradation de 25 M€) suit celle de la marge opérationnelle.

– Investissements nets

Les investissements nets sont en recul de 74 M€ par rapport à 2018. Si on constate une très forte hausse des investissements bruts en matériel roulant (accélération des acquisitions de rames Regio2N Omneo), celle-ci est plus que compensée par l'augmentation des subventions encaissées.

Perspectives 2020

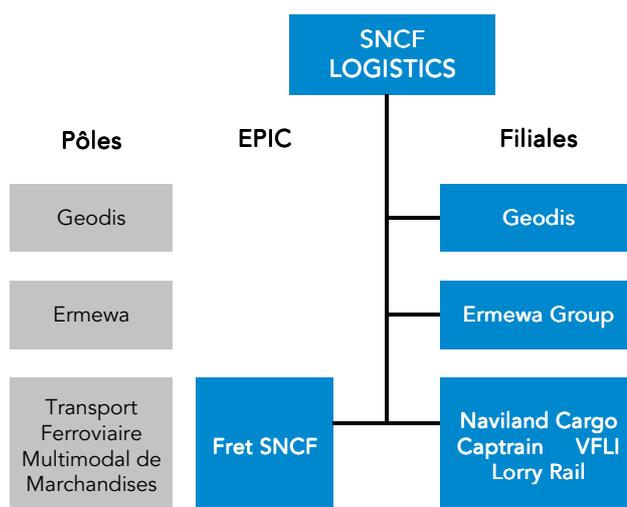
– Relancer l'activité commerciale après une longue période de grève.

– Préparer la mise en concurrence et l'appel d'offres en cours sur les lignes Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux.

– Concrétiser l'appel d'offres des futures « Automotrices Moyenne et Longue Distance ».

– Aboutir sur les travaux de mise en place du nouveau modèle économique permettant la production d'une offre compétitive.

3.5.3 SNCF LOGISTICS



SNCF Logistics rassemble une palette complète des métiers du transport et de la logistique des marchandises

En millions d'euros	Année 2019	Année 2018	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	10 007	9 837	170
b) Chiffre d'affaires interne	220	214	6
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	10 227	10 052	176
Marge opérationnelle	953	353	600
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	9,3%	3,5%	
Résultat opérationnel courant	162	117	45
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	169	127	42
Investissements nets	463	429	34

Faits marquants

Geodis

– Les activités de Logistique Contractuelle sont en fort développement, en particulier aux Etats-Unis.

– Le marché du fret aérien, en retrait depuis le second trimestre dans un contexte de guerre douanière entre les États-Unis et la Chine, affecte défavorablement le volume d'affaires du Freight Forwarding.

– Les activités de Distribution se développent mais le transport routier subit un retrait des volumes en France.

– La baisse d'activité induite par la mise en œuvre du nouveau contrat IBM se poursuit.

– Des actions de productivité permettent de maintenir la rentabilité de l'activité malgré le contexte économique difficile.

TFMM

– Fret SNCF

- Une activité céréalière morose et un ralentissement du marché automobile et de la demande d'acier en Europe impactent défavorablement les produits du trafic en 2019.

- Les grèves pèsent significativement sur l'activité du mois de décembre et sur les résultats.

- Fret SNCF poursuit le redressement de sa marge opérationnelle, notamment par une forte action de maîtrise de ses coûts.
- Transport Ferroviaire Multimodal de Marchandises
- Le transport ferroviaire multimodal de marchandises s’est mobilisé pour surmonter l’effet des grèves du premier semestre 2018 et retrouver sa dynamique en France et à l’international.
 - Ses positions sont renforcées par la réalisation d’acquisitions en Espagne et en Belgique.
 - Les résultats, principalement des entités françaises, ont été fortement impactés par les grèves de décembre 2019.

Ermewa

– Outre le dynamisme commercial soutenu de Ermewa sur ses activités de loueur de wagons et conteneurs, le groupe se positionne désormais comme le leader mondial de la location de conteneurs-citernes grâce à l’acquisition de Raffles Lease réalisée en mars 2019.

– L’opération de refinancement du groupe Ermewa finalisée en 2019 lui permet de consolider son programme d’investissement ambitieux visant au rajeunissement de sa flotte et à la réduction de ses coûts.

Résultats de l’exercice 2019

– Chiffre d’affaires

Le chiffre d’affaires 2019 de SNCF Logistics est en hausse de 170 M€ (+1,7%) par rapport à 2018. Il a été affecté par :

- un effet périmètre pour +51 M€ dont le détail figure dans le point 3.4.1,
- un effet change pour +81 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d’affaires est en hausse de 0,4% (+39 M€). La perte de chiffre d’affaires consécutive au conflit social du dernier trimestre 2019 est estimée à 57 M€. Les grèves 2018 avaient affecté le chiffre d’affaires à hauteur de 105 M€. Hors effet des grèves le chiffre d’affaires stagne (-9 M€ soit -0,1%).

L’activité de Geodis est en baisse de 43 M€ (-0,5%) ; les activités Freight Forwarding (dégradation des volumes sur le fret aérien), Supply Chain Optimization (baisse d’activité sur le contrat IBM) et Road Transport sont en retrait. En revanche les activités Distribution & Express et Logistique Contractuelle progressent, notamment aux États-Unis.

L’activité du pôle Transport Ferroviaire Multimodal de Marchandises (TFMM) progresse de 27 M€ (+1,8%) ; hors effet des grèves de 2018 et 2019 le chiffre d’affaires recule de 24 M€ (-1,7%). La baisse des produits du trafic de Fret SNCF est atténuée par une croissance du Transport Multimodal, notamment sur les autoroutes ferroviaires, ainsi que par celle des Transporteurs Ferroviaires, principalement à l’international.

Ermewa est en croissance de 55 M€ (+16,6%) ; l’ensemble de ses activités suit cette tendance.

– Marge opérationnelle

La marge opérationnelle progresse de 600 M€. Hors effets périmètre et change elle est en hausse de 584 M€ ; l’application en 2019 de la norme IFRS 16 a eu un impact positif de 496 M€ sur cet indicateur.

La marge opérationnelle de Geodis progresse de 35 M€ dont 30 M€ en lien avec le produit constaté dans le cadre du contentieux sur l’enquête de l’Autorité de la concurrence dans le secteur de la messagerie (voir point 3.2 Autres faits marquants de l’exercice 2019).

TFMM est en progression de 45 M€ ; hors effet des grèves de 2018 et 2019 la marge opérationnelle de TFMM ne progresse que de 2 M€.

Ermewa est en hausse de 8 M€.

– Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant de SNCF Logistics croît de 45 M€ ; la hausse de la marge opérationnelle est en grande partie compensée par la hausse de 492 M€ des dotations aux amortissements (dont 451 M€ en lien avec la première application de la norme IFRS 16) et par l’évolution défavorable de la variation nette des provisions : dotation nette de 5 M€ en 2019 à comparer à une reprise nette de 58 M€ en 2018.

– Investissements nets

Les investissements nets de SNCF Logistics sont en hausse de 34 M€ (+7,9%). Cette évolution s’explique essentiellement par les travaux de robotisation d’entrepôts engagés par Geodis et par l’accélération du programme d’acquisitions de wagons neufs par Ermewa.

Perspectives 2020

Geodis

– Un environnement économique instable, avec des incertitudes liées au Brexit au Royaume-Uni et à la guerre commerciale douanière entre les États-Unis et la Chine.

– Reconquête de marchés, en particulier sur le fret aérien, et poursuite de la croissance des activités de Logistique Contractuelle, en particulier aux États-Unis.

– Montée en puissance de la plateforme digitale Upply.

– Amélioration de la marge opérationnelle fondée sur la croissance du chiffre d’affaires et la maîtrise de la rentabilité sur les différentes lignes métiers.

TFMM

– Fret SNCF :

- poursuite du redressement via la montée en puissance de la gestion capacitaire, le pilotage en direct de la maintenance et la réduction des frais de structure.

– Transporteurs Ferroviaires

- croissance de l’activité en France et en Europe, particulièrement en Espagne et Italie.

– Transport Multimodal

- poursuite de la montée en charge des lignes d’autoroutes ferroviaires, en particulier Calais - Le Boulou et Calais – Orbassano.

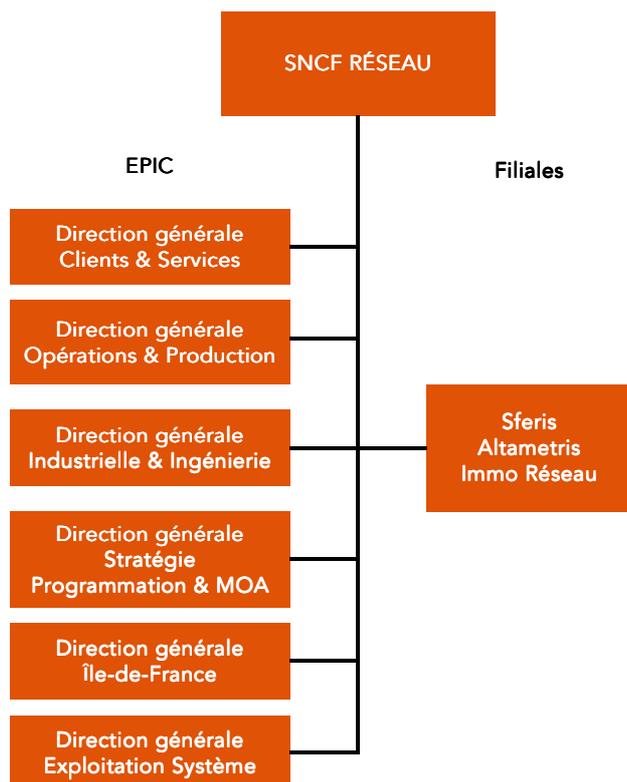
Ermewa

– Développement de l’activité ateliers en synergie avec les besoins des loueurs (maintenance et construction).

– Poursuite de la croissance de l’activité des loueurs, en particulier à l’international pour diminuer la dépendance au marché français.

– Programme d’investissements soutenu garantissant la poursuite du développement commercial et le rajeunissement de la flotte.

3.5.4 SNCF RÉSEAU



SNCF Réseau gère, maintient, développe et commercialise les services offerts par le réseau ferré national (RFN). Il est le garant de la sécurité et de la performance des circulations sur 30 000 km de lignes, dont 2 700 km de Lignes à Grande Vitesse. Il est également le garant de l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients dans des conditions transparentes et non discriminatoires : 29 entreprises ferroviaires circulent sur le réseau et 12 autres entreprises, appelées candidats autorisés (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

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

En millions d'euros	Année 2019	Année 2018	Variations
a) Chiffre d'affaires externe	2 350	2 254	97
b) Chiffre d'affaires interne	4 069	3 962	107
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	6 419	6 216	204
Marge opérationnelle	1 777	1 560	217
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	27,7%	25,1%	
Résultat opérationnel courant	659	588	71
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	658	588	70
Investissements nets	2 917	2 956	-40

Faits marquants

Règle d'or

La règle d'or vise à garantir le respect de la trajectoire du contrat de performance en termes de cash-flows et d'évolution de la dette.

À compter du 1^{er} janvier 2027, le ratio entre la valeur de remboursement de la dette financière nette et la marge opérationnelle ne pourra être supérieur à 6 afin de garantir que SNCF Réseau génère une valeur suffisante pour assurer le remboursement de sa dette.

La période transitoire 2020-2026 permettra de converger vers ce ratio cible grâce à la reprise de la dette de 35 Md€ par l'État, l'augmentation de la performance économique de SNCF Réseau et le versement du fonds de concours à partir des dividendes remontés à l'État par le groupe SNCF.

Au 31 décembre 2019, le ratio "règle d'or" s'établit à 26,84 contre 31,06 fin 2018. Cette baisse s'explique par l'amélioration de la marge opérationnelle.

Léman Express

Inauguration de la nouvelle gare d'Annemasse le 15 novembre 2019. Son achèvement permet la mise en service, le 15 décembre 2019, du Léman Express, qui relie la Haute Savoie au Grand Genève. En connectant 230 km de lignes et 45 gares dans un rayon de 60 km autour de Genève, le Léman Express sera le premier réseau transfrontalier d'Europe avec 50 000 voyageurs et 40 trains par jour.

Inauguration du grand pôle intermodal de Juvisy

Après quatre ans de travaux, le grand pôle intermodal de Juvisy (Essonne) a été inauguré le 26 novembre (investissement de 97 M€). Prouesse technique avec l'allongement d'un tunnel de plus de 100 mètres sous une gare exploitée, avec un tronçon préfabriqué de 42 mètres installé lors d'un week-end «coup de poing», après la dépose partielle d'une dizaine de voies.

Résultats de l'exercice 2019

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires aux bornes de SNCF Réseau est en progression de 3,2% soit +204 M€ par rapport à 2018 dont +23 M€ d'impact net lié à la grève (+217 M€ au titre de la grève du 1^{er} semestre 2018 soit +30,5 millions de trains-km et -194 M€ concernant la grève de décembre 2019 soit -25 millions de trains-km).

Hors effet grève, la croissance du chiffre d'affaires est portée par la hausse des barèmes de redevances de +99 M€ (indexation de +1,7% sur Voyageurs et +5,8% sur Marchandises), par des régularisations sur exercices antérieurs plus favorables pour +24 M et par une hausse de la compensation Fret de 23 M€ à la suite d'un changement de méthode de calcul.

– Marge opérationnelle

La marge opérationnelle (MOP) est en hausse de 217 M€ soit +14% par rapport à fin décembre 2018.

En retraitant l'impact net des grèves du premier semestre 2018 et de décembre 2019, la marge opérationnelle s'améliore de 167 M€ soit +9%.

Cette évolution s'explique principalement par la hausse des barèmes de redevances pour +99 M€ et par des éléments exceptionnels dont la résolution en 2018 de litiges antérieurs provisionnés pour +72 M€. Par ailleurs, l'application pour la première fois en 2019 de la norme IFRS 16 améliore de +86 M€ la marge opérationnelle 2019 (sans impact significatif sur le résultat net).

– Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant est en augmentation de 71 M€ par rapport au 31 décembre 2018. La croissance de la marge opérationnelle est en partie compensée par la hausse de 47 M€ des dotations aux amortissements et par l'évolution défavorable de la variation nette des provisions : reprise nette de 85 M€ en 2018 contre une dotation nette de 14 M€ en 2019.

– Investissements nets

Le volume des investissements nets de l'exercice (2 917 M€) reste à un niveau équivalent à celui de l'exercice précédent.

Perspectives 2020

L'année 2020 sera décisive pour l'ouverture de la SNCF à la concurrence des entreprises ferroviaires.

Avec la mise en place de Nouvel'R en 2018 et les nombreux chantiers lancés au cours de l'année 2019, SNCF Réseau devra répondre aux principales mesures du nouveau pacte ferroviaire avec notamment son passage en société anonyme à partir du 1^{er} janvier 2020. Ce changement de statut juridique sera par ailleurs accompagné d'une évolution de périmètre majeur avec l'intégration de Gares & Connexions (G&C) en tant que filiale de SNCF Réseau.

A la fois mainteneur et régulateur sur le réseau ferré national, SNCF Réseau sera installé en tant que pivot du système. Il sera indépendant tout en étant sous la surveillance de l'Autorité de régulation des transports, de l'État actionnaire et du groupe SNCF.

Cette indépendance sera marquée par un nouveau mode de financement structurant pour l'entreprise en 2020, avec notamment la reprise de la dette par l'État à hauteur de 25 Md€ qui permettra de réduire significativement ses frais financiers (environ 700 M€ en année pleine). L'équilibre de la dette sera assuré par la nouvelle « règle d'or » applicable à l'ensemble des investissements.

L'année 2020 sera aussi celle des records sur les investissements avec près de 5,7 Md€ en progression de 173 M€ sur 4 ans (avant transfert de G&C). Ces investissements auront notamment pour objectifs :

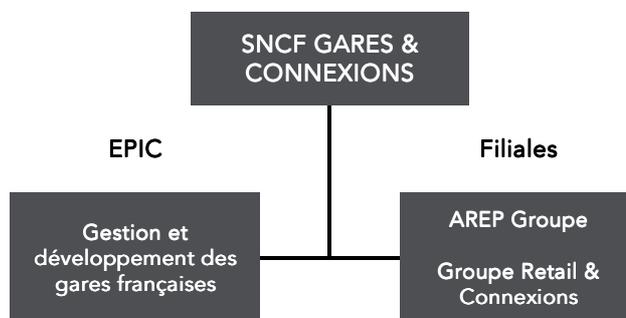
- le maintien de la priorité au réseau structurant, en investissement et en maintenance ;
- des efforts portés sur le réseau LGV et les lignes UIC 2 à 6 ;

– la mise à niveau du réseau Francilien ;

– la poursuite des projets de développement : EOLE (Ligne E), CDG Express et TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin) principalement ;

– l'accélération de nouveaux projets portés par l'État et la région IDF en lien avec les JO 2024.

3.5.5 SNCF GARES & CONNEXIONS



SNCF Gares & Connexions a pour missions de faire émerger des services innovants dans les gares tout en inventant de nouveaux espaces pour la mobilité des villes. Ses principales filiales sont AREP Groupe (architecture et aménagement urbain) et le groupe Retail & Connexions (valorisation commerciale en gare).

En millions d'euros	Année 2019	Année 2018	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	282	249	32
b) Chiffre d'affaires interne	1 261	1 237	25
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	1 543	1 486	57
Marge opérationnelle	243	233	10
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	15,7%	15,7%	
Résultat opérationnel courant	79	99	-21
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	80	100	-20
Investissements nets	248	246	2

Faits marquants

L'année 2019 a été marquée par :

– Un très bon niveau de redevances de concessions commerciales en gare, en forte croissance par rapport à 2018.

– De nombreuses inaugurations : gares de Rennes, Saint-Brieuc, Versailles-Chantiers, Saint-Nazaire, Juvisy.

– La création de la SEMOP « StatioNord » en février 2019, Société Anonyme dédiée à la réalisation du projet Gare du Nord 2024 et détenue à 34% par SNCF Gares & Connexions et 66% par Ceetrus.

– Les travaux de mise en œuvre de la réforme ferroviaire dont le transfert des personnels des activités voyageurs et le transfert des missions de SNCF Réseau notamment sur les projets d'accessibilité, de renouvellement des actifs en gares et des gares nouvelles.

– La publication du Document de Référence des Gares 2020 de saisine, commun avec SNCF Réseau.

Résultats de l'exercice 2019

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2019 de SNCF Gares & Connexions est en progression de 32 M€ (+13,0%) par rapport à 2018 en lien avec une hausse des projets de développement et une croissance des revenus de concession (ouverture de nouveaux points de restauration).

– Marge opérationnelle

La marge opérationnelle progresse de 10 M€ entre 2018 et 2019.

– Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant recule de 21 M€ ; l'évolution positive de la marge opérationnelle est plus que compensée par la hausse de 18 M€ des dotations aux amortissements en lien principalement avec les reprises de pertes de valeur constatées au 30 juin 2018 sur l'unité génératrice de trésorerie (UGT) Gares & Connexions. Par ailleurs la variation nette des provisions est une dotation nette de 7 M€ en 2019 à comparer à une reprise nette de 5 M€ en 2018.

– Investissements nets

Les investissements nets de SNCF Gares & Connexions ne présentent pas d'évolution significative par rapport à l'exercice précédent.

Perspectives 2020

Une année de changements majeurs pour SNCF Gares & Connexions avec :

– Le transfert d'actifs et de projets en provenance de SNCF Réseau.

– Le transfert des effectifs d'escale en provenance des transporteurs.

– Le transfert de la DGIF en provenance de Transilien,
– La filialisation et le passage en Société Anonyme,
Sur le périmètre historique de SNCF Gares & Connexions :

– Des redevances de concessions commerciales impactées par les grands travaux en gare (Paris-Nord, Montparnasse, Austerlitz...).

– Des ressources mobilisées par des investissements contraints de patrimoine et de mise en conformité, fortement en hausse en 2020.

– La finalisation du contrat avec Île-de-France Mobilités pour la période 2020 – 2023.

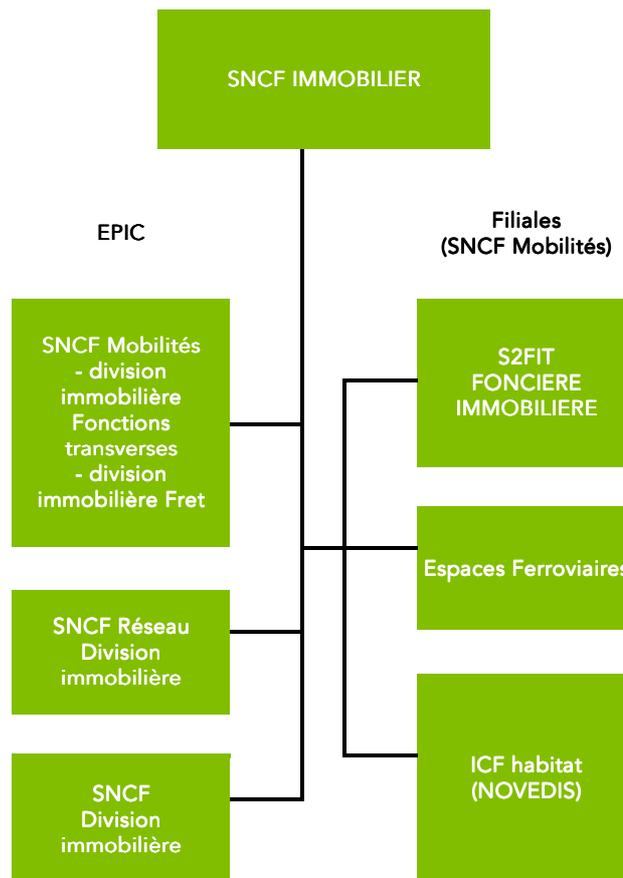
– Les travaux sur le Document de référence des gares (DRG) 2021.

3.5.6 SNCF IMMOBILIER

La loi du 4 août 2014 rénove en profondeur le système ferroviaire national. Elle conduit notamment à la création d'une nouvelle ligne métier dédiée à la gestion et à la valorisation du foncier et de l'immobilier : « SNCF Immobilier ».

– Le groupe SNCF a choisi de constituer l'immobilier comme une ligne métier à part entière, complémentaire des activités de transport, cœur historique du Groupe.

– SNCF Immobilier couvre trois grands métiers : gestion du parc d'exploitation du Groupe, valorisation du patrimoine foncier, offre de logement.



Dans chacun de ces métiers, il poursuit trois objectifs :

Excellence opérationnelle, par la modernisation et l'adaptation continue du parc immobilier utilisé par les activités.

Mise en valeur des sites ferroviaires par le développement de programmes immobiliers adaptés aux besoins du plus grand nombre dans les centres urbains.

Performance économique, par l'optimisation des dépenses immobilières de SNCF Réseau et SNCF Mobilités, et la génération de nouveaux flux de revenus.

SNCF Immobilier intègre depuis sa création le 1^{er} janvier 2015 l'ensemble des moyens de pilotage et de la production de tous les actifs immobiliers du groupe, hors réseau ferré national et hors gares, avec un portefeuille d'actifs large et diversifié :

– 90 000 logements ;

– 8,5 millions de m² de bâtiments industriels et tertiaires, d'activités sociales, propriété ou loués des 3 EPIC.

– 20 000 Ha d'emprises foncières.

En millions d'euros	Année 2019	Année 2018	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	124	169	-45
b) Chiffre d'affaires interne	406	497	-91
a+b Chiffre d'affaires aux bornes	530	666	-136
Marge opérationnelle	236	125	110
Marge opérationnelle / Chiffre d'affaires aux bornes	44,4%	18,8%	
Résultat opérationnel courant	16	47	-31
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	15	47	-32
Investissements nets	148	237	-89

Résultats de l'exercice 2019

– Chiffre d'affaires

Entre 2018 et 2019 le chiffre d'affaires de SNCF Immobilier aux bornes de ce métier est en diminution 136 M€ soit -20,4%.

Cette évolution est principalement consécutive à la perte de contrôle, fin 2018, de la filiale Vesta.

Le chiffre d'affaires interne recule de 91 M€ Cette évolution s'explique principalement par l'application de la décision 2017-101 de l'Autorité de régulation des transports ayant entraîné d'une part une modification de la règle de gestion applicable aux facturations de loyers et honoraires affectés directement aux activités et d'autre part un transfert d'actifs au sein de SNCF Mobilités.

– Marge opérationnelle

La marge opérationnelle s'établit à 236 M€ en 2019 contre 125 M€ en 2018 soit +88%.

Cette évolution s'explique à hauteur de 180 M€ par l'application de la norme IFRS 16 au 1^{er} janvier 2019.

– Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant s'établit à 16 M€ en 2019 contre 47 M€ en 2018 soit -65,9 %.

Cette évolution s'explique notamment par des dotations aux amortissements en hausse : l'effet de 172 M€ de l'application de la norme IFRS 16 au 1^{er} janvier 2019 est en partie compensé par le transfert d'actifs réalisé en application de la décision 2017-101 de l'Autorité de régulation des transports.

– Investissements nets

Les investissements nets s'établissent à 148 M€ en 2019 contre 237 M€ en 2018.

Cette évolution s'explique principalement par la perte de contrôle fin 2018 de la foncière de logements Vesta et par le retraitement en stock des immeubles Novedis destinés à la vente.

3.6 INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018	Évolution	
Investissements tous financements	9 865	8 868	997	+11%
Cessions	350	366	-17	-5%
Investissements nets des cessions	9 516	8 502	1 014	+12%

Le niveau des investissements tous financements, en progression de 997 M€ par rapport à 2018, s'établit en 2019 à 9 865 M€. Cette évolution concerne notamment SNCF Réseau dont les projets de développement du réseau ferroviaire ont augmenté de 564 M€ ; par ailleurs les acquisitions de matériel roulant sont également en hausse, principalement chez Transilien, TER et Intercités.

Le montant des cessions est en diminution de 17 M€ par rapport à 2018 ; les cessions de l'exercice se composent principalement de biens immobiliers.

3.7 ENDETTEMENT NET DU GROUPE

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018	Évolution
Dette non courante	68 105	65 212	2 893
Créance non courante	-6 380	-6 558	178
Dette nette non courante entrant dans le calcul de l'endettement net	61 726	58 654	3 071
Dette courante	9 132	8 881	251
Créance courante	-10 576	-10 888	312
Dette nette courante entrant dans le calcul de l'endettement net	-1 444	-2 008	563
Endettement net	60 281	56 647	3 634
<i>Gearing (Endettement net / Fonds propres)</i>	<i>-7,0</i>	<i>-8,7</i>	

L'endettement net s'élève à 60 281 M€ au 31 décembre 2019, soit un gearing (Endettement net / Fonds propres) de -7,0 (-8,7 au 31 décembre 2018). Le ratio endettement net sur marge opérationnelle passe de 14,1 au 31 décembre 2018 à 10,8 au 31 décembre 2019.

Au cours de l'exercice 2019, l'endettement net a été affecté par les variations suivantes :

Endettement net à l'ouverture	56 647
CAF	-3 551
Investissements nets	5 237
Cessions	-350
Dividendes reçus des entreprises mises en équivalence	-31
Remboursement des obligations locatives et intérêts associés	898
Opérations sur le périmètre	466
Variation BFR d'exploitation	170
Dividendes versés	595
Variation de juste valeur, coût amorti, écart de conversion	412
Variation BFR d'impôt	-24
Reclassement des dettes de location financement en obligations locatives	-227
Autres	38
Endettement net à la clôture	60 281

3.8 SOURCES DE FINANCEMENT ET GESTION DE LA DETTE

La dette non courante et la dette courante augmentent de respectivement 2 893 M€ et 251 M€.

Ces variations proviennent essentiellement :

- de l'augmentation des emprunts obligataires nette des primes d'émission pour 5 854 M€ ;
- de la souscription d'emprunts auprès des établissements de crédit pour 1 796 M€ ;

du remboursement d'emprunts obligataires pour - 1 895 M€ ;

– du remboursement d'emprunts auprès des établissements de crédit pour -1 068 M€ ;

– de la variation des dettes de trésorerie pour -1 682 M€.

La créance non courante et la créance courante diminuent de respectivement 178 M€ et 312 M€.

Ces variations proviennent essentiellement de la variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour - 421 M€.

La dette à long terme du groupe SNCF est notée comme suit par les principales agences de notation :

	Note long terme	Perspective	Date du rapport
Standard & Poor's	AA-	Stable	23-janv.-20
Moody's	Aa3	Stable	10-déc.-19
Fitch Ratings	A+	Stable	10-janv.-20

3.9 EXPOSITION DU GROUPE AUX RISQUES DE MARCHÉ ET MODALITÉS D'UTILISATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La gestion des risques de marché fait l'objet d'un cadre général, approuvé par les conseils d'administration de SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

Le détail de la stratégie mise en œuvre est décrit en note Capitaux et financements des comptes consolidés annuels.

3.10 ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉ ET RATIOS

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018 (*)
Écarts d'acquisition	2 513	2 330
Immobilisations incorporelles	2 368	2 205
Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location	3 948	-
Immobilisations corporelles	51 674	50 401
Actifs financiers non courants	7 562	7 692
Titres mis en équivalence	1 026	970
Impôts différés actifs	4 473	4 936
Actifs non courants	73 565	68 532
Actifs d'exploitation	11 857	10 882
Actifs financiers courants	2 876	2 829
Trésorerie et équivalents de trésorerie	7 754	8 197
Actifs courants	22 488	21 907
Actifs détenus en vue d'être cédés	-	-
TOTAL DE L'ACTIF	96 052	90 439
Capital (**)	13 736	13 736
Réserves consolidées	-21 681	-20 505
Résultat net de l'exercice	-801	141
Capitaux propres Groupe	-8 746	-6 629
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	118	139
Capitaux propres totaux	-8 628	-6 491
Engagements envers le personnel non courants	2 767	2 540
Provisions non courantes	1 260	1 260
Passifs liés à des immobilisations de concession hors champ IFRIC 12	2 549	2 728
Passifs financiers non courants	69 994	66 770
Obligations locatives non courantes	3 137	-
Impôts différés passifs	157	184
Passifs non courants	79 864	73 482
Engagements envers le personnel courants	179	167
Provisions courantes	164	166
Dettes d'exploitation	14 429	14 234
Passifs d'exploitation	14 771	14 567
Passifs financiers courants	9 132	8 881
Obligations locatives courantes	913	-
Passifs courants	24 816	23 448
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	-	-
TOTAL DU PASSIF	96 052	90 439
<i>Gearing (Endettement net / Fonds propres)</i>	<i>-7,0</i>	<i>-8,7</i>
<i>Endettement net / Marge opérationnelle</i>	<i>10,8</i>	<i>14,1</i>

(*) L'exercice comparatif 2018 n'a pas été retraité à la suite de l'application de la norme IFRS 16 Contrats de location (voir note 1.3 des comptes consolidés annuels).

(**) À compter du 1^{er} janvier 2020, après sa transformation en société anonyme, le capital social de la société mère du Groupe, dénommée « société nationale SNCF SA », est de 1 milliard d'euros.

L'état de situation financière du groupe enregistre sur l'exercice 2019 les variations significatives suivantes :

- Des droits d'utilisation relatifs aux contrats de location à la suite de l'application de la norme IFRS 16 pour +3 948 M€.

- Une baisse des capitaux propres du Groupe qui intègre essentiellement le résultat net de la période (-801 M€), le dividende versé à l'État (-537 M€), la variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie (-434 M€), les écarts actuariels sur les régimes d'avantages du personnel postérieurs à l'emploi (-203 M€), la variation des écarts de

conversion (66 M€) et l'actualisation des engagements de rachat des intérêts minoritaires (-276 M€).

- Des obligations locatives courantes et non courantes liées à l'application de la norme IFRS 16 pour respectivement 913 M€ et 3 137 M€.

- Les actifs et passifs financiers sont détaillés en note 6 des comptes consolidés annuels.

3.11 PRISES DE PARTICIPATION

À l'international Keolis a acquis en 2019 100% des titres de la société belge MyPark.

Aucune prise de participation significative dans des sociétés dont le siège social est basé sur le territoire français n'a été opérée en 2018 et en 2019.

3.12 RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES

SNCF reçoit :

- des subventions au titre des investissements sur le réseau,
- des commandes publiques de prestations de services (comme tout concessionnaire de service public ou fournisseur de l'État et des collectivités locales), dans un cadre législatif et réglementaire de monopole,
- des subventions d'exploitation et d'investissement reçues pour l'essentiel dans le cadre des activités de SNCF Transilien, TER et Intercités.

3.12.1 COMMANDES PUBLIQUES DE PRESTATIONS DE SERVICES

Le tableau ci-dessous présente le chiffre d'affaires réalisé par l'EPIC SNCF Mobilités et l'EPIC SNCF Réseau avec les Régions, Île-de-France Mobilités et l'État :

En millions d'euros	Année 2019	Année 2018	Variation
Compensations tarifaires régionales	27	49	-22
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices (Régions et Île-de-France Mobilités)	5 201	4 826	376
Tarifs sociaux	9	9	0
Défense	146	140	5
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	185	247	-62
Redevance d'accès TER et TET	1 860	1 832	28
Total	7 428	7 102	325

3.12.2 SUBVENTIONS ET CONCOURS PUBLICS REÇUS DE L'ÉTAT ET DES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES

Les concours publics apportés au groupe par l'État et les collectivités publiques sont présentés dans le tableau suivant :

En millions d'euros	Année 2019	Année 2018	Variation
Subventions d'exploitation	149	141	8
Encaissement sur actifs financiers de concession	1 508	1 379	129
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	3 120	2 413	708
Compensation tarifaire liée à l'activité fret	81	54	27
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	185	247	-62
Total	5 043	4 233	810

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

SNCF Mobilités perçoit des subventions d'investissement sous la forme de financement par des tiers, principalement des collectivités territoriales, notamment pour le matériel roulant.

En application de l'interprétation IFRIC 12, les subventions reçues dans le cadre de concessions sont présentées dans l'état de situation financière en diminution des actifs incorporels ou des actifs financiers en fonction du modèle applicable après analyse de chaque contrat de concession. Dans le cas des actifs financiers de concession, les subventions reçues sont considérées comme une modalité de remboursement de ces actifs.

Les subventions d'investissement reçues sont présentées en diminution des immobilisations corporelles et incorporelles au bilan. Au compte de résultat, elles sont constatées en résultat d'exploitation (diminution de la dotation aux amortissements) en fonction de la durée de vie économique estimée des biens correspondants.

La compensation tarifaire liée à l'activité fret est destinée à assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret, en complément des redevances versées par les entreprises de fret.

3.13 VOLET SOCIAL

	31/12/2019	31/12/2018		Variation vs 31/12/2018	Variation à périmètre constant vs 31/12/2018	
SNCF Réseau	58 035	58 301	-0,5%	-266	-0,5%	-266
SNCF Transilien & TER	43 185	44 227	-2,4%	-1 042	-2,4%	-1 042
Keolis	70 632	65 664	+7,6%	4 968	+5,3%	3 490
Intercités	2 662	2 771	-3,9%	-109	-3,9%	-109
Voyages SNCF	22 712	23 268	-2,4%	-556	-1,9%	-447
SNCF Gares & Connexions	4 040	4 056	-0,4%	-16	-0,4%	-16
SNCF Logistics	52 058	50 802	+2,5%	1 256	+2,7%	1 388
SNCF Immobilier	1 035	1 046	-1,0%	-11	-1,0%	-11
Corporate	21 991	22 587	-2,6%	-596	-2,6%	-596
TOTAL	276 350	272 721	+1,3%	3 629	+0,9%	2 391

3.13.1 EFFECTIFS

3.13.2 Principaux accords signés en 2019

Les accords collectifs d'entreprise suivants ont été signés avec les organisations syndicales représentatives (entre parenthèses, date de signature) :

- accord relatif à l'application de certaines règles techniques résultant de la mise en place des comités sociaux et économiques (CSE) au sein du Groupe public ferroviaire (8 février 2019) ;
- avenant à l'accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité (11 mars 2019) ;
- accord collectif sur les modalités de gestion des Activités Sociales et Culturelles mutualisées au sein du Groupe public ferroviaire (15 mars 2019) ;
- accord relatif aux conditions d'exercice du dialogue social entre les entreprises issues du Groupe public ferroviaire (6 décembre 2019).

3.14 PERSPECTIVES 2020

Pour 2020, une SNCF renouvelée est à l'offensive au service des clients et des territoires avec ses salariés.

En 2020 la croissance économique attendue sera faible en France (+1,3%) et au plus bas depuis 10 ans dans le monde (+2,7%) avec de nombreuses incertitudes géopolitiques. Dans ce contexte, le Groupe SNCF devrait cependant maintenir une croissance dynamique de son chiffre d'affaires.

Conséquence directe des jours de grève en janvier 2020 et de ses effets induits sur le reste de l'année (estimation d'une perte d'exploitation de l'ordre de -330 M€), le Groupe va devoir redoubler d'efforts pour reconquérir les clients et retrouver le meilleur niveau de service dans les territoires. Le niveau des charges sera également adapté sur certains projets qui seront ajustés ou décalés pour compenser en partie la perte d'exploitation sur janvier. Ces mesures d'adaptation (gains de recettes, limitation de charges et optimisation des investissements et du cash qui devraient permettre de dégager +200 M€ de cash-flow libre) s'ajoutent aux plans de performance transverses, industriels et commerciaux, mis en place afin de gagner en productivité et réduire les coûts.

Cela n'aura pas de conséquence ni sur les investissements nécessaires au réseau ou à l'exploitation ferroviaire, ni sur les emplois de production. Le niveau d'investissements en particulier devrait dépasser les 11 Mds€ (tous financements confondus dont 5 Mds€ financés en propre), nouveau montant historique, avec toujours une priorité au ferroviaire (95% des investissements).

L'orientation positive des fondamentaux du Groupe et la poursuite des plans de performance, conjuguées à la reprise de 25 Mds€ de la dette de SNCF Réseau par l'État au 1^{er} janvier 2020, réduisant ainsi les coûts financiers, conduiront notamment à une nette amélioration du cash-flow libre. Le Groupe réaffirme donc son objectif d'un cash-flow libre à l'équilibre et d'un ratio de dette nette sur marge opérationnelle inférieur à 5 à fin 2022.

La stratégie de la SNCF, avec une nouvelle équipe de direction, se déploiera autour du développement ferroviaire en France avec 3 défis à relever :

- Environnemental et climatique ;
- Renouer avec les territoires ;
- L'ouverture à la concurrence ferroviaire.

Et 4 priorités affirmées :

- Priorité aux clients ;

- Moderniser et rénover le réseau ferroviaire ;
- Redévelopper le fret ferroviaire ;
- Les hommes et les femmes qui composent le Groupe.

4. LA GESTION DES RISQUES ET LE CONTRÔLE INTERNE

4.1 CADRE DE LA GESTION DES RISQUES ET DU CONTRÔLE INTERNE

Pour sécuriser ses décisions et renforcer sa capacité de création de valeur, le Groupe SNCF entend disposer d'une vision claire des risques auxquels il est exposé et mettre en place des dispositifs contribuant à la maîtrise de ses activités, à l'efficacité de ses opérations et à l'utilisation efficiente de ses ressources.

Le management des risques et le contrôle interne participent de façon complémentaire à prévenir et maîtriser ces incertitudes.

4.1.1 Éléments fondamentaux

4.1.1.1 Définition et Objectifs

Au sein du Groupe SNCF le risque est défini comme « tout événement (endogène ou exogène) susceptible d'impacter négativement ou positivement (opportunité) l'atteinte des objectifs du Groupe, ou d'affecter ses actifs, sa réputation, les personnes ou l'environnement ».

Le management des risques consiste, après avoir identifié et évalué les risques, à mener les actions prioritaires pour ramener ces risques, ou les maintenir, à un niveau de probabilité de survenance et d'impact acceptable, ou en améliorer la maîtrise. Il contribue à créer et préserver la valeur, les actifs et la réputation des établissements publics du Groupe et de leurs filiales. En tant qu'outil de pilotage, il vient alimenter la prise de décision pour sécuriser l'atteinte des objectifs. Cette démarche favorise la cohérence des actions avec les valeurs du Groupe. Elle mobilise les collaborateurs autour d'une vision commune des principaux risques et les sensibilise aux risques inhérents à leur activité.

Le contrôle interne donne un cadre de contrôle en ligne avec les évaluations de risques réalisées et fournit à la gouvernance du Groupe et de façon plus générale à chaque manager, une vision sur la maîtrise des différents processus. Il s'agit de l'ensemble des éléments internes de l'entreprise (organisation, procédures, systèmes d'information, charte éthique, questionnaires d'autoévaluation, référentiels...) dont la finalité est d'éviter ou de réduire les risques identifiés. Les grands objectifs en sont :

- la conformité aux lois et aux règlements,
- le bon fonctionnement des processus internes, notamment ceux concourant à la sauvegarde des actifs,
- l'application des instructions et des orientations fixées par la direction générale,
- la fiabilité de l'information financière.

Comme tout dispositif de contrôle, il ne peut cependant fournir une garantie absolue que tout risque soit totalement maîtrisé ou éliminé.

4.1.1.2 Référentiels utilisés

- Le système de management des risques du Groupe s'inspire des principaux standards internationaux (cadre de référence de la gestion des risques FERMA - Federation of European Risk Management Associations, norme ISO 31000 Management du risque).

– Plus spécifiquement, le référentiel de contrôle interne du Groupe s'appuie sur le cadre de référence de l'AMF (Autorité des Marchés Financiers), publié en janvier 2007 et actualisé en juillet 2010.

Ce cadre identifie notamment cinq composantes :

- une organisation comportant une définition claire des responsabilités, disposant des ressources et des composantes adéquates et s'appuyant sur des procédures, des systèmes d'information, des outils et des pratiques appropriés,
- la diffusion en interne d'informations pertinentes et fiables,
- un système visant à recenser et analyser les principaux risques et à s'assurer de l'existence de procédures de gestion de ces risques,
- des activités de contrôle proportionnées aux enjeux,
- une surveillance permanente du dispositif.

4.1.2 Organisation générale

L'organisation générale du management des risques et du contrôle interne du Groupe s'appuie sur un modèle de gouvernance fondé sur trois lignes de maîtrise.

Le management opérationnel des entités constitue la première ligne de maîtrise. Il est en charge de la conduite des opérations dans le cadre des objectifs fixés par le Conseil de surveillance et le Directoire. Il définit et met en œuvre un dispositif de contrôle sur les processus dont il a la charge.

Les directions fonctionnelles des EPIC forment la deuxième ligne de maîtrise, en exerçant des missions d'appui et de pilotage. Elles apportent également leur expertise aux directions opérationnelles, entre lesquelles elles favorisent les échanges et le partage de bonnes pratiques. Elles concourent à la structuration et la coordination du dispositif de contrôle.

En 3ème ligne, l'audit interne apporte une évaluation indépendante du niveau de maîtrise des risques et de la robustesse du contrôle interne.

Chacun des établissements publics du Groupe est placé en responsabilité sur la gestion des risques et le contrôle interne de son périmètre, incluant ses filiales.

La démarche de management des risques et le contrôle interne sont animés et pilotés, au sein du Groupe, par la Direction de l'Audit et des Risques (DAR), entité de la Direction Générale de l'Audit et des Risques (DGAR) qui a pour mission de donner à la direction du Groupe SNCF et aux organes de gouvernance une vision consolidée des risques majeurs et une assurance raisonnable sur le degré de maîtrise des opérations.

La DGAR regroupe 2 entités distinctes : la Direction des Audits de Sécurité (DAS) et la Direction de l'Audit et des Risques (DAR). La DAS intervient plus particulièrement sur le champ de la maîtrise des risques liés à la sécurité de l'exploitation ferroviaire et à la santé et sécurité au travail. Ses missions sont précisées dans le § 1.2.1. ci-après.

Les missions de la DAR s'articulent autour de deux fonctions :

- l'animation et le pilotage de la démarche de management des risques et du contrôle interne,
- la réalisation de missions d'audit interne.

4.1.2.1 L'animation et le pilotage de la démarche de management des risques

Le processus de management des risques du Groupe s'appuie sur un cadre méthodologique commun défini par

la DAR. Une politique de Management des Risques, signée par les Président et Président délégué du Directoire, précise les lignes directrices applicables au sein du Groupe SNCF et un guide méthodologique complète cette politique.

Le Directoire est en responsabilité sur la gestion des risques de l'EPIC SNCF et, plus largement, du Groupe, de même que chacune des Directions Générales de SNCF Réseau et SNCF Mobilités est en responsabilité sur la gestion des risques de son périmètre.

Les risques majeurs sont identifiés et évalués et des plans de traitement définis et mis en œuvre. Chaque risque est confié à un sponsor désigné par le COMEX (Comité Exécutif), qui a pour rôle d'assurer que les risques sont correctement analysés et évalués, de faciliter l'avancement des plans d'actions et de rendre compte de l'évolution des risques aux instances exécutives ou de gouvernance.

La DAR anime l'exercice de cartographie des risques majeurs du Groupe en répondant aux objectifs suivants :

- identifier les risques en s'assurant de la couverture de l'ensemble des activités du Groupe,
- fournir une vision assemblée des risques majeurs et de leur niveau de maîtrise,
- garantir la cohérence des cartographies des EPIC, notamment aux interfaces.

Elle apporte également un appui aux sponsors pour le pilotage des risques majeurs.

Un réseau de risk-managers opérant dans l'ensemble du Groupe est animé par la DAR qui apporte un appui méthodologique et aide à mettre en place un dispositif de détection, d'analyse et de contrôle des risques. La DAR veille à ce que les directions concernées s'approprient cette démarche et la pérennisent.

En 2019, des revues des risques ont été réalisées en juillet et en novembre par les COMEX, ainsi que par le Directoire. La revue des risques de mi-année a porté sur l'avancement des plans d'actions et livrables, et celle de fin d'année a statué sur la révision et nouvelle évaluation des risques majeurs.

La mise à jour de la cartographie des risques majeurs du Groupe a été présentée au Comité d'Audit des Comptes et des Risques du 17 décembre 2019 et au Conseil de surveillance du 20 décembre 2019.

4.1.2.2 L'animation et le pilotage de la démarche de contrôle interne

Les trois EPIC sont placés en responsabilité première sur leur contrôle interne y compris au sein des filiales qui leur sont rattachées.

La DAR anime la démarche de contrôle interne au sein du Groupe, en lien avec les directions financières de chaque EPIC, qui ont chacune désigné un responsable du contrôle interne.

Une feuille de route a été établie pour chaque EPIC et co-signée par son directeur financier et le Directeur de l'Audit et des Risques. Elle définit les ambitions de l'EPIC en matière de contrôle interne.

Un Comité Contrôle Interne Groupe, composé des dirigeants de la DAR et des directions financières de l'EPIC SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau, se réunit trois fois par an pour fixer les grands objectifs en matière de contrôle interne et s'assurer de leur bonne réalisation. Le suivi des recommandations des commissaires aux comptes, le déploiement d'un parcours e-learning sur les

fondamentaux du contrôle interne au sein du Groupe, un bilan des campagnes d'auto-évaluation 2017, la mise en place d'un nouveau système d'information de contrôle interne y ont notamment été partagés.

Un Comité des Directeurs du Contrôle Interne des 3 EPIC est en place depuis 2018. Il se réunit tous les mois et a pour mission d'organiser la mise en œuvre des objectifs fixés en Comité Contrôle Interne Groupe, de partager les pratiques au sein du Groupe, de mettre en place des projets transverses au Groupe en matière de contrôle interne (formation, évaluation des dispositifs ...). Y ont été partagés en 2019 les points inscrits aux ordres du jour des Comités Contrôle Interne Groupe.

Un réseau de correspondants œuvrant au sein des Activités, Métiers et Directions transverses du Groupe SNCF est animé par la DAR. Cette animation se concrétise par des sessions de formation (contrôle interne, éthique, prévention et détection de la fraude) et par l'organisation de séminaires et réunions de travail à thème. En 2019, sont notamment intervenus des sensibilisations juridiques sur le délit de marchandage, délit de favoritisme, le mécénat, la cybersécurité et des benchmarks externes.

Un référentiel de points de contrôle commun au Groupe couvre les processus figurant dans le guide d'application du cadre de référence de l'AMF ainsi que les différentes composantes de « l'environnement de contrôle » et certains processus spécifiques.

Un outil de contrôle interne commun au groupe est utilisé chaque année depuis 2013 afin de procéder à des campagnes d'auto-évaluation auprès de l'ensemble des entités du Groupe SNCF. Sont concernées environ 300 entités amenées à autoévaluer régulièrement leur maîtrise des processus, comme l'environnement de contrôle tels que définis par l'AMF. L'exploitation des résultats, en lien avec les référents des processus, donne lieu, au besoin, à la définition de plans d'actions collectifs et individuels ainsi qu'à la mise à disposition de bonnes pratiques.

4.1.3 Environnement de contrôle

4.1.3.1 L'organisation des responsabilités opérationnelles et fonctionnelles

Le groupe SNCF est structuré de la façon suivante :

L'EPIC SNCF est organisé autour :

- de fonctions de pilotage et d'appui (Sécurité, Stratégie, Finances, Juridique, Système et Technologies Ferroviaires, Éthique et Déontologie, Ressources Humaines, Audit et Risques, Communication et Image, e.SNCF, Secrétariat Général),
- de « centres de services partagés » regroupant les services assurant une production mutualisée pour l'ensemble du Groupe,
- d'une fonction immobilière dédiée à la gestion, au développement et à la valorisation du parc immobilier et foncier du Groupe.

SNCF Réseau se décline autour d'un niveau central avec :

- des directions générales techniques et commerciales (stratégie, programmation et maîtrise d'ouvrage, exploitation système, direction industrielle et ingénierie, direction opérations et production, direction clients et services...),
- des directions générales et directions transverses (ressources humaines, finances et achats, communication et dialogue territorial, juridique et conformité, sécurité, sûreté, risques...).

- d'un niveau géographique, avec des structures nationales et territoriales (les directions territoriales, les établissements, les pôles régionaux ingénierie et les agences projets...).

SNCF Mobilités et ses filiales sont organisés depuis le 1er janvier 2018, autour de quatre métiers appuyés par des fonctions support :

- « Mobilités Quotidiennes » qui comprend les deux secteurs SNCF Transilien & TER et Keolis ;
- « Longue Distance » qui regroupe les secteurs Intercités et Voyages SNCF ;
- « SNCF Gares & Connexions » qui forme à lui seul un secteur ;
- « SNCF Logistics » qui est découpé en trois secteurs : Geodis, Transport Ferroviaire Multimodal de Marchandises (TFMM) et Ermewa.

Ces métiers s'appuient sur des fonctions communes support qui agrègent notamment les activités de holding de SNCF Participations et les activités des domaines prestataires du groupe SNCF Mobilités (Matériel et autres fonctions transverses).

4.1.3.2 Intégrité et éthique

La démarche éthique du Groupe SNCF s'articule autour de cinq valeurs éthiques socles qui expriment la manière dont le Groupe entend travailler avec ses parties prenantes que sont ses clients, ses fournisseurs, ses salariés et la société civile. Il s'agit des valeurs d'intégrité, de responsabilité, de respect des personnes, de confiance et de courage.

Cette démarche s'appuie sur la charte éthique du Groupe SNCF qui a été approuvée par le Conseil de surveillance de l'EPIC SNCF du 3 novembre 2016. La charte, signée par l'ensemble des membres du Comex a fait l'objet d'une diffusion à partir du mois de janvier 2017 et explicite les cinq valeurs éthiques et les onze principes de comportement qui en découlent. Ces principes sont diffusés à tous les collaborateurs, quels que soient leur statut et leurs fonctions, et doivent guider leur comportement professionnel au quotidien en particulier sur la prévention et la lutte contre la corruption, la protection du capital humain du groupe, le respect du droit de la concurrence et la lutte contre la fraude.

La charte éthique du Groupe SNCF s'inscrit en parfaite cohérence avec les différents codes de déontologie ou de bonnes pratiques adoptés par certaines activités, métiers ou entités du Groupe ainsi que les documents élaborés par la Direction de l'Éthique et de la Déontologie en matière d'éthique et de conformité, notamment les lignes directrices de prévention de la corruption et le guide de sensibilisation sur les conflits d'intérêts.

Le dispositif d'alerte professionnelle, piloté par la Direction de l'Éthique et de la Déontologie, permettant aux collaborateurs de s'exprimer en toute confidentialité sur des dysfonctionnements dont ils auraient été les victimes ou les témoins directs, constitue le complément indispensable de la charte. Ce dispositif préexistant à la loi Sapin 2 au sein de l'Entreprise, a été mis en conformité avec la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique (dite loi SAPIN II).

Par ailleurs, le Groupe SNCF met en œuvre, le programme de prévention et de lutte contre la corruption tel que repris par la loi précitée.

La Direction de l'Éthique et la Déontologie du Groupe SNCF assure :

- la réalisation d'enquêtes éthiques internes à la suite de signalements de dysfonctionnements en particulier dans le cadre d'une alerte professionnelle,

- le conseil en matière d'éthique, de déontologie et de conformité anti-corruption,

- l'identification des anomalies de procédures et des responsabilités puis la formalisation de préconisations permettant d'assurer une meilleure maîtrise de ces risques,

- la sensibilisation des collaborateurs du Groupe à la charte éthique en général mais aussi aux risques de corruption et trafic d'influence dans les activités du Groupe,

- le pilotage du déploiement du programme de prévention et de lutte contre la corruption,

- l'organisation et l'animation de colloques scientifiques dénommés "matinées de l'éthique" permettant aux participants d'échanger avec des chercheurs et praticiens de l'éthique sur des sujets d'actualité..

Une application « MyEtic » est déployée depuis 2018 sur l'ensemble des smartphones professionnels des collaborateurs du Groupe public ferroviaire permettant de développer et mettre en pratique l'éthique au niveau du plus grand nombre de collaborateurs. Il est possible de prendre connaissance des documents éthiques, de prendre contact avec un déontologue et d'y déposer une alerte professionnelle.

Un réseau de référents éthiques du Groupe SNCF, représentatif des différentes activités du Groupe, est animé par la Direction de l'Éthique et de la Déontologie. Ces référents, formés régulièrement, sont chargés d'animer, relayer, renforcer et au besoin adapter dans leur entité respective, la démarche éthique du Groupe.

Il existe un Comité d'Éthique Groupe, présidé par l'ancienne médiatrice de l'éducation nationale et de l'enseignement supérieur, qui est composé de directeurs représentant l'EPIC SNCF, SNCF Mobilités, SNCF Réseau ainsi que des représentants de Geodis et Keolis. Ce comité a pour mission de valider les actions conduites en matière d'éthique et de déontologie et d'adopter les guides éthiques proposés par la Direction de l'Éthique et de la Déontologie. Il en a notamment été ainsi en 2019 en ce qui concerne le guide sur le RGPD ou encore sur l'Intelligence artificielle et la prévention du harcèlement moral au travail.

4.1.3.3 Audit interne

La fonction audit interne est assurée par la Direction de l'Audit et des Risques (DAR), entité de la Direction Générale de l'Audit et des Risques (DGAR).

L'univers d'audit (périmètre et typologie des audits) de la DAR a été soumis à l'approbation des Comex et Comités d'Audit des Comptes et des Risques des 3 Epics. Il recouvre le GPF et ses filiales à l'exception d'une part de Geodis et ses filiales et d'autre part de Keolis et ses filiales qui disposent respectivement de leur propre Direction de l'Audit Interne. Les relations entre la DAR et ces deux Directions sont régies par protocole. Le Directeur est rattaché aux Président et Président délégué du Directoire. Il entretient par ailleurs un lien fonctionnel avec les Présidents des Comités d'audit, des comptes et des risques de chacun des trois EPIC (EPIC SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau).

La DAR exerce ses missions d'audit en toute indépendance et avec objectivité. Ses activités sont encadrées par la charte d'audit de chaque EPIC (EPIC

SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau) approuvée par les organes de gouvernance. Tous les auditeurs internes et les éventuels prestataires externes de la DAR s'engagent à respecter les règles de déontologie du Cadre de Référence International des Pratiques Professionnelles (CRIPP) décliné en France par l'IFACI (Institut Français de l'Audit et du Contrôle Interne). Des modalités spécifiques sont mises en œuvre pour la réalisation d'audits portant sur le périmètre des facilités essentielles afin de garantir le respect de l'ensemble des dispositions légales et réglementaires attachées à l'exercice de ces fonctions. En déclinaison du Plan de Gestion des Informations Confidentielles (PGIC) de SNCF Réseau, le Directeur de l'Audit et des Risques a signé un accord de confidentialité.

Pour réaliser ses missions, la DAR s'appuie sur une méthodologie rigoureuse et éprouvée, conforme aux normes professionnelles en la matière. Elle est certifiée par l'IFACI Certification depuis juin 2006.

Les missions d'audit interne s'inscrivent dans le cadre du programme d'audit consolidant les plans d'audit respectifs de l'EPIC SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

Le plan d'audit de chaque EPIC est fondé sur sa cartographie des risques et est établi à l'issue d'entretiens entre la DAR et ses dirigeants. Ces plans annuels sont approuvés par leur COMEX respectif et soumis respectivement à l'avis du Comité d'Audit, des Comptes et des Risques (CACR) de chaque EPIC.

La DAR a réalisé en 2019 une cinquantaine de missions d'audit. Les rapports, assortis de recommandations destinés à réduire les risques associés, ont été restitués aux membres des COMEX concernés. La note de synthèse est systématiquement transmise au Directoire ou au Président concerné pour les audits propres à SNCF Réseau ou SNCF Mobilités. La mise en œuvre des recommandations d'audit fait l'objet d'un suivi semestriel.

Elle conduit également des audits relatifs à la Sécurité des Systèmes d'Information (SSI) par l'intermédiaire de la Mission de Contrôle SSI (MCSSI). Celle-ci réalise chaque année un programme d'audits fonctionnels et techniques de façon à éclairer le métier et les équipes SI des risques auxquels ils sont confrontés en cas de compromission ou d'indisponibilité durable des SI. Elle s'assure notamment de la conformité et de l'efficacité des règles opérationnelles de sécurité des SI sur le périmètre couvert par l'univers d'audit de la DAR. Elle a ainsi mené une vingtaine de missions en 2019 sur des périmètres métiers ou des socles technologiques à forts enjeux (applications manipulant des données sensibles, applications critiques pour les métiers, évaluation de la maturité d'une entité en lien avec les normes ISO 27001/27002, résilience et mesures de sécurité des cibles d'hébergement des SI du groupe, outils de surveillance et dispositifs d'accès au SI pour les comptes à privilèges, etc...).

Le bilan d'activité de la DAR est présenté annuellement au CACR de chacun des EPIC.

La DAR coordonne par ailleurs ses travaux avec les commissaires aux comptes intervenant sur le périmètre du Groupe SNCF.

4.1.3.4 Contrôle institutionnel

L'EPIC SNCF dispose d'un environnement complet de contrôle institutionnel lié à son statut d'entreprise publique et de maison mère d'un groupe important de sociétés.

Le Groupe SNCF est soumis au contrôle :

- de la Cour des Comptes,
- du Commissaire du Gouvernement,
- de la Mission de Contrôle Économique et Financier des Transports (MCEFT),
- de l'Agence des Participations de l'État (APE),
- de ses ministères de tutelle (ministères en charge des transports, du budget et de l'économie),
- de l'Autorité de Régulation des Transports (ART),
- de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF),
- du Haut Comité du système de transport ferroviaire national.

L'audit des comptes est assuré par deux commissaires aux comptes nommés par le Ministre de l'Économie et des Finances, après avis du Comité d'Audit, des Comptes et des Risques du Conseil de surveillance. Chaque filiale est auditée par au moins un des commissaires aux comptes du Groupe SNCF.

Ces différents intervenants ont notamment pour mission de vérifier que le Groupe SNCF respecte les obligations qui s'imposent et particulièrement dans le domaine comptable et financier.

4.1.3.5 Conformité

Parmi les évolutions récentes en matière de lois et réglementation l'entrée en vigueur de la loi relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique dite « Loi SAPIN 2 » ainsi que le sujet des données personnelles font l'objet de travaux engagés conjointement par la Direction de l'Éthique et de la Déontologie et la Direction Juridique Groupe.

Un comité de la conformité, présidé par le directeur général délégué de l'EPIC SNCF et composé des directeurs juridiques des trois EPIC, du directeur de l'audit et des risques, du directeur de l'éthique et de la déontologie, d'un membre de chaque COMEX et d'un représentant de Keolis et de Geodis a été mis en place au début de l'année 2018. Ce comité est notamment chargé de s'assurer de l'état d'avancement du programme anticorruption et prendre toutes initiatives utiles à cette fin, en terme notamment de coordination des actions. Il fédère le contrôle de la mise en œuvre et du respect autour d'un programme de conformité uniforme et cohérent pour le Groupe SNCF. Les membres du comité de la conformité s'appuient pour ce faire sur leurs collaborateurs et réseaux respectifs. L'instruction des dossiers inscrits à l'ordre du jour de ce comité est confiée à un « secrétaire de la Conformité » agissant en lien avec tous les collaborateurs concernés. Sans que cette liste soit exhaustive, le périmètre d'intervention du Comité porte notamment sur :

- la prévention de la corruption,
- la protection des données personnelles,
- le droit de la concurrence,
- le reporting extra financier et le devoir de vigilance,
- les embargos et les règles d'export,
- les contraintes bancaires,
- le prêt de main d'œuvre illicite et le marchandage.
- les données à caractère personnel

Un comité opérationnel anticorruption a été créé en 2019 sur décision du directeur général délégué de l'EPIC SNCF. Il est composé de représentants des directions et entités

participant au comité de la conformité et a notamment pour missions de :

- faire un point régulier de l'état d'avancement, de la maturité et de la pertinence des procédures engagées en matière de lutte contre la corruption,
- déterminer celles qui doivent l'être encore, selon quel processus et dans quel délai,
- prévoir et/ou s'assurer des modalités de déploiement de ces procédures et de ce qu'elles sont bien tracées et documentées.

Le Groupe SNCF est historiquement engagé dans une démarche de responsabilité sociétale.

Dans son rapport annuel d'Engagement Sociétal d'Entreprise, audité par un vérificateur indépendant, le Groupe SNCF répond déjà en partie et de manière volontaire aux nouvelles exigences réglementaires de reporting extra-financier. Le Rapport d'Engagement sociétal d'entreprise 2019 sera publié au premier semestre 2020.

Dans le cadre de la Déclaration de performance extra-financière (DPEF), SNCF a formalisé son modèle d'affaires dès 2017, identifié en 2018 ses risques extra-financiers les plus significatifs, ainsi que les premières actions et principaux KPIs s'y rapportant. Témoignant de son engagement en matière de RSE, le Groupe continue de travailler sur les actions et KPIs pour présenter une DPEF complète dans le rapport de gestion 2020.

4.2 DISPOSITIF DE MAÎTRISE DES PRINCIPAUX RISQUES

Le Groupe a mis en place un processus qui lui permet d'identifier, de manière continue, les principaux risques auxquels il est exposé et d'évaluer leur évolution dans le temps. Il s'attache à mettre en place des dispositifs de contrôle adaptés pour ces risques, tels que décrits ci-après.

4.2.1 Risques Opérationnels

4.2.1.1 Sécurité ferroviaire et santé et sécurité au travail

Le Groupe SNCF développe une politique de sécurité avec pour objectifs d'assurer :

- à ses clients et à la collectivité un service ayant le niveau de sécurité attendu,
- à son personnel et à ses partenaires la sécurité dans leurs interventions.

Le Groupe respecte et valorise les obligations réglementaires définies par les États où il exerce ses activités.

Pour la France, le cadre réglementaire est principalement issu du code des transports, mais aussi de la loi 2006-10 du 5 janvier 2006, qui assure notamment la transposition en droit français des directives européennes. Il comprend également le décret 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'EPSF ainsi que le décret 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, modifié par les décrets 2010-814 du 13 juillet 2010, 2014-121 du 11 février 2014, 2015-143 du 10 février 2015, 2015-960 du 30 juillet 2015 et 2015-1757 du 24 décembre 2015.

Le management de la sécurité de l'exploitation ferroviaire est sous la responsabilité directe de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités qui disposent respectivement d'un Système de Gestion de la Sécurité (SGS). Chaque SGS a

été soumis à l'EPSF qui a délivré l'agrément de sécurité à SNCF Réseau le 1er juillet 2016 et le certificat de sécurité à SNCF Mobilités le 1er juillet 2016 pour une durée de cinq années.

En 2018, les Présidents du Directoire, de SNCF Mobilités, de SNCF Réseau ont signé la déclaration pour une culture de sécurité ferroviaire en Europe initiée par l'ERA (European Union Agency for Railways). Cette déclaration démontre l'engagement des dirigeants des compagnies ferroviaires européennes à promouvoir une culture de sécurité positive et à sensibiliser l'ensemble des acteurs de l'industrie. Une culture de sécurité positive renforce les effets du système de gestion de la sécurité en améliorant ses capacités et son efficacité.

En 2018, les Présidents du Directoire, de SNCF Mobilités, de SNCF Réseau et les membres des trois comités exécutifs ont réaffirmé leur engagement pour une sécurité intégrée couvrant à la fois la sécurité au travail et la sécurité d'exploitation. Cet engagement est fondé sur la politique sécurité du Groupe public ferroviaire : atteindre le niveau d'excellence sécurité et être une référence internationale reconnue, tant pour la sécurité au travail que pour la sécurité d'exploitation.

Au titre de la sécurité, l'EPIC SNCF a quatre missions principales :

- porter le programme PRISME, la politique de transformation managériale et veiller à son ancrage au sein du Groupe public ferroviaire et développer une culture de sécurité commune. Les 6 axes, précisés ci-après, sont coordonnés dans ce programme :
- développer un comportement Proactif qui vise à ce que chaque agent contribue efficacement au système d'amélioration continue en signalant à son encadrement tous les incidents et éléments précurseurs dont il a connaissance,
- installer le management par les Risques en vue de prioriser les actions et concentrer les énergies,
- maîtriser les Interfaces entre les entités pour travailler dans une chaîne de sécurité dont chaque maillon est essentiel et connecté aux autres, y compris les partenaires et sous-traitants,
- Simplifier les procédures et la documentation de façon à en garantir l'application systématique par les opérateurs,
- créer les conditions Managériales pour que chaque agent s'implique personnellement dans ses actions et ses décisions, et à son niveau de responsabilité, pour réduire au maximum le risque (gravité et occurrence) d'accident,
- se doter des outils et Équipements les plus innovants pour apporter à chaque agent un environnement de travail et des moyens technologiques sécurisés.
- porter les sujets Sécurité en interface entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités.
- porter la transformation managériale de la Santé et Sécurité au Travail
- réaliser des missions d'inspection de sécurité.

Le Directeur Général Sécurité du Groupe public ferroviaire est placé directement auprès du Directoire de l'EPIC SNCF et des Présidents de SNCF Réseau et SNCF Mobilités, afin d'assurer un pilotage de la sécurité simplifié et resserré. La coordination de la sécurité permet ainsi d'améliorer la sécurité aux interfaces.

L'EPIC SNCF a également pour mission de contribuer à faciliter, dans le cadre des procédures de concertation organisée et conduites par l'EPSF, les réflexions sur les

évolutions du système ferroviaire en matière de sécurité, d'un point de vue transversal.

En matière de sécurité de l'exploitation ferroviaire :

La Direction Générale Sécurité contribue au dispositif de maîtrise des risques liés à la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Elle porte le programme PRISME et accompagne SNCF Mobilités et SNCF Réseau dans son appropriation et sa mise en œuvre sur leurs périmètres respectifs. La Direction Générale Sécurité est constituée de plusieurs entités qui concourent au dispositif de maîtrise des risques liés à la sécurité de l'exploitation ferroviaire :

- l'Inspection Générale Sécurité est en charge à la fois de réaliser des inspections inopinées mais également d'être à l'écoute de toute l'entreprise sur les questions de sécurité, d'identifier les signaux faibles, d'anticiper les risques et d'alerter. Pour cela, elle s'appuie sur l'outil Canal Sécurité,
- le Département Sécurité Système en charge de coordonner le comité de pilotage sécurité système qui traite des sujets d'interfaces,
- la Direction Compétences et Savoirs accompagne SNCF Réseau et SNCF Mobilités dans la mise en place d'outils de fiabilisation et de développement de compétences non techniques.
- le plateau « Risques », a pour objectif de mettre en œuvre une sécurité basée sur les analyses de risques, et dont les fondations sont d'élaborer, de faire vivre, et d'utiliser les « nœuds papillon » devant les événements redoutés faisant partie de la cartographie des risques du Groupe public ferroviaire,
- le plateau « Simplification » a pour objectif de produire, selon les priorités identifiées dans le Groupe public ferroviaire, une documentation opérationnelle simplifiée, digitalisée, architecturée selon des principes universels.

Du 27 novembre 2018 au 1er mars 2019 le train de la sécurité a sillonné la France avec 56 étapes pour aller à la rencontre de 14 000 cheminots. Il s'agissait de la seconde édition de ce dispositif qui vise à développer la conscience des risques des agents SNCF.

Par ailleurs, en 2019, comme les années précédentes, la Direction des Audits de Sécurité (DAS), entité de la Direction Générale de l'Audit et des Risques (DGAR) de l'EPIC SNCF, a donné à la direction de l'EPIC SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités et aux différents dirigeants chargés de sécurité de l'exploitation ferroviaire, une évaluation permanente du niveau de sécurité des établissements et des différentes entités des EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités vue sous l'angle de la conformité de l'exécution des procédures opérationnelles de sécurité et de la qualité de leur management. Les Audits de Sécurité Nationaux Opérationnels, audits périodiques de conformité, conduits sous commandite des EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités, ont répondu à cette première mission.

Un pôle d'Audits de Sécurité Thématiques a pour mission particulière de conduire des audits de conseil à thème portant sur la conformité de processus, de site ou de produit, et également des audits venant apprécier l'efficacité des actions préventives ou correctives engagées suite aux audits nationaux. Ces audits ont été conduits sous commandite des EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités, assemblée par leurs Directions Sécurité, sur proposition des directeurs d'activité et de métier.

La Direction des Audits de Sécurité a enfin effectué, sous commandite, éventuellement conjointe, de chacun des

trois EPIC SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités des Audits de Sécurité de Conception permettant d’appréhender l’aptitude d’un système ou la capacité d’un produit ou d’un processus à satisfaire aux exigences et objectifs de sécurité prescrits.

L’année 2019 a permis de conforter le processus de rénovation des audits (posture des auditeurs, préparation conjointe de l’audit avec l’établissement audité, restitution de l’audit en continu, rapport simplifié et plus facilement exploitable).

L’ensemble des dirigeants des EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités, et des entités opérationnelles, a ainsi disposé d’une prestation d’audit aisément exploitable et reconnue comme telle. En cohérence avec l’avancée de la transformation culturelle de l’entreprise en matière de sécurité, 2019 a également vu le confortement des audits de sécurité « à usage juste et équitable », selon une méthode permettant aux établissements de partager, en amont de l’audit, leurs forces et faiblesses avec l’auditeur dans une logique de recherche active de progrès.

Après une première expérimentation en 2018, 2019 a surtout été l’année du déploiement progressif du projet de fusion des audits de sécurité de l’exploitation ferroviaire avec les audits de santé et sécurité au travail en un seul type d’audit national de sécurité dans une vision intégrée de la sécurité. Les expérimentations, concluantes, menées en 2018 ont été étendues en 2019 à l’ensemble des types d’établissements de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités, dans une perspective de généralisation en 2020.

Les interventions de l’ensemble du personnel de la DAS sont encadrées par une méthodologie stricte. La DAS est certifiée ISO 9001-2015.

En matière de sécurité et santé au travail :

La responsabilité employeur en matière de santé et sécurité au travail est portée par chacun des EPIC. Chacun a décrit dans un référentiel son dispositif de management de la santé et sécurité au travail. Les directeurs d’établissements assument la responsabilité de l’employeur dans la mise en œuvre de ce management. L’évaluation des risques, sa transcription dans le Document Unique et sa mise à jour font partie intégrante de cette responsabilité.

– Les actions engagées sur la santé et la sécurité au travail s’inscrivent dans les trois axes prioritaires de la politique sécurité du Groupe mise en œuvre au travers de PRISME :

– développement du pilotage par les risques avec, notamment, la mise à disposition d’une plateforme Sécurité au travail qui regroupe tous les outils nécessaires aux managers pour remplir leur rôle en matière de prévention des risques,

– déploiement de plans d’actions spécifiques ciblés sur les risques majeurs transverses au Groupe public ferroviaire,

– simplification de la documentation en matière de santé et sécurité au travail.

L’entreprise achève le déploiement d’un programme ambitieux de transformation managériale de la santé et la sécurité au travail qui repose sur de la formation au savoir voir et au savoir dialoguer des dirigeants de proximité grâce à un coaching par des spécialistes internes et/ou externes.

SNCF poursuit ses travaux pour le développement du leadership Santé et Sécurité au Travail des cadres dirigeants et cadres supérieurs.

La responsabilité employeur en matière de santé et sécurité au travail incombe à chacun des EPIC. Ceux-ci ont écrit un référentiel décrivant le dispositif de management de la santé et sécurité au travail. Les directeurs d’établissements portent la responsabilité de l’employeur dans la mise en œuvre de ce management. L’évaluation des risques, sa transcription dans le Document Unique et sa mise à jour font partie intégrante de cette responsabilité.

La Direction des Audits de Sécurité comprend également un service d’audit national de Santé et Sécurité au Travail qui permet régulièrement d’évaluer, en établissement, la qualité du management et la maîtrise opérationnelle des risques en matière de santé et sécurité au travail. Comme les années précédentes, cette mission a été déployée sous commandite de chacun des trois EPIC du Groupe public ferroviaire. La méthode d’audit et d’évaluation est en adéquation avec les exigences du code du travail.

4.2.1.2 Risques liés à l’Énergie

Le secteur de l’Énergie connaît des mutations profondes et le Groupe SNCF s’est doté d’une politique Énergie Responsable portée par la Direction Énergie de la SA SNCF VOYAGEURS.

Les risques Énergie pour le Groupe sont de différentes natures :

– Économique : incertitude sur les prix de l’énergie et hausse de la fiscalité

– Business : licence to operate et compétition inter et intramodale

– Politique : attentes renforcées des territoires sur la transition énergétique

– Environnemental et sanitaire : durcissement de la réglementation pour répondre aux enjeux du changement climatique et de la qualité de l’air

– Technologique : évolution des vecteurs énergétiques et des acteurs dans le secteur de l’Énergie

La politique Énergie Responsable répond aux enjeux de Performance, de Business et de Développement Durable du Groupe SNCF, au travers de plusieurs objectifs de moyen et long termes :

– Performance : améliorer la performance énergétique (consommation/activité) de 20% entre 2015 et 2025

– Verdissement : augmenter la part d’électricité renouvelable dans le mix d’électricité de traction ferroviaire, en France : 20% de contrats d’achats PPA EnR (Power Purchase Agreement Énergies Renouvelables), signés par le groupe SNCF, via la filiale SNCF Énergie de la SA SNCF VOYAGEURS, en 2026

– Décarbonation : transformation énergétique du Groupe pour répondre à l’ambition de neutralité carbone en 2035, et notamment sortir des énergies fossiles le mode ferroviaire à cette échéance

Un Comité Stratégique Énergie Groupe SNCF, piloté par la Direction Énergie de la SA SNCF VOYAGEURS, fixe les orientations de la politique Énergie Responsable et procède aux arbitrages au regard des enjeux et risques mentionnés ci-dessus.

Par ailleurs, SNCF Énergie, filiale à 100% de la SA SNCF VOYAGEURS, dont le Président est le Directeur de la Direction Énergie, optimise les couvertures et achats d’énergie (électricité et gaz) au travers d’une gouvernance de risque spécifique : un Comité des Risques assure le contrôle régulier du niveau de risque et – le cas échéant – valide les méthodes de correction des risques envisagés

par les opérationnels. Ce Comité des Risques est composé, d'une part, de la Direction générale et de la Direction financière de SNCF Energie et de son responsable du Front office et, d'autre part, de représentants de la SA SNCF VOYAGEURS (dont la composition sera à préciser au 1er trimestre 2020, avec la nouvelle organisation qui se met en place suite à la création de la SA au 1^{er} janvier 2020).

4.2.1.3 Sûreté des personnes et des biens

Le périmètre des risques relatifs à la sûreté s'étend des incivilités à l'attentat terroriste. Leurs conséquences relèvent de natures différentes :

- perte de vies humaines, en cas d'attentat,
- agression de la clientèle, des chalands ou du personnel en gare,
- économique :
 - de perte de recettes, lié à la fraude, soit directement, soit par désaffectation de la clientèle qui considère comme un facteur d'inconfort, voire d'insécurité, de voyager avec des personnes qui fraudent,
 - de détérioration, voire de destruction des installations (attentats, cyber-attaques, vandalisme),
 - dégradation de l'image du Groupe, également précurseur de perte de recettes, si le système ferroviaire n'apparaît pas comme protégé de la délinquance et du risque terroriste.

Le niveau de menace terroriste reste très élevé sur l'ensemble du territoire et les modes opératoires potentiels se diversifient encore.

Au regard de ces menaces, l'action de la Direction de la Sûreté s'est notamment portée en 2019 sur :

- le renforcement des moyens cynotechniques de détection d'explosifs (passage de 24 à 30 équipages),
- Une animation très forte des escales et équipages des trains pour améliorer l'application de la procédure objet abandonné. L'effort ne doit jamais être relâché en la matière, l'expérience nous montrant que des comportements déviants (ouverture d'un objet abandonné pour éviter de déclencher la procédure d'entreprise, au risque de déclencher un éventuel engin explosif) subsistent à tous niveaux ;
- le lancement du plan de sûreté d'entreprise, dont l'objectif est de compléter la démarche prescriptive de la sûreté (application des plans gouvernementaux) d'un volet managérial visant à faire adopter par le personnel les comportements les plus favorables à la sûreté. Cette approche se fait en pleine coopération avec les référents sûreté de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau. Plus de 500 personnes auront suivi une formation « mise en œuvre du PSE » (1/2 journée) en 2019,
- la continuation de la conduite des diagnostics « véhicules béliers » dans les gares les plus sensibles (gares d'Île de France, grandes gares de province, et en 2019 les gares situées aux confins des métropoles régionales où existent des foyers de radicalisation avérés.
 - IDF : 228 gares auront été diagnostiquées fin 2019,
 - Hors IDF, 60 gares auront été diagnostiquées fin 2019, dont 23 en 2019.

La direction de la sûreté complète les diagnostics de visites de conformité pour suivre l'avancement des travaux.

- mise en œuvre de « train marshals » avec la Gendarmerie Nationale (des agents du GIGN circulent en

civil à bord des trains), en liaison étroite avec les équipes de la Surveillance générale ;

- la poursuite de la montée en charge des demandes d'avis du ministre de l'intérieur sur la compatibilité du comportement des personnes avec la tenue des emplois définis comme sensibles dans le décret en Conseil d'État pris en application de la loi Savary.

4.2.1.4 La protection des personnes et des biens contre l'incendie

Au-delà du respect des exigences techniques et réglementaires liées à la construction et à l'entretien des bâtiments, la sécurité incendie immobilière nécessite une forte implication managériale au sein de chacun des EPIC du Groupe public ferroviaire en vue de l'atteinte des objectifs suivants :

- assurer la sécurité contre les risques d'incendie et de panique de toutes les personnes occupant les sites à quelque titre que ce soit,
 - protéger les biens, gérer au mieux les risques et prévoir les conditions de poursuite des activités de l'entreprise en toutes circonstances afin de garantir la continuité de service et d'éviter des pertes financières,
 - limiter les risques de propagation d'incendie vers des tiers et les atteintes à l'environnement.
- SNCF Immobilier (hors périmètres gares et réseau ferré national) :
- assure les obligations de propriétaire pour le compte des trois EPIC,
 - veille au respect de l'application des règles de sécurité incendie,
 - réalise des visites sécurité incendie des bâtiments,
 - anime la cohérence du management de la sécurité incendie au sein du Groupe public ferroviaire,
 - appuie et conseille les directeurs généraux, les directeurs d'établissements et/ou d'entités assimilées,
 - propose des formations à la sécurité incendie à l'attention des directeurs d'établissements, des correspondants sécurité incendie et des correspondants locaux sécurité incendie,
 - forme ses agents au risque incendie.

Hors périmètre Gares & Connexions, la sécurité incendie liée à la propriété immobilière est sous la responsabilité de SNCF Immobilier au travers de ses mandats de gestion. Sur le périmètre SNCF Réseau, la sécurité incendie liée à l'exploitation industrielle et ferroviaire est pilotée par la Direction de la Sécurité Sûreté et Risques de SNCF Réseau.

En 2019, SNCF Immobilier a formé 48 agents au risque Incendie. Ces agents sont répartis dans l'ensemble des Directions Immobilières Territoriales de SNCF Immobilier.

Concernant les gares, l'Inspection Générale de Sécurité Incendie (IGSI), intégrée à la Direction des Audits de Sécurité (DAS), agissant sur délégation de l'Etat (arrêté interministériel du 24 décembre 2007), est chargée d'effectuer les visites périodiques des établissements recevant du public (Gares) et de rendre un avis sur la conformité des projets de construction ou d'aménagement des gares avant approbation préfectorale. Elle coopère avec les maîtres d'ouvrage pour une meilleure prise en compte des problématiques de sécurité incendie le plus en amont possible des projets.

En 2019, l'IGSI a ainsi procédé à l'inspection périodique de 173 gares et 360 emplacements de concessions, et

produit plus de 450 avis sur des projets de construction ou d'aménagement des gares. Tout au long de l'année, l'IGSI a également tout spécialement accompagné les maîtres d'ouvrage, essentiellement Gares & Connexions, sur les projets de transformation des grandes gares de l'ensemble du réseau, en particulier sur ceux concernant les gares parisiennes.

4.2.1.5 Le risque inondation

2019 signe la poursuite et l'amélioration de nos travaux de préparation de l'offre ferroviaire face au risque inondations. La première brique de notre dispositif consistant à améliorer la résilience du réseau ferroviaire s'est consolidée par le déploiement de Plans de Continuité d'Activité (PCA) territoriaux SNCF Réseau. Nos établissements de gestion des circulations et nos établissements d'entretien et de régénération des voies ferrées se sont dotés, pour la plupart, de PCA communs gages d'une meilleure efficacité opérationnelle.

Ainsi les gestionnaires des offres commerciales voyageurs et fret disposent cette année d'une vision affinée de la résilience du réseau. Ils ont entamé une révision de leurs dispositifs qui se poursuivra en 2020.

La Mission Inondations de la Direction de la Sécurité a poursuivi son travail d'animation et de sensibilisation au risque inondations, en y associant toutes les directions centrales et les services d'appui de la composante ferroviaire du groupe SNCF.

Cette année encore la brutalité des intempéries de type cévenols, qui se sont produits en automne 2019 en Occitanie et en Provence Alpes Côte d'Azur, viennent nous rappeler la difficulté d'anticipation et de modélisation des désordres provoqués par de tels événements. Les dégâts subis par l'infrastructure ferroviaire en Languedoc Roussillon sont sans commune mesure avec ceux ayant touché le sud-est de la France et pourtant les phénomènes météorologiques étaient très comparables.

Nous avons poursuivi en 2019 un travail collaboratif avec les autres opérateurs de réseau et les pouvoirs publics notamment en Ile de France où les enjeux liés à ce risque sont particulièrement forts.

2019 une année de poursuite des efforts d'investigation du risque, de collaboration et d'amélioration continue.

SNCF a étoffé, en 2019, son contrat de vigilance météorologique passé auprès de Météo France d'un volet inondations.

4.2.1.6 Le risque changement climatique

Le Groupe SNCF subit déjà les conséquences du dérèglement climatique sur ses activités. Cela s'exprime par des dommages subis sur les infrastructures (perte valeur actifs, dégradation de voies...), le matériel (pannes, vieillissement accéléré...), et se traduit par en baisse de qualité de services (retard, arrêt temporaire de l'activité). Ces événements se traduisent par des impacts financiers et affectent la satisfaction clients.

La survenance de catastrophes naturelles ou de conditions météorologiques extrêmes, qu'elles résultent ou non du changement climatique, auront un impact négatif croissant sur les opérations et la performance financière de SNCF, si des mesures d'anticipation ne sont pas conduites dès aujourd'hui. De tels événements pourraient en effet se traduire par des dégâts physiques sur les actifs matériels conduisant temporairement à la fermeture de l'infrastructure de transport sur les zones affectées, la diminution des revenus de l'entreprise, l'interruption de la chaîne d'approvisionnement etc. Au-delà des incidences

sur les opérations de SNCF, ces événements pourraient avoir des répercussions en cascade sur les territoires, avec des effets socioéconomiques non négligeables. Sachant que les événements climatiques gagnent en intensité, en fréquence, en impact, en périmètre et en gravité, le Groupe SNCF est engagé dans une réflexion en profondeur sur ce sujet depuis quelques années.

Plusieurs actions sont conduites au sein du Groupe en ce sens :

- Afin de réduire la vulnérabilité des infrastructures, des gares et du matériel roulant – et augmenter leur capacité de résilience à ces pressions exogènes – l'intégration du risque climatique dans les choix techniques d'aujourd'hui est structurant pour la performance de l'entreprise dans les années à venir, car elle engage l'entreprise pour plusieurs décennies, du fait de la durée de vie des investissements. A ce titre, le Comité des engagements de SNCF intègre depuis 2019 un indicateur « gaz à effet de serre » dans l'évaluation des investissements des chantiers de rénovation des infrastructures.

- En 2019, un audit interne intitulé « Préparation et adaptation de SNCF Réseau aux changements climatiques » a été réalisé à la demande de SNCF Réseau. Les enseignements de cet audit vont se traduire par l'élaboration et la mise en place d'un plan d'actions dès 2020, en cohérence avec les recommandations de la norme ISO 14090 :2019 sur l'adaptation au changement climatique.

- Des études sont conduites pour mieux comprendre les mécanismes et les effets du dérèglement climatique sur l'exploitation ferroviaire et intégrer cette connaissance à nos référentiels et processus de fonctionnement.

En 2016, une étude sur les relations entre la météo et les incidents sur le réseau SNCF a permis de qualifier la nature des impacts. Une seconde étude a permis d'identifier les indicateurs à suivre sur le périmètre de Transilien pour réduire les incidents météo-sensibles. Ces deux études ont été accompagnées de recommandations d'adaptation qui pourront alimenter les futurs projets.

En 2015, les directions du développement durable de SNCF et de SNCF Réseau ont lancé, en partenariat avec l'ADEME, l'Institut de l'économie pour le Climat (I4CE) et l'Université de Versailles Saint-Quentin une thèse sur l'adaptation du système ferroviaire français aux conséquences du changement climatique. Intitulé « des connaissances scientifiques sur les changements climatiques à l'analyse économique pour la prise de décision en vue de l'adaptation des infrastructures », ce projet dont les travaux ont été restitués en 2019, a analysé la manière dont ces connaissances sont appropriées au sein du Groupe SNCF et la façon dont l'analyse économique pourrait être plus efficacement exploitée pour les traduire en éléments opérationnels de prise de décision d'adaptation.

4.2.1.7 Le risque lié à la gestion de crise de production ferroviaire

Le transport ferroviaire est un secteur particulièrement sensible, exposé aux perturbations de toute nature et qui, selon leur ampleur, peuvent générer rapidement une situation perturbée et/ou une crise ferroviaire.

En application de l'article 3 du décret n° 2015-137 du 10 février 2015, l'EPIC SNCF assure la coordination de la gestion de crise au bénéfice des acteurs du système ferroviaire : les gestionnaires d'infrastructure, les entreprises ferroviaires et le gestionnaire des gares.

Les modalités de mise en œuvre de la Coordination de la gestion de crise sont précisées dans le Document de Référence « coordination des situations de crise du système ferroviaire » qui, chaque année, est actualisé puis soumis à l'approbation du Conseil de surveillance et à l'avis de l'ARAFER.

La Coordination de la gestion de crise étant transférée à SNCF RESEAU en application de la Loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau Pacte Ferroviaire, le pilotage du dispositif par SNCF prend fin le 31/12/2019.

Cependant, la vocation et les objectifs de la coordination de la gestion de crise sont inchangés : accroître l'efficacité de la gestion des crises par :

- la mise en qualité du dispositif : anticipation et préparation des crises,
- l'animation de la démarche d'amélioration continue dans la gestion des crises,
- la coordination opérationnelle entre les acteurs du système ferroviaire au sein des salles de crise nationales et territoriales.

Les travaux de fond engagés en 2018 sur les processus, les standards de conception et opérationnels, les outils et le management, se poursuivent afin d'une part d'améliorer la robustesse de l'exploitation ferroviaire et d'autre part de renforcer le dispositif d'information des voyageurs.

Dans ce contexte, SNCF RESEAU, architecte du réseau ferroviaire, renforce son rôle pivot en matière d'exploitation du système ferroviaire.

4.2.2 Risques Stratégie et gouvernance

L'Etat a défini, dans le rapport stratégique d'orientation présenté en septembre 2016, sa vision stratégique à 10 ans pour le Groupe public ferroviaire. Il fixe ainsi 5 priorités pour le développement du système de transport ferroviaire français :

- priorité absolue donnée à la sécurité ferroviaire,
- un système ferroviaire au service d'un aménagement équilibré du territoire,
- une amélioration de la qualité de service à tous les niveaux,
- une reconquête de la compétitivité avec un cadre social rénové de haut niveau,
- une maîtrise de l'endettement du système ferroviaire.

Dans l'optique de répondre aux ambitions ainsi définies, l'EPIC SNCF comme les EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités pour leur périmètre propre, a identifié les principaux risques stratégiques et de gouvernance communs au Groupe.

La Direction de la Stratégie de l'EPIC SNCF assemble et propose les éléments susceptibles d'éclairer les décisions stratégiques des dirigeants du Groupe public ferroviaire et de les alerter sur les enjeux émergents pouvant avoir un impact sur son activité.

Elle produit notamment des analyses stratégiques sur le financement du système ferroviaire, la performance économique, l'évolution des mobilités, la concurrence intermodale.

Elle anime les échanges entre l'État actionnaire et les entités du Groupe.

Un comité stratégique des grands projets, présidé par le Directeur Général délégué, réunit mensuellement des dirigeants désignés par chacun des trois EPIC pour partager les enjeux et l'actualité des grands projets, préparer les décisions et éventuels arbitrages stratégiques

aux bornes du Groupe public ferroviaire et assurer un suivi régulier et permanent des projets, en coordination avec le comité directeur ferroviaire.

Sur les questions relevant de sa compétence, la Direction de la Stratégie est l'un des interlocuteurs de l'ARAFER.

L'année 2019 a été marquée par des transformations fondamentales du fonctionnement du Groupe :

- l'adoption de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire (loi NPF) réorganisant le Groupe SNCF et préparant l'ouverture à la concurrence,
- l'annonce de la reprise de 35md€ de dettes de SNCF Réseau par l'État (25md€ en 2020 et 10md€ en 2022),
- les exigences de productivité du Groupe visant à assurer la pérennité économique et financière du Groupe.

Des engagements ont été pris vis-à-vis de l'État qui guident à présent l'organisation et la production du Groupe :

- accroître la satisfaction et l'engagement des collaborateurs,
- être les meilleurs sur les fondamentaux (robustesse, information voyageur et sécurité),
- développer l'usage du ferroviaire,
- augmenter la satisfaction des clients,
- être économiquement rigoureux et performants.

La loi NPF a été complétée et précisée par l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au Groupe SNCF et par les décrets établissant les statuts initiaux des sociétés SNCF, SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions du 30 décembre 2019. Ce cadre a déterminé la nouvelle organisation du groupe SNCF le 1er janvier 2020, avec pour objectif de transformer le Groupe SNCF en un grand groupe public unifié et intégré constitué de 5 sociétés : une société nationale à capitaux publics, SNCF (détenue à 100% par l'État, dont les titres sont incessibles), SNCF Voyageurs et SNCF Réseau (détenues à 100% par SNCF), SNCF Gares et Connexions (détenue à 100% par SNCF Réseau) et Fret SNCF (détenu à 100% par SNCF). Dans ce cadre, la société mère définit l'organisation du Groupe public afin de répondre aux missions fixées par la loi (i) d'exploiter et de développer, de façon transparente et non discriminatoire, le réseau ferré national conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France, (ii) d'exploiter et de développer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs et d'autres installations de service reliées au réseau ferré national, (iii) d'exercer des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de préservation de la sûreté des personnes, des biens et du réseau ferroviaire et (iv) d'assurer des services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, nationaux et internationaux.

La société mère est ainsi confirmée dans son rôle de définition et de pilotage stratégique du Groupe.

La loi positionne SNCF Réseau comme le pivot du système ferroviaire. SNCF Réseau a pour mission d'assurer, de façon transparente et non discriminatoire, directement ou par l'intermédiaire de filiales, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans un objectif de développement durable, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale

notamment (i) l'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure et (ii) la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national.

Aux termes de la loi, Gares & Connexions est transformé en société anonyme, filiale de SNCF Réseau, à compter du 1er janvier 2020, et dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière (article 1er du Nouveau Pacte Ferroviaire).

La loi ferroviaire organise également l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire domestique de voyageurs. C'est le point majeur venant impacter l'activité de SNCF Mobilités :

- les transports ferroviaires conventionnés (TER, Intercités et Transilien) : à compter du 3 décembre 2019, les autorités organisatrices (respectivement les régions, l'Etat et Ile-de-France Mobilités) pourront lancer des appels d'offres pour retenir leur opérateur ferroviaire. En Ile-de-France, le calendrier d'ouverture est spécifique pour les RER et les lignes Transilien.

- les transports longue distance est ouvert en open access en 2020 permettant une ouverture large à l'ensemble des concurrents respectant les conditions d'entrée sur le marché, notamment en termes de respect des règles de sécurité. Plusieurs entreprises ferroviaires ont fait part auprès de l'Autorité de régulation des transports de leur intention d'accéder au marché Français dès 2020 (Thello, Trainitalia, Flixbus).

Cette nouvelle organisation emporte des transformations majeures en termes de missions de chaque entité du Groupe, de niveau d'intégration des fonctions (finances, RH, fonctions mutualisées...) et de gouvernance pour assurer la cohérence d'un Groupe intégré dans le respect de la réglementation européenne et nationale.

2019 a, en ce sens, été marqué par la préparation de la transition au 1er janvier 2020 : travaux internes de préparation ainsi qu'en lien avec les services de l'Etat permettant l'application de la loi, présentation de l'organisation cible aux instances représentatives du personnel. Ces travaux ont trait à la gouvernance du nouveau Groupe, à la structuration des nouvelles sociétés, au process de pilotage des sociétés par la société mère, à la nouvelle organisation de la société mère.

Concernant SNCF Réseau, la Loi prévoit l'adoption d'un contrat décennal. En cours de préparation, ce contrat sera signé en 2020 avec l'Etat, fixant les objectifs du gestionnaire d'infrastructures (opérationnels, commerciaux et financiers).

4.2.2.1 Risque lié à l'évolution de la législation en matière de transport

L'évolution du cadre juridique des transports impose un traitement préventif et adapté des risques émergents par la direction juridique Groupe au niveau européen comme au niveau national. Cette évolution est marquée par des risques nouveaux, ou en progression, liés au cadre juridique des transports et du secteur public, mais aussi à la diversité des métiers du Groupe public ferroviaire notamment dans la chaîne de la mobilité et des services numériques qui appellent une prise en compte de risques-métiers nouveaux. L'approche doit être prospective, notamment par des participations à différentes organisations sectorielles permettant d'identifier les évolutions en amont et de prendre des mesures.

Les perspectives d'ouverture à la concurrence du secteur du transport des voyageurs au 1er janvier 2020, comme les

prescriptions et les normes des diverses autorités en charge de la concurrence et de la régulation - en évolution constante et toujours plus contraignante - sont également un facteur important pouvant influencer sur la stratégie du Groupe. Leurs mises en œuvre au sein du Groupe public unifié sont prises en charge par les directions centrales de chacune des entités.

Par ailleurs, associée par le ministère de la justice à la réflexion menée sur la réforme de la responsabilité civile, la direction juridique Groupe avec le soutien de l'UTP a pu convaincre ses interlocuteurs d'éviter d'étendre les dispositions de la loi du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation (dite loi Badinter) aux accidents ferroviaires, préservant ainsi leurs particularités (transport guidé, rôle limité du conducteur, assurance non-obligatoire, notamment). Cette réflexion s'étend à la mise en œuvre d'un système d'indemnisation des victimes de ces accidents qui soit plus juste et plus universel.

4.2.2.2 Risque lié à la cohésion sociale du Groupe public ferroviaire

La Direction des Ressources Humaines (DRH) du Groupe public ferroviaire (GPF) assure une mise à jour régulière des risques majeurs du domaine RH dont elle est sponsor. Son examen est réalisé à l'occasion notamment d'échanges avec les directeurs de la DRH du GPF. Les risques sont traités en lien avec les grands enjeux de l'entreprise, en analysant les risques majeurs transverses partagés au niveau Groupe (mauvaise maîtrise de la trajectoire Ressources, décrochage de l'engagement et prévention des risques psychosociaux), les risques portés par la DRH structurels à la fonction RH (perte ou manque de compétences, gestion des sureffectifs...) et les risques liés à la transformation du Groupe Public Ferroviaire.

Le 1er janvier 2019, les nouvelles instances de représentation du personnel mises en place par le Code du travail en lieu et place des Délégations du personnel, Comités hygiène sécurité et conditions de travail, et Comités d'établissement ont été créées : 33 Comités Sociaux et Économiques (CSE), structurés en cohérence avec l'organisation du Groupe public ferroviaire.

En 2019 ont été préparées les évolutions du cadre social liées à la mise en œuvre de la loi pour un Nouveau Pacte Ferroviaire adoptée en juin 2018, qui prévoit notamment la fin du recrutement au statut à compter du 1er janvier 2020, la continuité des contrats de travail lors de la transformation des EPIC en sociétés anonymes, le maintien du statut en cas de création de filiales à l'intérieur du périmètre des activités du GPF actuel, la décentralisation possible du dialogue social, ou encore les modalités de transfert du personnel en cas de perte de l'exploitation d'un service de transport ferroviaire de voyageurs suite à l'ouverture à la concurrence. Des ordonnances et décrets complètent les dispositions législatives.

En parallèle, les négociations de branche se sont poursuivies, notamment sur le volet classifications et rémunérations, dans le cadre de la construction de la convention collective nationale de la branche ferroviaire.

4.2.3 Risques Systèmes d'Information

L'accélération de la transformation numérique de l'entreprise apporte indéniablement des leviers de performance et des opportunités mais, en corollaire, introduit une dépendance croissante des métiers et activités du Groupe aux systèmes d'information (SI) qui

accentue les impacts en cas de dysfonctionnement majeur du système d'information sur la production opérationnelle de l'entreprise et donc les risques liés à la sécurité de ces systèmes informatiques et télécoms.

A ce phénomène de « SI dépendance » s'ajoute un très sensible renforcement du cadre réglementaire national et européen qui poussent les entreprises, dont le Groupe SNCF, à conduire des actions de mise en conformité soutenues, notamment autour de ses systèmes critiques et de ses données, en particulier les données personnelles aujourd'hui très encadrée par le RGPD (règlement général de protection des données à caractère personnel).

Du côté des attaquants, 2019 a vu également se multiplier les cyber attaques contre les entreprises. Aucun secteur n'a été épargné (industrie, finances, administration, hôpitaux...) et le risque d'un arrêt durable des activités du fait d'une cyber-attaque est aujourd'hui avéré. La durée moyenne constatée d'arrêt total des systèmes d'information d'une entreprise cyber attaquée est de trente à cinquante jours. Il appartient donc à toutes les activités métiers de s'organiser pour être apte à résister à ce type de sinistre à travers des plans de continuité d'activité qui font encore trop souvent défaut notamment en matière de résilience à une cyber attaque majeure.

Au niveau de la gouvernance cyber sécurité, le Groupe SNCF est déjà collectivement investi au plus haut niveau sur le sujet depuis 2015 à travers son comité directeur SSI (sécurité des systèmes d'information), régulièrement informé de la situation de ces risques, qui oriente les grands chantiers liés à cette problématique au travers d'un schéma directeur SSI pluriannuel actualisé annuellement.

Les règles SSI sont définies par la politique générale de Sécurité des Systèmes d'Information (PGSSI) du Groupe SNCF qui définit les principes de cyber sécurité qui sont déclinés dans un référentiel général, visant à développer un pilotage par les risques selon un principe d'amélioration continue, d'anticipation de la menace et des évolutions du métier de la SSI en fonction de la transformation des métiers de SNCF et de respect des lois et réglementations.

En 2019, ces règles ont été mises à jour pour s'adapter à l'évolution de la menace des cyber-attaques, à la réglementation et de la transformation digitale du Groupe.

Pour la mise en œuvre de ces directives, le RSSI (responsable de la sécurité des systèmes d'information) Groupe anime un réseau de RSSI positionnés dans les trois EPIC et ses filiales. Chacun des RSSI pilote son activité de cyber sécurité notamment à travers une analyse annuelle des risques SSI, propose les actions et cadre les moyens nécessaires à leur réduction. Il pilote sur son périmètre les plans d'actions associés.

Le contrôle de niveau 3 de la cyber sécurité d'entreprise entre dans le champ de compétence de la mission de contrôle SSI (MCSSI) rattachée à la Direction de l'Audit et des Risques qui exécute chaque année un plan de contrôles approuvé par les directions des activités du groupe sur la cyber sécurité et réalise des tests techniques de façon à s'assurer de la conformité des applications aux législations en vigueur et de l'efficacité des règles opérationnelles de protection des S.I. sur le périmètre du Groupe. Les écarts constatés sont restitués à la direction concernée et donnent lieu à des plans d'actions correctives pilotées dans la durée par les RSSI responsables. Le rythme de mise en œuvre des corrections reste perfectible.

En 2019, le Groupe SNCF a encore renforcé sa capacité de détection et de remédiation en faisant évoluer son CERT (computer emergency response team = équipe interne de veille détection et réponse à incident cyber) et en outillant son centre opérationnel de sécurité SI des dernières technologies. De plus, un ambitieux plan de modernisation des services SSI a été lancé dans un plan stratégique à 3 ans.

Parallèlement et parce que les comportements humains sont au cœur de la protection du SI de l'entreprise, des actions de sensibilisation auprès des utilisateurs mais aussi des chefs de projets, ont été menées, afin que les bonnes pratiques de cyber sécurité se diffusent et que la vigilance individuelle s'impose dans les comportements au quotidien. Plusieurs campagnes d'information sur les risques SSI et les bons usages des services ont ainsi été conduites en 2019 toujours dans le cadre du programme baptisé « Attitude 3D ».

2020 s'annonce comme une année charnière car la réorganisation du groupe va conduire à modifier sensiblement l'organisation et les responsabilités en matière de cyber sécurité afin de maintenir au niveau du groupe futur la même cohérence trouvée à l'échelle du GPF de 2019.

4.2.4 Risques Achats et Fournisseurs

Le pilotage stratégique de la fonction achats, assuré par la Direction des Achats du Groupe, repose sur un processus d'analyse, priorisation et gestion des risques par grands segments de marché. Dans ce cadre, la fonction Achats accompagne le groupe dans sa transformation pour :

- Garantir les fondamentaux des Achats :
 - Performance durable sur l'ensemble des critères (financiers, qualité, sécurité, RSE, ...);
 - Conformité et régularité des actes d'achats.
- Accompagner la stratégie et la transformation :
 - Soutient les activités dans leurs recherches d'innovation ;
 - Garantie de cohérence vis-à-vis des fournisseurs, par le pilotage de la relation fournisseurs ;
 - Garantie d'un taux de service élevé tout en gagnant en productivité.

En matière de maîtrise des risques trois axes de vigilance prioritaires ont été travaillés :

- La compliance aux différents règlements applicables : principes de la commande publique, règles sur la concurrence, déclinaison des lois SAPIN II, RGDP : cartographies de risques, due diligences, formations, déploiement de clauses contractuelles adaptées au RGPD.
- Le respect d'engagements ambitieux en matière de RSE « Responsabilité Sociétale et Environnementale » : déploiement des chartes RSE-anticorruption fournisseurs, nouvelles cartographies des risques achats RSE par segment, poursuite de l'évaluation multiaxiale des Fournisseurs clés et stratégiques ;
- La maîtrise des transformations digitales sur les métiers des acteurs du processus achats dont la consolidation en 2019 du SI achat unifié déployé en 2018 avec notamment l'interfaçage avec les providers de données et la mise à jour continue des tableaux de bord 360° fournisseurs ainsi que les tests de réalisation des achats locaux qui permettent de programmer l'extension du système en 2020.

Les opérations de Contrôle Interne au sein des Achats, s'appuient sur le référentiel de l'AMF. L'ensemble des entités d'achats centrales conduisent annuellement une revue de risques et adaptent en conséquence leur plan de contrôle interne, plan mené dans un nouveau SI dédié.

Ces actions concourent à délivrer le plan performance achats du GPF dans ses dimensions financières, organisationnelles et stratégiques.

Divers audits sur tout ou partie du processus achats dont l'audit de renouvellement du Label Relations Fournisseurs et Achats Responsables ont été réalisés et permettant d'appréhender les progrès atteints et les futurs paliers à franchir.

Enfin la fonction achat du groupe a engagé une révision de la cartographie des risques portés par le processus achats qui permettra d'étayer les plans de contrôle interne à l'horizon 2020.

4.2.5 Risques de manquement aux lois et règlements

La couverture de ce risque est pilotée au sein du Groupe SNCF par la Direction Juridique Groupe de l'EPIC SNCF.

L'architecture de la fonction juridique épouse celle du Groupe en instituant une Direction Juridique au sein de ses trois composantes :

L'EPIC SNCF est doté d'une Direction Juridique à laquelle quatre missions sont assignées :

- assurer les besoins juridiques propres à la gouvernance de l'établissement (notamment la gouvernance, la conformité et l'application de la réglementation sur l'informatique et les libertés),
 - accompagner et sécuriser ses activités attribuées par la loi (notamment l'international, la sûreté, le développement durable, etc...),
 - élaborer, définir et piloter la doctrine et la stratégie juridique du Groupe SNCF dans huit domaines essentiels (management de projet et accompagnement du changement, droit financier, des affaires et des sociétés, droit européen et concurrence, international, patrimoine intellectuel, droit public institutionnel, droit public des affaires, droit appliqué au système ferroviaire et aux infrastructures),
 - coordonner et animer la communauté juridique,
 - gérer le centre de compétences juridiques chargé des prestations juridiques pour le Groupe (fonctions support : management RH, contrôle de gestion, veille, documentation, management de la connaissance; fonctions opérationnelles : droit immobilier, risques et assurances, droit social, accidents de personnes, délégations juridiques territoriales compétentes, notamment, sur les sujets relatifs à la mise en jeu des responsabilités vis-à-vis des tiers ou vis-à-vis des personnels). En outre, est intégré au centre de compétences, car assurant des prestations pour le Groupe public ferroviaire, mais rattaché directement au Directeur Juridique Groupe, pour préserver son indépendance, le service de la qualité et du contrôle des marchés (cf. infra). Par ailleurs, SNCF Mobilités et SNCF Réseau disposent d'une Direction Juridique et de la Conformité.
- S'ajoute à ce schéma une instance de coordination et de régulation, le Comité Juridique Groupe. Composée des directeurs juridiques des trois EPIC, elle fait office d'instance :
- d'arbitrage des éventuels différends au sein du Groupe SNCF,

- de concertation permanente, notamment pour le pilotage et la gestion des dossiers à fort enjeu médiatique et/ou financier, l'élaboration des politiques de référencement des avocats et de réduction des coûts et honoraires, le traitement des dossiers en mode projet.

Par ailleurs, rattaché au Directeur Juridique Groupe, le service de la qualité et du contrôle des marchés formule des avis préalables à l'attention des Conseils d'administration de SNCF Réseau et SNCF Mobilités et du Directoire de l'EPIC SNCF, ainsi que des Présidents et des principaux dirigeants des EPIC (dossiers instruits par les Commissions des marchés - COMA et pour les marchés dont l'approbation est soumis à un avis préalable de la MCEFT) sur les marchés et autres engagements contractuels assimilables à des marchés, sur les ventes de vieilles matières, de matériels et sur les prises à bail. Il apporte ainsi l'assurance que les procédures de dévolution d'un marché ou d'autres contrats sont régulières, que les conditions financières obtenues sont acceptables et que les clauses du contrat préservent bien les intérêts des différents EPIC.

4.2.5.1 Le risque lié à la détention de données personnelles

Dans le cadre de ses activités, le Groupe SNCF est amené à collecter et à traiter des données à caractère personnel relatives à ses clients, à ses salariés et à ses partenaires, tels que ses fournisseurs et prestataires. Le Groupe SNCF veille au respect des règles relatives à la protection des données à caractère personnel et s'est engagé dans une démarche d'exigence en la matière.

Ainsi, dès le 25 mai 2018, chacun des 3 EPIC (SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau) a, comme la réglementation l'imposait, désigné un délégué à la protection des données (Data Protection Officer- DPO). Plusieurs autres entités du Groupe SNCF ont également choisi de procéder à la désignation d'un DPO. Ce délégué a notamment pour missions d'informer et conseiller l'entreprise et ses salariés sur les obligations qui leur incombent en vertu de la réglementation relative à la protection des données personnelles, en contrôler le respect et coopérer avec l'autorité de contrôle (CNIL).

4.2.5.2 Le risque lié à la corruption et au manquement au devoir de probité

La Direction de l'Éthique et de la Déontologie (DED) a poursuivi le pilotage de la mise en œuvre du programme de conformité anti-corruption imposé par la loi SAPIN II . Ce programme comporte 8 mesures outre l'engagement des instances dirigeantes qui s'est notamment manifesté, en 2019, par l'exploitation dans les formations dédiées, de la journée consacrée à la prévention de la corruption, journée au cours de laquelle la prise de parole du Président a fait l'objet d'un enregistrement pour diffusion. Les autres mesures sont notamment :

- le code de conduite anti-corruption , intégré dans un référentiel applicable aux trois EPIC du Groupe public ferroviaire. Les manquements aux prescriptions du code de conduite peuvent dès lors donner lieu à des sanctions disciplinaires pouvant conduire au licenciement. Il sera intégré aux différents règlements intérieurs des futurs SA en 2020. Il est actuellement en cours d'évolution.
- la proposition d'adhésion au dispositif d'alerte professionnelle de l'EPIC SNCF aux filiales françaises du Groupe (12 filiales ont formalisé leur adhésion au dispositif).
- sur les procédures comptables, un travail est mené sur les points de contrôle clefs de façon à adapter le contenu

des campagnes d'auto évaluation. Une thématique anti-corruption sera un nouveau point d'examen des commissaires aux comptes.

– en ce qui concerne les formations, outre, le maintien de sessions de sensibilisation par la DED, la formation des personnels les plus exposés aux risques corruption et trafic d'influence s'est poursuivie à un rythme accéléré. Plus de 3300 salariés ont été formés, en France et à l'étranger, par un cabinet d'avocats spécialisés sur une période de deux ans ½.

La DED a mis en place une formation interne anti-corruption entièrement renouvelée depuis mi-septembre 2019. Plus de 200 agents en ont déjà bénéficié.

En 2019, une formation spécifique (fraude et anti-corruption) est proposée au réseau des contrôleurs internes par la DED : 40 contrôleurs internes ont bénéficié de cette formation ciblée.

La DED participe également à la formation universitaire proposée par l'Université Dauphine dans le cadre du certificat de compliance officer.

Le Groupe SNCF a fait l'objet d'un contrôle de l'AFA à la suite duquel l'AFA lui a signifié un projet de rapport à la fin du mois d'août 2019. SNCF a adressé ses réponses au mois d'octobre 2019 et reste dans l'attente du rapport définitif de l'AFA.

4.2.5.3 - Les risques de non-respect des règles de concurrence et de régulation

Le groupe SNCF s'attache à mettre en place des principes de vigilance relatifs aux règles de la concurrence et aux mécanismes de régulation. Ainsi, la charte éthique du Groupe SNCF comprend notamment le respect des principes du droit de la concurrence et de régulation.

Des actions de formation, d'information et de sensibilisation au droit de la concurrence et de la régulation sont menées dans les différentes / Activités / Domaines de l'entreprise, spontanément ou en application des engagements pris auprès de l'Autorité de la concurrence s'agissant de l'activité Voyages. Ces actions de formation et de sensibilisation portent tant sur les règles de droit applicables que sur les obligations pesant sur l'entreprise en cas de contrôle par une autorité de régulation.

Afin de garantir un traitement équitable des opérateurs ferroviaires, de nombreuses actions sont menées en interne et en lien avec l'ART pour mettre en œuvre le droit sectoriel, notamment pour la mise en œuvre de règles de séparation comptable, l'accès aux installations de service et le traitement de la confidentialité des informations que les exploitants d'installations de service sont amenés à traiter de par leurs missions.

A cet égard, il faut souligner la dépendance de l'EPIC du niveau des tarifs fixés pour l'utilisation du réseau ferré national, lesquels sont déterminés dans le cadre légal et les discussions entre l'ART et SNCF Réseau.

Dans le but de couvrir le risque de manquement aux réglementations de la concurrence en France et dans le monde, Geodis a mis en place un « référentiel concurrence », diffusé à l'ensemble de ses salariés et disponible sur l'intranet Geodis. Ce référentiel est intégré à la Charte éthique, elle-même constituant un élément du règlement intérieur.

Le référentiel concurrence comprend un guide des bonnes pratiques et des règles de conduite impératives auxquelles chaque collaborateur est tenu de se conformer en permanence.

En particulier, ce guide interdit tout échange d'informations anticoncurrentielles entre entreprises évoluant sur un même marché et met en avant les risques résultant pour l'entreprise de la mise en œuvre de telles pratiques.

Ce référentiel sert de base à un programme de conformité global comprenant notamment des actions de formation et un système d'alerte professionnelle. Ce programme est suivi par un Directeur de l'Éthique et de la Compliance, rattaché directement au Secrétaire Général de Geodis.

4.2.5.4 Les risques liés à la réforme fiscale aux États-Unis

La réforme fiscale américaine intervenue fin 2017 est entrée en vigueur au 1er janvier 2018.

Elle présente certains aspects positifs tels que le passage du taux fédéral d'imposition des sociétés de 31% à 21% (auquel il faudra néanmoins rajouter le taux de chaque État).

Elle présente également plusieurs contraintes telles que la baisse de la limite d'imputation des déficits (de 100% à 80%), une limitation de la déduction des charges financières et une imposition potentielle des flux intra-groupe.

Pour l'exercice 2019, la diminution à 21% du taux fédéral d'imposition des sociétés (mesure emblématique de cette réforme) n'a d'incidence que sur la valorisation des actifs d'impôts différés liés aux pertes fiscales reportables du groupe.

La Base Erosion and Anti-abuse Tax (BEAT Tax) constitue la principale mesure négative impactant Geodis et plus largement SNCF sur les paiements considérés comme « érosifs » au profit des filiales étrangères liées.

Une étude a été menée par la Direction des Affaires Fiscales du Groupe avec le cabinet DELOITTE afin, d'une part d'identifier les flux susceptibles d'être concernés et d'autre part d'appréhender aux bornes du Groupe SNCF l'ensemble des ratios susceptibles d'entraîner l'application ou non de la BEAT Tax.

Il ressort des travaux menés que, à date, les entités du Groupe SNCF opérant aux États-Unis ne sont pas redevables de la BEAT Tax.

Il conviendra chaque année de réaliser ces travaux afin d'appréhender la situation des entités US vis à vis de la BEAT TAX.

4.2.5.5 – Les risques liés au délit d'initié

Les règles concernant les listes d'initiés et les interdictions à l'égard des dirigeants ont évolué avec l'entrée en vigueur le 3 juillet 2016 du règlement dit « MAR2 » sur les abus de marché, règlement auquel SNCF, en tant qu'émetteur d'instruments financiers, est soumis. Les initiés ont notamment l'interdiction d'utiliser ou de divulguer des informations privilégiées pendant la période durant laquelle l'information qu'ils détiennent concernant SNCF demeure privilégiée. SNCF considère le rapport financier du groupe comme étant une information privilégiée. L'accès et la connaissance des comptes consolidés sont les critères permettant d'établir la liste des initiés permanents.

Le non-respect de cette interdiction fait l'objet de sanctions administratives (montant maximum de 5 millions d'euros) pour les personnes physiques, de sanctions pénales (jusqu'à une condamnation à 5 ans d'emprisonnement et/ou à 100 millions d'euros d'amende). Le pôle contrôle interne de la Direction Financière conserve les listes d'initiés, notifie aux initiés

leur inscription sur les listes d'initiés et notifie aux personnes concernées, leur obligation de respecter des Fenêtres Négatives.

4.2.5.6 Les risques environnementaux

Les risques environnementaux peuvent être de nature diverse : il peut s'agir de pollution de l'eau et du milieu aquatique, de pollution du sol, de l'air, de nuisances au voisinage (bruit, poussières, odeurs, déchets...), d'incidence sur la biodiversité ou encore de surconsommation de ressources. Ils peuvent survenir lors de la réalisation d'activités opérationnelles (ex : maintenance du matériel roulant), ou concerner des projets ou encore via l'intervention de prestataires sous contrat (ex : chantier de rénovation de voies). Ces risques ont des conséquences potentielles diverses : économiques, sanitaires, réputationnelles.

L'identification des risques est basée sur les analyses environnementales (en conformité avec la réglementation et les normes) qui sont requises dans le cadre de la mise en place des SME (Systèmes de Management de l'Environnement) au sein des différentes entités. Le management de l'environnement est défini au sein du Groupe public ferroviaire par un référentiel dédié, qui précise notamment les missions et responsabilités des différentes entités du Groupe public ferroviaire dans un contexte de renforcement de la responsabilité environnementale des entreprises. Ces responsabilités sont également présentes dans les délégations de pouvoir des managers.

L'organisation qui en découle s'appuie sur les principes de la norme internationale ISO 14001 et intègre les missions de pilotage et les missions opérationnelles dans un système de management global. Au niveau de chaque établissement des Systèmes de Management de l'Environnement se déploient selon des modalités adaptées à chaque métier ou territoire. Pour les sites industriels, la certification ISO 14001 est exigée par la ligne métier.

Afin d'adresser le risque de non-conformité aux textes réglementaires et normes environnementales (en vigueur ou en projet) des procédures, des méthodes et des outils collectifs sont déployés au sein du Groupe public ferroviaire :

- d'une part à travers des référentiels d'appui à la prise en compte de l'environnement dans les marchés travaux, à l'exploitation d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et d'installations dites « loi sur l'eau » dans les emprises ferroviaires (ou à proximité) ou dans les sites multi-occupés ;

- d'autre part, par le partage d'outils et de méthodes, relatifs à l'analyse des risques environnementaux, à la cotation des incidents environnementaux et à l'évaluation de la performance environnementale.

En 2018, un audit interne des systèmes de management de l'environnement a été réalisé. Les conclusions ont donné lieu à l'élaboration d'un plan d'actions en cours de déploiement. Cet audit sera complété en 2020, par une monétisation des risques identifiés afin de faciliter et d'orienter la prise de décisions de l'entreprise et des responsables d'établissement.

La Direction du Développement Durable, positionnée au sein de la direction générale du groupe SNCF, pilote et veille au déploiement de la politique environnementale. Elle apporte son expertise et son appui opérationnel aux activités. Elle assure l'animation et la coordination du « réseau environnement » par le biais de comités de

coordination au niveau du Groupe public ferroviaire (approche globale sur les enjeux) et de comités spécifiques (réunions thématiques) : formation, eau, économie circulaire/déchets...

Certains processus transverses tels que la veille stratégique et réglementaire, la formation des collaborateurs et le développement des compétences en matière d'environnement, le partage et l'archivage de données environnementales (via des outils informatiques communs au Groupe SNCF) sont également pilotés au niveau Groupe.

4.2.6 Les risques liés à la complexité technique du secteur »

SNCF Mobilités opère dans un secteur complexe d'un point de vue technique. Des problèmes techniques imprévus pourraient conduire à des interruptions du service et à une baisse dans la ponctualité des activités de transport ferroviaire. Un recul de la ponctualité pourrait à son tour affecter la qualité perçue du service, et se traduire par une perte de clientèle, ce qui pourrait avoir un impact direct sur la performance financière

4.2.7 Risques Financiers

Les risques financiers peuvent faire l'objet d'une acception plus ou moins large, selon qu'on la limite aux risques pour lesquels des actions de gestion sont possibles (couvertures ou autres) ou qu'on l'étende à l'ensemble des aléas qui ont une incidence financière. Sont abordés ici à la fois les risques qu'il est possible de réduire ou de modifier par des actes de gestion (liquidité, taux, change et contrepartie) et les risques relatifs à l'utilisation de moyens de paiement.

Chaque EPIC met en œuvre les dispositifs de couverture des risques adaptés à ses enjeux.

Pour SNCF Mobilités, l'activité de gestion des risques financiers est exercée par la Direction du Financement et de la Trésorerie, rattachée à la Direction Financière de SNCF Mobilités. Les règles relatives aux risques de taux et de change, de contrepartie et de liquidité font l'objet d'un document, présenté au Comité d'audit SNCF Mobilités et approuvé par le Président de SNCF Mobilités.

Pour SNCF Réseau, l'activité de gestion des risques financiers est exercée par la Direction des Financements et de la Trésorerie, rattachée à la Direction Générale Adjointe Finances et Achats de SNCF Réseau. L'encadrement et la couverture des risques de liquidité, de taux, de change et de contrepartie sont définis dans un document présenté au Comité d'audit et approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau. Le respect de ces principes et limites est contrôlé quotidiennement.

Les éléments détaillés relatifs à la gestion des risques financiers de SNCF Mobilités et SNCF Réseau figurent dans leurs rapports respectifs.

Pour l'EPIC SNCF, la Direction du Financement et de la Trésorerie (DFT) au sein de la Direction Financière de l'EPIC SNCF assure la gestion des risques listés ci-dessous. Elle définit et met en œuvre la politique de financement, de gestion de trésorerie, gère les risques pouvant être couverts et veille à la bonne utilisation des moyens de paiements. Elle est garante des intérêts financiers de l'EPIC SNCF vis-à-vis des tiers publics et privés, des banques et des marchés financiers.

La DFT de l'EPIC SNCF a confié contractuellement la gestion et la comptabilisation de sa trésorerie et de ses opérations financières à la Direction du Financement et de la Trésorerie de SNCF Mobilités. Cette dernière assure

également une partie des fonctions de gestion de trésorerie des filiales directes de l'EPIC SNCF (SNCF Conseil, SNCF Développement, ITNOVEM, SNCF International...), qui ont adhéré à la convention de cash pool signée le 1er juillet 2015 avec SNCF Participations (SNCF Participations, filiale de l'EPIC SNCF Mobilités, est une société holding mixte, qui détient la plupart des filiales et participations du Groupe SNCF Mobilités, et qui réalise également des prestations de services pour le compte de l'ensemble des entités du groupe).

4.2.7.1 Risques de taux

Sur la dette à long terme, il n'existe aucune exposition puisqu'un emprunt unique à taux fixe a été contractualisé le 1er juillet 2015 avec SNCF Mobilités pour une durée de dix ans et dans la mesure où ce contrat prévoit une option de remboursement anticipé sans pénalité.

La situation de trésorerie en revanche, qu'elle soit prêteuse ou emprunteuse, constitue une exposition naturelle à la variation des taux d'intérêt

4.2.7.2 Risques de change

L'activité commerciale de SNCF International conduit à une exposition en devises. Compte tenu du faible volume d'affaires et de la volatilité modérée sur les cours de change concernés, aucune couverture n'a été contractualisée en 2019.

4.2.7.3 Risques de contrepartie

Le risque de contrepartie vient de l'activité d'exploitation mais est limité du fait que les « clients » de l'EPIC SNCF sont principalement SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

L'activité de gestion de la trésorerie est quant à elle génératrice de risque de contrepartie lorsque la trésorerie excédentaire est placée auprès d'établissements bancaires ou sur tout instrument financier. C'est pourquoi l'EPIC SNCF ne réalise d'opération de placement qu'avec des contreparties bénéficiant d'un rating minimal de A- auprès des agences de notation financière.

4.2.7.4 Risques de liquidité

Cette notion de risque de liquidité exprime le risque auquel l'entreprise aurait à faire face si elle était dans l'impossibilité de disposer des fonds nécessaires pour honorer ses engagements financiers. Une ligne de découvert s'élevant à 50 millions d'euros a été mise en place pour faire face à ce risque. Le suivi régulier de l'évolution du besoin en fonds de roulement permet par ailleurs d'en assurer la maîtrise.

4.2.7.5 Risques liés à l'utilisation des moyens de paiement

Trois types de moyens de paiement sont à la disposition de l'EPIC SNCF pour le règlement des charges et des fournisseurs : les virements, les prélèvements et les chèques.

La sécurisation de l'utilisation des moyens de paiement est assurée par la mise en œuvre d'une procédure de vérification. L'émission de paiements est en effet soumise à l'intervention d'au-moins quatre personnes, à savoir un opérateur de saisie de factures, un « valideur » de factures et deux signataires des ordres de paiements, que ceux-ci soient réalisés par virements, prélèvements ou chèques.

La Direction du Financement et de la Trésorerie de l'EPIC SNCF contrôle les habilitations des personnes utilisant les moyens de paiement (délégations de signatures auprès des banques).

4.2.7.6 Risques financiers liés au changement climatique

La préoccupation croissante concernant les émissions de gaz à effet de serre et le dérèglement climatique, à l'origine notamment de la signature de l'Accord de Paris le 12 décembre 2015 dans le cadre de la COP21, pourrait amener de nouvelles réglementations (ex : zones à faible émission en particulier, fiscalité carbone). Ces dernières seront susceptibles de conduire le Groupe SNCF à réduire, modifier et/ou initier des opérations, le soumettre à de nouvelles obligations de mise en conformité de ses installations et/ou matériels, avec des incidences opérationnelles et financières. Cette situation pourrait aussi constituer une opportunité pour renforcer la satisfaction client (ex : qualité de service) et de différenciation vis-à-vis de la concurrence (ex : nouvelles offres).

Le projet "TER hybride" a été lancé en septembre 2018 par SNCF et Alstom, en partenariat avec les Régions Centre-Val-de-Loire, Grand Est, Nouvelle Aquitaine et Occitanie. Il consiste à remplacer 2 des 4 moteurs diesel par des batteries au lithium, à bord d'une rame Régiolis existante. Ces systèmes de stockage permettront de récupérer l'énergie de freinage pour la réutiliser, afin de couvrir les besoins en énergie du train. L'objectif est de baisser de 20% en 10 ans la consommation énergétique des trains du quotidien, diminuer les émissions polluantes (gaz à effet de serre, particules...) et réduire le coût de maintenance des moteurs diesel. Cela permet d'anticiper la transformation des matériels afin de répondre à de futures obligations de mise en conformité pour opérer dans les villes notamment. Le TER hybride sera testé sur une rame Régiolis du parc TER Occitanie dès 2020, pour circuler début 2022.

Par ailleurs, la demande croissante d'Énergie combinée à l'augmentation des coûts de production et un dispositif fiscal possiblement renforcé, devrait conduire à une tension haussière sur le marché de l'énergie avec un effet sur les prix. La signature en 2019 d'un PPA avec la société Voltalia pour l'achat direct d'électricité solaire produite en France (capacité de près de 150 mégawatts), va dans le sens d'une meilleure maîtrise des risques financiers liés au changement climatique. En s'engageant à acheter de l'énergie renouvelable pendant 25 ans, SNCF contribue à la transition énergétique, participe à l'atténuation climatique, tout en réduisant son risque financier.

Sur le périmètre de SNCF Mobilités, l'activité de gestion des risques de marché est exercée par la Direction du Financement et de la Trésorerie (DFT), rattachée à la Direction Financière de SNCF Mobilités, dans un cadre général qui fait l'objet d'un document, approuvé par le Comité d'audit, des comptes et des risques le 19 novembre 2013 et approuvé par le Président de SNCF Mobilités, et dont les principales règles concernent le risque de taux et de change, le risque de contrepartie et le risque de liquidité

Au cours de l'exercice de ses activités, SNCF Mobilités est potentiellement exposé à des risques financiers :

4.2.7.6.1 Risque de taux d'intérêt

Certains endettements du Groupe SNCF portent intérêt à des taux variables, généralement indexés sur un indice de référence du marché tel que l'EURIBOR. Toute hausse des taux d'intérêt augmenterait ses coûts de financement ainsi que le coût du refinancement de sa dette existante ou de l'obtention de nouveaux financements. Le Groupe SNCF a recours à des instruments dérivés pour gérer activement son risque de taux d'intérêt et minimiser l'impact de ce

dernier. Il surveille également les fluctuations des taux d'intérêt. Cependant, si le Groupe SNCF ne réussit pas à minimiser ces fluctuations, elles pourraient avoir un impact négatif significatif sur la situation financière et le résultat d'exploitation du Groupe SNCF.

4.2.7.6.2 Risque de volatilité des devises

Le Groupe SNCF opère à l'international et est exposé au risque de change qui découle des transactions effectuées en devises étrangères, principalement en USD et en GBP. Le risque de change existe lorsque les transactions commerciales futures ou les actifs ou les passifs comptabilisés sont libellés dans une devise qui n'est pas la devise de fonctionnement de la société qui effectue la transaction. En ce qui concerne le Groupe SNCF, le risque de change découle principalement de ventes en USD et en GBP. Le Groupe SNCF pourrait également être exposé aux fluctuations des taux de change dans le cadre d'investissements étrangers. Le Groupe SNCF a recours à des instruments financiers dérivés pour couvrir ou limiter le risque de fluctuation des devises lié à ces transactions. Il ne peut exister aucune garantie que les futures fluctuations dans les taux de change n'auront aucun impact négatif significatif sur les activités, la situation financière ou le résultat d'exploitation du Groupe SNCF.

4.2.7.6.3 Risque lié aux valeurs mobilières

Le Groupe SNCF investit une partie de ses actifs dans des titres émis par différentes sociétés, des obligations d'État et des fonds monétaires. L'impossibilité pour l'une de ces sociétés ou l'un de ces États de procéder aux remboursements selon le calendrier prévu dans le cadre de ces titres ou une diminution significative de la valeur de marché de ces titres et/ou une volatilité sur les marchés d'actions pourraient avoir un impact négatif significatif sur le Groupe SNCF.

4.2.7.6.4 Risque de liquidité

Le Groupe SNCF gère le risque de liquidité avec prudence en veillant à disposer de liquidités et de titres négociables dans des quantités suffisantes et en fonction des contrats de financement existants de SNCF. Les marchés financiers peuvent néanmoins faire l'objet de périodes de volatilité et de manque de liquidité. Si le Groupe SNCF n'est pas en mesure d'accéder aux marchés de capitaux ou à d'autres sources de financement à des taux compétitifs pendant une période prolongée, ses coûts de financement pourraient augmenter et il pourrait devoir réévaluer sa stratégie. L'un quelconque de ces événements pourrait avoir un impact négatif significatif sur l'activité du Groupe SNCF, sa situation financière ou son résultat d'exploitation.

4.2.7.6.5 Risque de contrepartie

Le Groupe SNCF est exposé au risque de crédit en raison de la relation qu'il entretient avec les banques et autres établissements de crédit, ainsi qu'avec ses clients. Le risque de crédit avec les établissements de crédit découle des dépôts ou des instruments financiers dérivés qui sont détenus auprès de ces sociétés. Le Groupe SNCF gère ce risque en limitant ses relations à des sociétés qui remplissent un critère minimum de notation et qui disposent de procédures internes. Les procédures de contrôle et de signalement appliquées par SNCF Mobilités dans le cadre de son exposition au risque de contrepartie ont été renforcées en 2008, SNCF Mobilités n'avait d'ailleurs subi aucun impact à ce moment-là.

4.3 COUVERTURE DU RISQUE ET ASSURANCES

Rattaché au centre de compétences juridiques de la Direction Juridique Groupe, le Département Risques et Assurances est en charge de la conception et de la mise en œuvre de la politique d'assurance du Groupe avec un objectif d'optimisation des couvertures des Epic et de leurs filiales, dans une démarche mutualisée permettant d'améliorer les garanties tout en bénéficiant de conditions tarifaires compétitives.

Les programmes d'assurances négociés et suivis par le Département Risques et Assurances avec les courtiers et assureurs sont proposés à toutes les entités du Groupe SNCF (EPIC SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau ainsi que leurs filiales, en particulier Keolis).

Ils portent principalement sur les polices suivantes :

- responsabilité Civile du Groupe SNCF qui couvre, depuis le 1er octobre 2014, le Groupe SNCF, avec un nouveau programme entré en vigueur le 1er octobre 2019 ;
- flotte automobile proposée à toutes les entités du Groupe SNCF et renégociée en 2019 dans des conditions de renouvellement très favorables au 1er janvier 2020 ;
- responsabilité civile constructions qui couvre, depuis le 1er janvier 2018, le Groupe SNCF ;
- dommages aux biens des EPIC et de leurs filiales, entrée en vigueur au 1er janvier 2017 ;
- risque cyber-criminalité qui couvre le Groupe SNCF depuis le 1er janvier 2019.

Le Département Risques et Assurances s'appuie sur un réseau régional de 8 Pôles Assurances Dommages (PAD) intégrés aux Délégations Juridiques Territoriales. Chaque PAD décline sur son périmètre géographique la politique d'assurance du Groupe initiée et coordonnée par le Département Risques et Assurances. Le PAD constitue localement un relais essentiel pour le recensement de la sinistralité, la gestion amiable des sinistres, mais également un point d'entrée privilégié pour les questions d'assurances et de prévention des risques.

Enfin, l'expertise technique développée par le Département Risques et Assurances l'a conduit à créer et à gérer dès 2012 la « captive de réassurance » SNCF RE, avec pour finalité de réassurer pour partie les risques de dommages du Groupe et, depuis 2019, de responsabilité civile de SNCF Mobilités et de ses filiales. Le transfert de risques ainsi réalisé permet de protéger le résultat du Groupe avec des couvertures et des franchises adaptées à ses propres capacités financières et à ses risques tout en atténuant la pression tarifaire des assureurs dont la part de risque potentiel diminue. Le périmètre d'intervention de SNCF RE inclut les Epic et certaines filiales du Groupe. Ainsi, le programme d'assurances dommages de Keolis est-il réassuré par SNCF RE depuis le 1er janvier 2019.

5. LE CONTRÔLE INTERNE RELATIF À L'ÉLABORATION ET AU TRAITEMENT DE L'INFORMATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE

5.1 DÉFINITION, OBJECTIFS ET PÉRIMÈTRE

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

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

5.2 LE PROCESSUS DE PILOTAGE DE L'ORGANISATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE

5.2.1 Production et animation comptable de l'EPIC SNCF et de ses filiales directement contrôlées

La production de l'information financière et comptable de l'EPIC SNCF et de ses filiales directes est pilotée par la Direction Financière de l'EPIC SNCF. Elle coordonne l'arrêté des comptes en s'appuyant sur les services de la Direction Comptable et de Contrôle Financier de l'EPIC SNCF et sur les services comptables et financiers des entités opérationnelles de l'EPIC SNCF et des filiales.

La Direction Comptable de l'EPIC SNCF pilote le processus d'établissement des liasses mensuelles produites par les acteurs comptables, à partir d'un outil de reporting, et valide la cohérence d'ensemble avant l'import des liasses dans l'outil de consolidation des comptes.

Les entités opérationnelles produisent un compte de résultat, des éléments bilanciaux, un tableau de variation de la dette nette et les analyses correspondantes. Les filiales produisent un compte de résultat, un bilan, un tableau de variation de la dette nette et les analyses correspondantes. Ces éléments sont discutés lors des revues de gestion mensuelles (sauf sur les résultats de janvier et de juillet) avec la Direction Financière de l'EPIC SNCF.

La qualité de production de l'information financière et comptable s'appuie sur des outils et des compétences en amélioration constante, notamment au sein des équipes de la Direction Financière de l'EPIC SNCF et des équipes comptables et financières des entités opérationnelles et des filiales.

La Direction Financière de l'EPIC SNCF est responsable de la production finale des comptes sociaux de l'EPIC. Les Directions Financières des filiales sont responsables de la production de leurs comptes sociaux. La Direction Financière de l'EPIC SNCF est garante de la conformité des comptes aux normes comptables en vigueur et à ce titre, elle peut demander que des corrections soient portées aux comptes produits par les entités opérationnelles et filiales.

Les entités comptables de l'EPIC SNCF ainsi que ses filiales sont dotées des compétences nécessaires à :

- la tenue de la comptabilité, pour les missions qui ne sont pas mutualisées au sein de centres de services partagés comptables,
- la révision formalisée de leurs comptes, la production de leurs états financiers individuels (le cas échéant) et du reporting financier à destination de la Direction Financière de l'EPIC SNCF.

Sur le périmètre de l'EPIC SNCF, la qualité des comptes semestriels et annuels est confortée par la mise en œuvre des pré-clôtures au 31 mai et au 30 novembre, au cours desquelles l'ensemble des points comptables particuliers sont débattus avec les entités opérationnelles puis validés par la Direction Financière de l'EPIC SNCF.

Les Commissaires aux Comptes informent les Directions financières des activités et entités du Groupe SNCF des travaux d'audit, de revue limitée, d'audit et de contrôle interne qu'ils ont effectués dans les filiales et entités comptables. Ils partagent avec elles les recommandations émises et les points d'audit. Une synthèse des recommandations majeures sur le contrôle interne est établie à destination de la Direction Financière et présentée au Comité d'Audit, des Comptes et des Risques (CACR) de décembre.

En outre, l'EPIC SNCF dispose d'un système d'engagements formalisé de la part des directeurs et responsables financiers des entités opérationnelles sur la fidélité et la sincérité de l'information financière qu'ils produisent sur leurs comptes annuels respectifs.

5.2.2 Production et animation des comptes annuels du Groupe SNCF

La production de l'information financière et comptable du Groupe SNCF est assurée par la Direction Financière de l'EPIC SNCF. A ce titre, elle coordonne l'arrêté des comptes du Groupe SNCF en s'appuyant sur les Directions Financières de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités.

Des comptes consolidés sont établis pour 2019 pour le Groupe SNCF. Ils font l'objet d'états financiers, audités et publiés.

SNCF Mobilités et SNCF Réseau assurent l'animation comptable et financière des filiales et entités comptables de leur périmètre.

La Direction Financière de l'EPIC SNCF est responsable de la production finale des comptes consolidés du Groupe SNCF et est garante de leur conformité aux normes comptables en vigueur.

La Direction Financière de l'EPIC SNCF réalise la consolidation du Groupe SNCF en normes IFRS dans le progiciel de consolidation et s'appuie sur une procédure de réconciliation déployée via un portail internet pour garantir la maîtrise des opérations intragroupe.

Par ailleurs, conformément à la loi n°2014-872 portant réforme ferroviaire, des comptes séparés sont établis et publiés. Suite à la décision n°2017-101 de l'ART, ces comptes séparés comprennent un bilan et un compte de résultat permettant de distinguer les installations de service et en leur sein l'activité de gestion des gares (SNCF Gares & Connexions), les activités de transporteurs de voyageurs et en leur sein les activités de transport de voyageurs faisant l'objet d'un contrat de service public, l'activité de transport ferroviaire de marchandises (Fret SNCF), les autres activités, les éliminations des flux internes entre ces activités séparées et un total correspondant aux comptes de l'EPIC SNCF Mobilités.

Dans sa décision n°2019-003 du 31 janvier 2019 publiée le 7 février 2019, l'ART (ex ARAFER) approuve les règles de séparation comptable de l'EPIC SNCF Mobilités.

Dans sa décision n°2020-008, l'ART approuve la conformité des comptes séparés 2018 de l'EPIC SNCF Mobilités aux règles de séparation comptable précitées.

5.2.3 La Direction des Centres de Services Partagés (CSP) Comptables de l'EPIC SNCF

La direction des CSP Comptables, rattachée à Optim'Services, assure la production comptable des processus transverses aux trois EPIC du Groupe public ferroviaire. Ces processus sont ceux de la comptabilité fournisseurs, de la comptabilité de la paie et de la

protection sociale, de la comptabilité clients et de la comptabilité notes de frais.

Pour réaliser ses missions, la Direction des CSP Comptables s'appuie sur 4 Centres de Services Partagés dédiés par processus :

- le CSP Comptabilité Fournisseurs qui assure le traitement des factures fournisseurs de l'EPIC SNCF Mobilités et de l'EPIC SNCF et une partie du traitement pour l'EPIC SNCF Réseau,
- le CSP Notes de Frais qui traite et comptabilise les dépenses et frais engagés par les collaborateurs du GPF dans le cadre de leur activité professionnelle,

Ces 2 CSP mettent en œuvre une démarche de maîtrise des opérations déclinée jusqu'aux acteurs locaux et procèdent eux-mêmes à certains contrôles centralisés.

- le CSP Comptabilité Clients qui assure une partie de la facturation réalisée par les 3 EPIC (notamment facturations inter-EPIC, mise à disposition de personnel,...), ainsi que la comptabilisation et le recouvrement afférents,
- le CSP Comptabilité de la Paie et Protection Sociale, qui a en charge la comptabilité des rémunérations, charges sociales et passifs liés au personnel, quelle que soit la nature du contrat de travail pour l'ensemble du GPF. A ce titre, il réalise des travaux de contrôle et de justification des données comptables. En lien avec la Direction de la Paie, il fait évoluer les dispositifs de contrôle ainsi que les procédures pour répondre efficacement aux évolutions de périmètre, de schémas comptables ou de systèmes d'information.

5.2.4 Normes et plan de comptes

Le groupe SNCF publie ses comptes consolidés selon les normes IFRS.

Il a décliné ces normes dans un corps de règles et méthodes comptables (le « manuel des normes »). Ce manuel s'applique de façon obligatoire à toutes les entités du groupe et fait l'objet d'un enrichissement constant. Les règles et méthodes sont mises à jour régulièrement, tenant compte de l'évolution des normes et interprétations comptables IFRS. Pour cela, le département Normes et Projets Comptables, au sein de la direction financière, effectue de façon permanente un travail de veille sur les nouvelles normes en préparation ainsi qu'un travail d'animation de ses correspondants normes.

Le manuel des normes est ensuite décliné en procédures opérationnelles par chacune des branches.

Compte tenu de la complexité de la norme IFRS 16 sur les contrats de location, des comités de projet et de pilotage ainsi qu'une cellule projet dédiée ont été constitués pour la mise en œuvre de cette nouvelle norme dans les comptes consolidés du groupe à compter du 1er janvier 2019.

5.2.5 Outils de pilotage

Le Groupe SNCF s'appuie sur un cycle de gestion dont l'objectif est de fixer et de suivre le niveau d'ambition économique et financière du Groupe SNCF décliné entre SNCF Réseau, SNCF Mobilités et l'EPIC SNCF. Ces trois périmètres déclinent ensuite chacun pour leur partie les objectifs retenus en pilotant leurs propres entités (métiers, activités, établissements de l'EPIC, filiales ...).

Pour le Groupe SNCF, la Direction Générale, appuyée par la Direction du Contrôle de Gestion au sein de la Direction Financière de SNCF, pilote le processus à travers les différents éléments du cycle de gestion.

Celui-ci comporte des étapes communes à l'ensemble du Groupe SNCF :

- le plan stratégique et financier : il définit les orientations stratégiques et financières du Groupe SNCF sur 5 à 10 ans. Il s'appuie sur une maquette financière permettant de piloter les grands équilibres financiers du Groupe. Le calendrier de gestion du Groupe prévoit habituellement que les plans stratégiques et financiers de SNCF Réseau, SNCF Mobilités et de SNCF ainsi que la synthèse du Groupe puissent être chaque année examinée par les directions générales des entités concernées à compter des mois de mai / juin. Ils permettent de fixer les objectifs, notamment en matière de rentabilité, de financement des investissements et d'évolution de la dette financière nette. Il est extrait de cette trajectoire financière Groupe SNCF une trajectoire Groupe public ferroviaire (périmètre des trois EPIC). Des indicateurs financiers issus de cette trajectoire GPF ont été repris dans les contrats de performance signés le 26 avril 2017 qui régissent les relations des EPIC SNCF Mobilités, SNCF Réseau et du GPF avec l'État. Un nouveau plan stratégique a été présenté au Conseil de surveillance SNCF du 27 juillet 2018 dans le cadre du nouveau pacte ferroviaire de la loi du 27 juin 2018. Ce plan stratégique Groupe SNCF n'a pas fait l'objet d'une actualisation de la part de la Direction Financière SNCF en 2019

- le budget N+1, avec la référence d'un estimé N : les budgets de l'année N+1 de SNCF Mobilités, SNCF Réseau et de l'EPIC SNCF et du Groupe SNCF sont examinés au cours des mois de novembre / décembre. Ils fixent le niveau d'ambition pour l'année suivante et sont approuvés aux Conseils respectifs des 3 EPIC avant le 31/12/N

- une prévision annuelle à l'automne qui permet d'actualiser les données du budget de l'année en cours et sert de socle au budget de l'année suivante.

Des suivis de gestion mensuels viennent compléter les dispositifs ci-dessus :

Pour l'EPIC SNCF, et ses filiales directes,

- des revues de gestion mensuelles (sauf sur les résultats de janvier et de juillet) des différents périmètres de l'EPIC SNCF et de ses filiales directes sont animées par la Direction Financière de l'EPIC SNCF sur la base d'une lettre de gestion établie par chaque activité (analyses comptables et financières, indicateurs de production et indicateurs opérationnels de performance). Ces revues de gestion permettent de suivre de façon continue et homogène l'évolution des performances des différents périmètres de responsabilité et de s'assurer de leur adéquation avec les objectifs qui leur ont été fixés dans les budgets.

- chaque mois, un document de synthèse sur les résultats de l'EPIC SNCF et de ses filiales directes est rédigé par la Direction du Contrôle de Gestion à destination de la Direction Générale de l'EPIC SNCF.

Pour le Groupe SNCF,

- un tableau de bord mensuel est produit à destination du Conseil de surveillance SNCF. Il rassemble des éléments de pilotage et d'analyse produits par l'EPIC SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

5.3 LA COMMUNICATION DES INFORMATIONS COMPTABLES ET FINANCIÈRES

La Direction Financière de l'EPIC SNCF assure le suivi et la bonne coordination en matière de communication

financière du Groupe SNCF, de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau, ainsi qu'une veille sur les obligations en matière d'information financière et de conformité normative.

Le respect des exigences s'appuie notamment sur les instructions de clôture transmises par la Direction Financière de l'EPIC SNCF aux entités précisant les dates clés du processus, les exigences de fond et de forme relatives aux états financiers et rapports de gestion.

SNCF, tête de Groupe, n'émet pas sur les marchés contrairement à SNCF Mobilités et SNCF Réseau qui portent respectivement leur propre dette et se financent distinctement auprès des banques et des marchés.

Dans ce contexte, si la communication corporate, économique et financière est portée par le Groupe SNCF, en bonne coordination avec l'ensemble des entités qui le composent, seuls SNCF Mobilités et SNCF Réseau sont strictement soumis à l'obligation de respect de la réglementation boursière et à une stricte politique d'information financière (Règlement général de l'Autorité des Marchés Financiers, Code de commerce et Code monétaire et financier).

En conséquence chaque semestre et chaque année :

- le Groupe SNCF publie ses comptes consolidés en présentant les différents métiers du Groupe (un seul communiqué de presse Groupe),
- SNCF Réseau publie par ailleurs son propre rapport financier ainsi que la documentation réglementée relative à ses opérations sur les marchés financiers (prospectus financier, programme de financement...).

Le Groupe SNCF communique pro-activement et largement en externe sur ses comptes. A l'occasion de la

publication des résultats annuels consolidés, le Groupe SNCF publie également son rapport financier complet.

SNCF Réseau limite son information financière propre à ses cibles purement financières (agences de notation, contacts financiers et environnement investisseurs) afin de répondre à ses obligations en tant qu'émetteur distinct et autonome sur les marchés financiers.

Une charte sur la communication économique et financière du Groupe SNCF avait été mise en place en 2018 pour encadrer la publication des résultats. Compte tenu de la réforme et de la création du nouveau Groupe SNCF au 1er janvier 2020, une nouvelle charte de communication financière doit être mise en œuvre en 2020 au sein du Groupe.

Les informations financières communiquées au public par le Groupe SNCF sont mises à disposition sur le site Internet <https://www.sncf.com/fr/groupe/finance>.

Les informations financières spécifiques de SNCF Mobilités sont mises à disposition sur le site internet <https://www.sncf.com/fr/groupe/finance/sncf-mobilites>.

Les informations financières spécifiques de SNCF Réseau sont mises à disposition sur <http://investors.sncf-reseau.com>.

Les commissaires aux comptes garantissent la fiabilité et la sincérité des états financiers du Groupe SNCF et s'assurent que les documents spécifiques publiés à l'occasion des résultats y sont conformes (rapport de gestion, communiqué et présentation à la presse notamment).

L'Autorité des Marchés Financiers (AMF) veille également à ce que dans le cadre de la communication financière du Groupe SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau respectent leurs obligations en tant qu'émetteurs sur les marchés financiers.

31 décembre 2019

02 –

RAPPORT

SUR LE

GOUVERNEMENT

D'ENTREPRISE

1. LE CONSEIL DE SURVEILLANCE	59
1.1 LA COMPOSITION DU CONSEIL	59
1.2 LES MISSIONS ET POUVOIRS DU CONSEIL	59
1.3 LE FONCTIONNEMENT DU CONSEIL	60
1.4 LES COMITÉS SPÉCIALISÉS	60
2. LE PRÉSIDENT DU CONSEIL DE SURVEILLANCE	60
3. LE DIRECTOIRE	61
3.1 COMPOSITION ET POUVOIRS	61
3.2 LA COMMISSION DES MARCHÉS	61
3.3 LES COMITÉS DES ENGAGEMENTS	61
4. LES DÉLÉGATIONS DE POUVOIRS	62
5. LE GROUPE STRATÉGIQUE « SNCF 2020 »	62
6. LES DIRECTOIRES ÉLARGIS THÉMATIQUES	62
7. LE COMITÉ DE DIRECTION DE L'EPIC SNCF	62
8. RÉMUNÉRATION DES MANDATAIRES SOCIAUX	62

GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

La gouvernance de la société nationale SNCF à partir du 1^{er} janvier 2020 :

La loi pour un nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018 entérine la création au 1^{er} janvier 2020 d'un groupe public unifié dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité. Les trois EPIC SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités deviennent cinq sociétés : SNCF (la « société mère »), SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, Fret SNCF, et SNCF Voyageurs.

En application du décret n°2019-1585 du 30 décembre 2019, la société nationale à capitaux public SNCF dirige,

anime et pilote le groupe public unifié qu'elle contrôle et dont elle définit l'organisation.

Le Conseil d'administration de la société nationale SNCF est composé de 12 membres, parmi lesquels :

- 7 membres nommés par l'assemblée générale des actionnaires, dont deux au moins répondent à des critères d'indépendance,
- 1 représentant de l'Etat désigné en application de l'article 4 de l'ordonnance du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique,
- 4 représentants des salariés nommés en application de l'article 7 de l'ordonnance précitée.

Noms et titres	Fonctions
(*) M. Jean-Pierre Farandou [Président]	<i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Président Directeur général de SNCF <i>Fonctions en dehors de SNCF</i> Néant
(*) M. Frédéric Saint-Geours [Vice-président]	<i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Néant <i>Fonctions en dehors de SNCF</i> Mandats d'administrateur : - Groupe Casino-Guichard-Perrachon - BPI France Participations
(*) M. Didier Casas	<i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Néant <i>Fonctions en dehors de SNCF</i> - Directeur Général adjoint – Bouygues Telecom
Me. Hélène Dantoine Membre représentant l'Etat	<i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Néant <i>Fonctions en dehors de SNCF</i> - Directrice générale adjointe – Agence des participations de l'Etat Mandats d'administrateur : - Orange SA - Safran SA
(*) Me. Céline Lazorthes	<i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Néant <i>Fonctions en dehors de SNCF</i> - Leetchi Goup – Founder and non-executive chairman - Administratrice : Generation Libre (Association loi 1901) - - Présidente : Celavi SAS (Holding personnelle) - Mandataire : ZZ SCI (Sci patrimoniale) - Mandataire : Verdura SCI (Sci patrimoniale) - Mandataire : Oney Bank

(*)	M. André Martinez	<i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Néant <i>Fonctions en dehors de SNCF</i> - Administrateur de la société Kaufman&Broad - Membre du Comité stratégique du groupe de restauration ParisJus/ Wild &TheMoon - Anciennement président du Conseil d'administration d'ICADE (avril 2015- avril 2019)
(*)	Me. Agnès Touraine	<i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Néant <i>Fonctions en dehors de SNCF</i> - Présidente Act III Consultants - Rexel SA-France- société cotée - Tarkett SA- France- société cotée - Proximus BV –Belgique- société cotée - Groupe Bruxelles Lambert –Belgique- société cotée - 21 Partners-France – non cotée - Keesing- Amsterdam- non cotée
(*)	Me. Amélie Verdier	<i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Néant <i>Fonctions en dehors de SNCF</i> - Directrice du Budget – Ministère du Budget - Mandats d'Administrateur : Sociétés : - AFP (Agence France Presse) - FRANCE TV EPIC (Etablissement Public Industriel et commercial) - AFPA (Etablissement public chargé de la formation professionnelle des adultes) - OPERA NATIONAL DE PARIS - PHILHARMONIE DE PARIS (Etablissement public de la Cité de la musique) - SOLIDEO (Société de livraison des ouvrages olympiques) EPA (Etablissement Public Administratif) : - ANTAI (Agence nationale de traitement automatisé des infractions) - ANTS (Agence nationale des titres sécurités) - CADES (Comité de surveillance de la Caisse d'amortissement de la dette sociale)
	Me.Christelle Jeannet (représentante des salariés)	<i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Conseillère Mobilité <i>Fonctions en dehors de SNCF</i> Néant
	M. Bruno Lacroix (représentant des salariés)	<i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Cadre - Equipement <i>Fonctions en dehors de SNCF</i> Néant
	Me. Maryse Thaeron (représentante des salariés)	<i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Cheffe de bord – Monitrice principale <i>Fonctions en dehors de SNCF</i> Néant
	M. Julien Troccaz (représentant des salariés)	<i>Autres fonctions au sein de SNCF</i> Agent d'escale <i>Fonctions en dehors de SNCF</i> Néant

(*) Membre nommé par l'assemblée générale des actionnaires.

Le Conseil d'administration a décidé, lors de sa première séance du 16 janvier 2020, la création de trois comités spécialisés composés de membres choisis en son sein et chargés de l'appuyer dans ses travaux :

- Un Comité d'Audit, des comptes et des risques.
- Un Comité de la Stratégie et des Investissements.
- Un Comité des Nominations, des Rémunérations et de la Gouvernance.

Le Président-Directeur-Général de la société nationale SNCF est M. Jean-Pierre Farandou.

La gouvernance de SNCF en 2019 :

Au terme de la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, SNCF est dotée d'un Conseil de surveillance et d'un Directoire. La composition, les missions et les statuts de ces deux instances sont fixés par cette loi et par le décret n°2015-137 du 10 février 2015.

1. LE CONSEIL DE SURVEILLANCE

1.1 LA COMPOSITION DU CONSEIL

Le Conseil est composé de 24 membres :

12 membres représentants de l'État,

- 1 sénateur désigné par le Président du Sénat,
- 1 député désigné par le Président de l'Assemblée Nationale,
- 1 membre choisi en qualité de représentant des autorités organisatrices régionales de transport ferroviaire hors Ile-de-France,
- 1 représentant du syndicat des transports d'Ile-de-France désigné par le Conseil d'administration de celui-ci,
- 8 membres représentants des salariés.

En 2019, les 24 membres du Conseil ont siégé 10 fois (6 séances ordinaires et 4 séances extraordinaires).

La durée du mandat des membres du Conseil de surveillance est de cinq ans. Le Président du Conseil de surveillance est nommé par décret sur proposition du Conseil de surveillance. Aucun membre du Conseil de surveillance ne peut exercer plus de deux mandats consécutifs.

Le Commissaire du Gouvernement ou à défaut le Commissaire du Gouvernement adjoint, le chef de la Mission de Contrôle Économique et Financier des Transports (MCEFT) ou son représentant et le secrétaire du comité central du Groupe public ferroviaire siègent aux séances du Conseil de surveillance avec voix consultative.

De plus, assistent de plein droit au Conseil de surveillance, le Président du Directoire, le Président délégué du Directoire, le secrétaire du Conseil de surveillance, son adjoint(e) et, éventuellement, ses collaborateurs. Toutefois, les réunions du Conseil de surveillance peuvent se tenir à huis clos hors la présence du Directoire ou de tout autre salarié du Groupe.

Les commissaires aux comptes assistent également aux séances du Conseil de surveillance au cours desquelles sont examinés les comptes annuels.

Par ailleurs, le Président du Conseil de surveillance peut convier à participer à titre consultatif toute personne dont les compétences lui semblent de nature à éclairer les décisions du Conseil, en application de l'article 17 du décret n°2015-137 du 10 février 2015.

Dans le respect des dispositions relatives à la parité hommes/femmes prévues par l'article 6-1 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, le Conseil de surveillance de l'EPIC SNCF compte 50 % de femmes parmi les membres nommés par décret.

1.2 LES MISSIONS ET POUVOIRS DU CONSEIL

En application de l'article 15 du décret n°2015-137 du 10 février 2015 relatif aux missions et statuts de l'EPIC SNCF, le Conseil de surveillance arrête les grandes orientations stratégiques, économiques, sociales et techniques du Groupe SNCF.

A ce titre, sont soumis à l'approbation préalable du Conseil de surveillance :

- le projet de contrat-cadre mentionné à l'article 8 du décret n°2015-137 du 10 février 2015 et ses projets d'actualisation qui seront passés entre l'État et l'EPIC SNCF et le rapport annuel sur son exécution,

- les comptes consolidés du Groupe SNCF accompagnés du rapport de gestion du Groupe aux fins de vérification et de contrôle,

- les contrats mentionnés à l'article 3 du décret n°2015-137 du 10 février 2015 (relatifs aux missions transversales), lorsque leur montant est supérieur à 150 millions d'euros, seuil fixé par le Conseil le 23 juillet 2015,

- les conventions mentionnées à l'article 6 du décret n°2015-137 du 10 février 2015 (relatives aux fonctions mutualisées) lorsque leur montant est supérieur à 150 millions d'euros, seuil fixé par le Conseil le 23 juillet 2015,

- la décision de recourir à une filiale spécialisée d'un établissement du Groupe public ferroviaire pour l'exercice de l'une des fonctions mutualisées mentionnées à l'article 5 du décret n°2015-137 du 10 février 2015.

Le Conseil de surveillance est informé de toute opération d'investissement décidée par SNCF Réseau ou SNCF Mobilités d'un montant supérieur à 100 millions d'euros.

Le Conseil de surveillance s'assure de la mise en œuvre des missions de l'EPIC SNCF par le Directoire. Il exerce le contrôle permanent de la gestion de l'EPIC SNCF. A ce titre, sont soumis à l'approbation préalable du Conseil de surveillance :

- l'état prévisionnel des recettes et des dépenses et ses décisions modificatives, notamment l'évolution de la dette, des politiques salariales et des effectifs,

- les comptes consolidés de l'EPIC SNCF et de ses filiales directes,

- le compte financier et l'affectation des résultats aux fins de vérification et de contrôle,

- les prises, cessions ou extensions de participation financière,

- les déclassements de biens faisant partie du domaine public de l'établissement,

- les cessions pour un montant supérieur à 80 millions d'euros, seuil fixé par le Conseil le 17 septembre 2015,

- les transactions lorsque leur montant est supérieur à 80 millions d'euros, seuil fixé par le Conseil le 17 septembre 2015,

- les cautions, avals et garanties, au-delà de 5 millions d'euros, seuil fixé par le Conseil le 17 septembre 2015,

- les opérations d'investissement d'un montant supérieur à 80 millions d'euros, seuil fixé par le Conseil le 17 septembre 2015,

- les conditions générales de passation des conventions et marchés,

- le rapport annuel d'activité.

En application de l'article 16 du décret n°2015-137 du 10 février 2015, le Conseil de surveillance établit son règlement intérieur et fixe le siège de l'établissement public.

Plus spécifiquement :

- En application de l'article 54 du décret précité, si un bénéfice distribuable tel que défini par la loi résulte des comptes de l'exercice de SNCF Mobilités, tels qu'ils sont approuvés par son Conseil d'administration, le Conseil de surveillance délibère sur le montant du dividende qui peut être distribué à l'EPIC SNCF en tenant compte de la situation financière de SNCF Mobilités. La délibération est soumise pour accord aux ministres chargés de l'Économie et du Budget qui se prononcent dans un délai d'un mois.

A défaut d'opposition d'un des ministres à l'issue de ce délai, l'accord des ministres est réputé acquis,

– Le Conseil de surveillance de l'EPIC SNCF délibère sur le montant de la dotation versée à SNCF Réseau. La délibération est soumise pour accord aux ministres chargés de l'Économie et du Budget qui se prononcent dans un délai d'un mois. A défaut d'opposition d'un des ministres à l'issue de ce délai, l'accord des ministres est réputé acquis.

1.3 LE FONCTIONNEMENT DU CONSEIL

Le Conseil tient au moins 6 séances ordinaires par an. Il peut également être réuni en séance extraordinaire, à la demande du Commissaire du Gouvernement, de la majorité des membres du Conseil ou à l'initiative de son Président.

Les convocations, les ordres du jour et les documents nécessaires à la compréhension des points présentés au Conseil pour délibération sont communiqués aux membres, au Commissaire du Gouvernement, au chef de la Mission de Contrôle Économique et Financier des Transports et au secrétaire du comité central du Groupe public ferroviaire dix jours au moins avant la date de réunion du Conseil.

En cas d'urgence motivée, il peut être dérogé à cette règle, avec l'accord du Commissaire du Gouvernement : les membres du Conseil sont alors convoqués par courrier électronique avec accusé de réception.

Au cours des 6 séances ordinaires tenues en 2019 ont été notamment examinés les dossiers suivants :

- les comptes annuels de l'EPIC SNCF, les comptes consolidés de l'EPIC SNCF et de ses filiales et les comptes consolidés du Groupe SNCF arrêtés au 31 décembre 2018,
- le projet d'entreprise du Groupe SNCF,
- le rapport d'activité 2018 de la Direction de l'Éthique et de la Déontologie,
- le rapport ESE 2018 - Groupe SNCF,
- la revue des risques majeurs du Groupe SNCF,
- les comptes semestriels 2019 de l'EPIC SNCF et de ses filiales et du Groupe SNCF,
- le projet de document de référence et de tarification des prestations de sûreté 2020,
- le budget 2020 de SNCF SA et du Groupe SNCF,
- la présentation de l'activité, de la stratégie et du positionnement futur de Gares & Connexions,
- la stratégie internationale du Groupe SNCF.

Lors de chaque séance ordinaire, le Conseil de surveillance est tenu informé par son Président et par le Directoire des principaux événements concernant la vie du Groupe SNCF et dispose d'un tableau de bord comportant des éléments relatifs à la qualité de la production. Un point sur la sécurité est systématiquement présenté par le Directeur Général de la sécurité.

1.4 LES COMITÉS SPÉCIALISÉS

Le Conseil de surveillance est doté de deux comités chargés de préparer les décisions soumises au Conseil et de compléter son information :

Le Comité de la Stratégie, de la Cohérence Économique et de la Cohésion Sociale est chargé :

- d'examiner les orientations stratégiques et financières annuelles et pluriannuelles (budget prévisionnel, y

compris les investissements et le tableau de financement) du Groupe SNCF ainsi que les opérations de périmètre (prises, extensions ou cessions de participations financières, créations, cessions ou suppressions de filiales),

– d'éclairer le Conseil sur les enjeux sociaux et humains des principaux projets de transformation du Groupe, et plus globalement de sa stratégie. Son périmètre de compétences a également été étendu à l'étude des problématiques de responsabilité sociétale de l'entreprise (RSE).

Le périmètre de compétence du Comité de la Stratégie, de la Cohérence Économique et de la Cohésion Sociale s'est par ailleurs élargi depuis 2018 en comité de nomination.

Il a tenu 5 séances en 2019, couvrant les sujets inscrits à l'ordre du jour du Conseil de surveillance.

Le Comité d'Audit, des Comptes et des Risques (CACR) est chargé d'examiner les dossiers à grands enjeux économiques et financiers ou ayant des incidences significatives sur les comptes de l'EPIC SNCF. Il veille à la correcte évaluation des risques et apprécie la qualité du contrôle interne. Il a notamment pour mission d'examiner les comptes consolidés du Groupe SNCF.

Il rend un avis sur le programme d'audit annuel de l'Audit et des Risques et se tient informé des travaux d'audit interne. Il examine également la cartographie des risques du Groupe SNCF et les méthodes d'identification, d'évaluation et de traitement des risques.

Il a tenu 6 séances en 2019 consacrées notamment :

- aux comptes consolidés du Groupe SNCF et aux comptes annuels de l'EPIC SNCF arrêtés au 31 décembre 2018,
- au bilan d'activité 2018 de la Direction de l'Audit et des Risques,
- au programme d'audit Groupe 2019,
- aux comptes semestriels 2019 du Groupe SNCF et de l'EPIC SNCF ainsi que de ses filiales,
- à la revue des risques majeurs du Groupe SNCF,
- à l'univers d'audit
- au suivi de la mise en œuvre des recommandations d'audit interne de l'EPIC SNCF et du Groupe SNCF
- aux Transferts des participations et des actifs / passifs des EPIC vers les nouvelles sociétés du Groupe, aux Conventions à conclure par l'EPIC SNCF en application de l'article 18 de l'ordonnance du 3 juin 2019

2. LE PRÉSIDENT DU CONSEIL DE SURVEILLANCE

En application de l'article 22 du décret n°2015-137 du 10 février 2015, le Président du Conseil de surveillance de l'EPIC SNCF est nommé par décret, sur proposition de celui-ci parmi les membres du Conseil de surveillance représentants de l'État.

En cas de vacance, le Conseil est convoqué et présidé par le doyen d'âge afin de proposer la désignation de son Président.

Le Président désigne parmi les représentants de l'État un suppléant qui préside la séance en cas d'empêchement.

Le Président du Conseil ne peut être membre ni des organes dirigeants de SNCF Réseau ni des organes dirigeants de SNCF Mobilités, en application de l'article L. 2102-8 du Code des transports.

Le Président du Conseil de surveillance prépare les observations du Conseil sur le rapport d'activité que le Directoire présente chaque année sur la situation de l'EPIC SNCF et du Groupe SNCF et rend compte de la mise en œuvre du contrat-cadre passé entre l'EPIC SNCF et l'État, en application de l'article 28 du décret n°2015-137 du 10 février 2015.

En cas de désaccord au sein du Directoire, le président du Conseil décide en lieu et place de celui-ci, en application de l'article 29 du décret n°2015-137 du 10 février 2015. Il ne peut alors pas prendre part aux délibérations du Conseil de surveillance relatives à cette décision, dont il est responsable dans les mêmes conditions que les membres du Directoire, comme le prévoit l'article L. 2102-12 du Code des transports.

3. LE DIRECTOIRE

3.1 COMPOSITION ET POUVOIRS

La composition du Directoire de SNCF est fixée par l'article L. 2102-9 du code des transports (cf. loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire). Il comprend deux membres, nommés par décret sur proposition du Conseil de surveillance. Ils ne peuvent être choisis parmi les membres du Conseil de surveillance. L'un deux est nommé en qualité de Président du Directoire, l'autre en qualité de Président délégué.

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

Le Directoire est responsable de la cohésion et de la cohérence du Groupe SNCF. A ce titre, il exerce notamment les attributions suivantes :

- il propose au Conseil de surveillance les orientations générales de la stratégie du Groupe SNCF.
- il négocie, soumet à l'approbation du Conseil de surveillance, conclut et met en œuvre le contrat-cadre mentionné à l'article 8 du décret n° 2015-137 du 10 février 2015,
- il soumet au Conseil de surveillance les comptes consolidés de l'ensemble du Groupe SNCF accompagnés du rapport de gestion du Groupe,
- il soumet au Conseil de surveillance la trajectoire financière pour le Groupe SNCF à partir des contributions de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités,
- il informe chaque année le Conseil de surveillance des modifications de périmètre des filiales des établissements du Groupe SNCF, des données essentielles relatives à l'activité de celles-ci ainsi que de la structure générale du Groupe public ferroviaire.

Le Directoire exerce ses attributions en dialogue permanent avec l'État. Le Directoire est responsable de la gestion et du bon fonctionnement du Groupe public ferroviaire. A ce titre, il a autorité sur le personnel des établissements et il exerce notamment les attributions suivantes :

- il propose au Conseil de surveillance les orientations générales de la politique de l'établissement public SNCF,
- il établit et met en œuvre le plan d'entreprise à partir du plan stratégique,

- il détermine la structure générale de l'EPIC SNCF et de ses filiales directes,
- il établit l'état prévisionnel des recettes et des dépenses et ses décisions modificatives et, après approbation du Conseil de surveillance, les exécute,
- il soumet le compte financier de l'établissement au Conseil de surveillance,
- il établit le rapport annuel d'activité.

Le Directoire détermine, le cas échéant dans les limites fixées par le Conseil de surveillance, l'emploi des fonds excédant les besoins de trésorerie et le placement des réserves. Le Directoire est chargé de l'exécution des décisions du Conseil de surveillance.

3.2 LA COMMISSION DES MARCHÉS

En 2019, la commission des marchés a approuvé l'ensemble des stratégies et projets de marché dont elle a été saisie.

La Mission de Contrôle Économique et Financier des Transports (MCEFT) a continué sur 2019 d'examiner les marchés supérieurs à 8 M€ et les Conseils d'Administration - à travers la Commission des Marchés - a poursuivi l'examen des marchés de Travaux ou Fournitures supérieurs à 40 M€ ainsi que des marchés de Service de plus de 15M€.

3.3 LES COMITÉS DES ENGAGEMENTS

Le dispositif d'engagement a pour objet de préserver l'intérêt social de l'EPIC SNCF et de donner une assurance raisonnable aux instances de gouvernance que les dossiers d'engagement qui lui ont été soumis ont été préalablement analysés, notamment en terme d'optimisation économique et de maîtrise des risques.

Le comité des engagements corporate

Le comité des engagements corporate examine toutes les natures d'engagement de l'EPIC SNCF, hors opérations immobilières, au-delà de 3 millions d'euros, de 0,5 million d'euros pour les opérations de communication et au premier euro pour les opérations de périmètre. Par ailleurs, le comité est tenu informé des investissements supérieurs à 100 M€ décidés par SNCF Réseau et SNCF Mobilités avant leur présentation pour information au Conseil de surveillance.

Le comité se réunit une fois par mois sous la présidence du Directeur Général délégué de l'EPIC SNCF et est constitué de représentants des directions juridique et financière Groupe, de la direction porteuse de l'engagement, d'experts conviés en tant que de besoin, du responsable et du secrétaire du comité.

Le comité des engagements immobiliers

Le comité des engagements immobiliers (CEI) examine les engagements immobiliers au-delà de 3 millions d'euros. En plus de ceux de l'EPIC SNCF, le comité examine les engagements immobiliers pris au nom de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités dans le cadre des conventions de gestion et de valorisation immobilière conclues en 2015. A cet effet, des représentants de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau, détenant un droit d'opposition sur les engagements afférents aux biens leur appartenant, participent au comité.

Le comité se réunit deux fois par mois sous la présidence du Directeur Général de la branche SNCF Immobilier. Outre les participants déjà mentionnés, le comité des engagements immobilier est constitué sur le même modèle que le comité des engagements corporate.

Après analyse des comités, les présidents de ces comités ont, en vertu de leur délégation de pouvoir dont les conditions générales ont été validées par le Conseil de surveillance du 23 juillet 2015, compétence pour approuver les engagements qui leur sont présentés jusqu'aux seuils d'approbation du Directoire ou du Conseil de surveillance.

4. LES DÉLÉGATIONS DE POUVOIRS

Le Directoire de l'EPIC SNCF est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de l'EPIC SNCF, sous réserve des compétences expressément attribuées au Conseil de surveillance et dans des conditions qui ont été validées par le Conseil. Le Directoire peut déléguer une partie de ses pouvoirs aux dirigeants de l'EPIC SNCF placés sous sa responsabilité directe après approbation des conditions des délégations de pouvoirs par le Conseil de surveillance. Les dirigeants bénéficiaires des délégations de pouvoirs consenties par le Directoire peuvent eux-mêmes subdéléguer une partie de leurs pouvoirs. Les délégations de pouvoirs consenties par le Directoire et par les représentants de la Direction Générale sont publiées au Bulletin officiel de l'EPIC SNCF.

Ces délégations permettent de mettre en œuvre la politique de l'EPIC SNCF, pour les matières internes à l'établissement public, mais aussi pour celles concernant le Groupe public ferroviaire.

5. LE GROUPE STRATÉGIQUE « SNCF 2020 »

Le Groupe Stratégique « SNCF 2020 » visait à conduire la réflexion sur les transformations de SNCF au 1er janvier 2020. Tous les 15 jours, « SNCF 2020 » réunit les responsables de la réussite de cette transformation. Ses membres sont :

- le Directeur Général délégué Innovation & Performance Industrielle,
- le Directeur Général de Transilien,
- le Directeur Général TER,
- la Directrice de VOYAGES SNCF,
- le Directeur Général délégué Performance de SNCF Mobilités,
- le Directeur Général de l'EPIC SNCF, DRH Groupe, Directeur Général SNCF Logistics,
- le Directeur des Ressources Humaines du Groupe public ferroviaire,
- le Directeur Général de Gares & Connexions,
- le Directeur Général délégué Économie & Stratégie de SNCF Réseau,
- le Directeur Général délégué de l'EPIC SNCF (en charge de la Stratégie et des Finances).

Il est coprésidé par le Directoire assisté du Directeur Général de SNCF. Les membres ne peuvent s'y faire représenter.

Pour préparer les principaux sujets un Comité opérationnel a été mis en place sous la présidence du Directeur général assisté du Directeur général délégué de l'EPIC SNCF et d'un représentant par EPIC.

6. LES DIRECTOIRES ÉLARGIS THÉMATIQUES

Un Directoire thématique peut être organisé sur proposition de l'un des membres des COMEX des 3 EPIC

sur tout sujet nécessitant un arbitrage ou des décisions de haut-niveau entre les différents EPIC, notamment des deux Présidents.

Ils s'inscrivent généralement autour de sujets ferroviaires (programmes H00 / FIRST...), de sujets stratégiques, de sujets transverses (immobilier, politique assurances, politique énergie...), de sujets RH (l'évolution des métiers du Groupe public ferroviaire), ...

Les Directoires thématiques sont organisés pour une durée adaptée à l'importance du sujet. Les participants peuvent être des personnes extérieures aux trois COMEX. Une proposition de liste de participants est adressée à la présidence du Directoire en même temps que le sujet.

7. LE COMITÉ DE DIRECTION DE L'EPIC SNCF

Aux côtés du Directoire, l'équipe dirigeante de l'EPIC SNCF comprend :

- le Directeur Général
- le Directeur Général délégué,
- le Directeur Général délégué Système et Technologies Ferroviaires,
- le Directeur des Ressources Humaines du Groupe public ferroviaire,
- les Directeurs Généraux : Sécurité, SNCF Immobilier, Audits et Risques et, e.SNCF,
- la Directrice Communication et Image Groupe,
- le Secrétaire Général,
- l'Inspecteur Général Sécurité,
- le Directeur d'Optim'Services.

Un comité de direction réunit hebdomadairement les membres de l'équipe dirigeante. Ce comité organise la contribution des activités de l'entreprise à l'atteinte des objectifs qui lui sont fixés.

Par ailleurs, pour traiter des questions système, un comité directeur ferroviaire, animé par le Directeur Général délégué Système et Technologies Ferroviaires, réunit mensuellement les principaux responsables de l'EPIC SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

8. RÉMUNÉRATION DES MANDATAIRES SOCIAUX

En matière de rémunération des mandataires sociaux, les EPIC relèvent de l'article 3 du décret n°53-707 du 9 août 1953 relatif au contrôle de l'État sur les entreprises publiques nationales, modifié par décret n°2012-915 du 26 juillet 2012. Ce décret prévoit les modalités de fixation et de publication de la rémunération des mandataires sociaux :

- leur rémunération est plafonnée à un plafond brut ;
- les éléments de rémunération et les avantages de toute nature liés à l'activité ainsi que les éléments de rémunération, indemnités ou avantages dus ou susceptibles d'être dus en raison de leur cessation d'activité ou de leur changement de fonction ou postérieurement, sont contrôlés ;
- les décisions ou approbations des ministres compétents en la matière sont rendues publiques.

La rémunération des mandataires sociaux indiquée dans le tableau ci-dessous correspond à la rémunération brute imposable. Le mandat d'administrateur est gratuit.

Au 31/12/2019		Montants versés					Montants dus			
En milliers d'euros	Rémunération fixe	Rémunération variable annuelle	Rémunération variable différée / pluri-annuelle	Rémunération exceptionnelle	Avantages en nature	Sous Total	Indemnité de départ	Indemnité de non-concurrence	Régime de retraite supplémentaire	Total général
Farandou Jean-Pierre										
Président du CA SNCF Mobilités										
Dus										
Versés	75					75				75
Pépy Guillaume										
Président du CA SNCF Mobilités										
Dus										
Versés	375				1	376				376
Jeantet Patrick										
Président du CA SNCF Réseau										
Dus										
Versés	330	106			16	452				452
Total rémunérations	780	106			17	903				903

Au 31/12/2018		Montants versés					Montants dus			
En milliers d'euros	Rémunération fixe	Rémunération variable annuelle	Rémunération variable différée / pluri-annuelle	Rémunération exceptionnelle	Avantages en nature	Sous Total	Indemnité de départ	Indemnité de non-concurrence	Régime de retraite supplémentaire	Total général
Pépy Guillaume										
Président du CA SNCF Mobilités										
Dus										
Versés	450				1	451				451
Jeantet Patrick										
Président du CA SNCF Réseau										
Dus										
Versés	330	80			13	423				423
Total rémunérations	780	80			14	874				874

31 décembre 2019

COMPTES
CONSOLIDÉS
ANNUELS
DU GROUPE
SNCF

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	66	4.5 PROVISIONS POUR RISQUES ET LITIGES	110
ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ	67	5. AVANTAGES DU PERSONNEL	114
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	68	5.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL	114
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	69	5.2 EVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES	115
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	70	5.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL	118
NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS	72	5.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS	121
1. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE	72	5.5 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS	124
1.1 APPLICATION DES IFRS	72	6. CAPITAUX ET FINANCEMENTS	124
1.2 NOUVELLES NORMES ET INTERPRÉTATIONS	74	6.1 ENDETTEMENT FINANCIER NET (EFN)	124
1.3 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES	78	6.2 GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ ET COUVERTURE	133
1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION	79	6.3 COUVERTURE ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS	140
2. FAITS MARQUANTS	79	6.4 CAPITAUX PROPRES	147
2.1 FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2019	79	7. IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS	147
2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	82	7.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT	148
3. MARGE OPÉRATIONNELLE	82	7.2 PREUVE D'IMPÔT	149
3.1 INFORMATION PAR SECTEUR	82	7.4 SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS	150
3.2 CHIFFRE D'AFFAIRES	84	8. RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES	150
3.3 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT	85	8.1 TRANSACTIONS MENÉS AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS	150
3.4 AUTRES ÉLÉMENTS DE LA MARGE OPÉRATIONNELLE	86	8.2 TRANSACTIONS AVEC LES ENTREPRISES SOCIALES POUR L'HABITAT (ESH) DU GROUPE ICF	151
4. ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS	88	9. ENGAGEMENTS HORS BILAN	151
4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	88	9.1 ENGAGEMENTS REÇUS ET DONNÉS	151
4.2 ÉCARTS D'ACQUISITION, TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE ET VARIATIONS DE PÉRIMÈTRE	95	9.2 TRANSFERT D'ACTIFS FINANCIERS	154
4.3 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS	99	10. PÉRIMÈTRE	155
4.4 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT	106	10.1 NOMBRE DE SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES	155
		10.2 ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS	155
		10.3 PRINCIPALES ENTITÉS DU PÉRIMÈTRE	155

COMPTES CONSOLIDÉS

COMPTÉ DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

<i>en millions d'euros</i>	Notes	31/12/2019	31/12/2018 (*)
Chiffre d'affaires	3	35 120	33 311
Achats et charges externes	3	-13 660	-14 044
Charges de personnel	3	-14 574	-14 184
Impôts et taxes	3	-1 379	-1 392
Autres produits et charges opérationnels	3	85	327
Marge opérationnelle		5 591	4 020
Dotations aux amortissements	4.1.5	-3 946	-2 830
Variation nette des provisions	4.5	55	211
Résultat opérationnel courant		1 700	1 401
Résultat de cession d'actifs	4.1.6	179	811
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	4.2	0	170
Pertes de valeur	4.3	-86	-150
Résultat opérationnel		1 793	2 232
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	4.2	35	28
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		1 828	2 261
Coût de l'endettement financier net et autres	6.1	-1 853	-1 452
Coût financier net des avantages du personnel	5.3	-4	13
Résultat financier		-1 856	-1 439
Résultat des activités ordinaires avant impôt		-28	822
Impôt sur les résultats	7	-745	-609
Résultat net des activités ordinaires		-773	213
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	4.2	0	0
Résultat net de l'exercice		-773	213
Résultat net - Part du groupe		-801	141
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		27	73

(*) L'exercice comparatif 2018 n'a pas été retraité à la suite de l'application de la norme IFRS 16 Contrats de location (voir note 1.2).

Le capital était constitué jusqu'au 31 décembre 2019 d'une dotation de l'État et non d'actions. En conséquence, le groupe était hors champ d'application de la norme IAS 33 « Résultat par actions », aucun résultat par action n'est calculé ni présenté dans les comptes consolidés annuels du Groupe.

À compter du 1^{er} janvier 2020, après sa transformation en société anonyme, le capital social de la société mère du Groupe, dénommée « société nationale SNCF SA », est de 1 milliard d'euros.

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

<i>en millions d'euros</i>	Notes	31/12/2019	31/12/2018 (*)
Résultat net de l'exercice		-773	213
Autres éléments du résultat global :			
Variation des écarts de conversion		93	14
Impôts sur variation des écarts de conversion		-3	1
		<i>90</i>	<i>15</i>
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	6.3	-431	-230
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		-1	60
		<i>-432</i>	<i>-170</i>
Variation de juste valeur des coûts de couverture	6.3	84	32
Impôts sur variation de juste valeur des coûts de couverture		0	-11
		<i>84</i>	<i>21</i>
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence		11	8
Total des autres éléments du résultat global recyclables		-248	-126
Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	5	-193	32
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies		-12	-19
		<i>-205</i>	<i>14</i>
Variation de valeur des instruments de capitaux propres à la juste valeur par capitaux propres		0	-3
		<i>0</i>	<i>0</i>
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence		3	0
Total des autres éléments du résultat global non recyclables		-202	11
Résultat global total de la période		-1 223	98
Résultat global total - Part du groupe		-1 278	42
Résultat global total attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		55	56

(*) L'exercice comparatif 2018 n'a pas été retraité à la suite de l'application de la norme IFRS 16 Contrats de location (voir note 1.2).

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

ACTIF CONSOLIDÉ

<i>en millions d'euros</i>	Notes	31/12/2019	31/12/2018 (*)
Écarts d'acquisition	4.2	2 513	2 330
Immobilisations incorporelles	4.1	2 368	2 205
Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location	4.1	3 948	0
Immobilisations corporelles	4.1	51 674	50 401
Actifs financiers non courants	6	7 562	7 692
Titres mis en équivalence	4.2	1 026	970
Impôts différés actifs	7	4 473	4 936
Actifs non courants		73 565	68 532
Stocks et en-cours	4.4	1 361	1 200
Créances d'exploitation	4.4	10 496	9 681
Actifs d'exploitation		11 857	10 882
Actifs financiers courants	6	2 876	2 829
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6	7 754	8 197
Actifs courants		22 488	21 907
Actifs détenus en vue d'être cédés	4.2.3	0	0
Total de l'actif		96 052	90 439

PASSIF CONSOLIDÉ

<i>en millions d'euros</i>	Notes	31/12/2019	31/12/2018 (*)
Capital **	6.4	13 736	13 736
Réserves consolidées		-21 681	-20 505
Résultat Groupe		-801	141
Capitaux propres - Part du Groupe		-8 746	-6 629
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	6.4	118	139
Capitaux Propres totaux		-8 628	-6 491
Engagements envers le personnel non courants	5	2 767	2 540
Provisions non courantes	4.5	1 260	1 260
Passifs liés à des immobilisations de concession hors champ IFRIC 12	4.1.4	2 549	2 728
Passifs financiers non courants	6	69 994	66 770
Obligations locatives non courantes		3 137	0
Impôts différés passifs	7	157	184
Passifs non courants		79 864	73 482
Engagements envers le personnel courants	5	179	167
Provisions courantes	4.5	164	166
Dettes d'exploitation	4.4	14 429	14 234
Passifs d'exploitation		14 771	14 567
Passifs financiers courants	6	9 132	8 881
Obligations locatives courantes		913	0
Passifs courants		24 816	23 448
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	4.2.3	0	0
Total du passif et des capitaux propres		96 052	90 439

(*) L'exercice comparatif 2018 n'a pas été retraité à la suite de l'application de la norme IFRS 16 Contrats de location (voir note 1.2).

(**) À compter du 1er janvier 2020, après sa transformation en société anonyme, le capital social de la société mère du Groupe, dénommée « société nationale SNCF SA », est de 1 milliard d'euros.

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

<i>en millions d'euros</i>	Capital (**)	Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	Instruments de capitaux à la juste valeur par capitaux propres	Réserves de conversion groupe	Couverture de flux de trésorerie	Coûts de couverture	Résultats accumulés	Capitaux propres - Part du Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	Capitaux Propres totaux
Capitaux propres publiés au 01/01/2018	13 736	-407	-64	-269	-847	-156	-18 101	-6 108	135	-5 973
Résultat net de la période	-	-	-	-	-	-	140	140	73	213
Autres éléments de résultat global	-	17	-3	23	-166	21	8	-98	-17	-115
Résultat global total	-	17	-3	23	-166	21	148	42	56	98
Dividendes versés	-	-0	0	-	-	-	-274	-274	-	-274
Dividendes des filiales	-	0	-	-	-	-	-	-	-26	-26
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	0	0	0	1
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires (*)	-	1	-	0	-0	-	-256	-255	-26	-281
Autres variations	-	2	-0	-	-0	-	-37	-35	0	-34
Capitaux propres publiés au 31/12/2018	13 736	-387	-66	-246	-1 013	-135	-18 519	-6 629	139	-6 491
Résultat net de la période	-	-	-	-	-	-	-801	-801	27	-773
Autres éléments de résultat global	-	-203	0	66	-434	84	10	-478	28	-450
Résultat global total	-	-203	0	66	-434	84	-791	-1 278	55	-1 223
Dividendes versés	-	-	-	-	0	-	-537	-537	-	-537
Dividendes des filiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-58	-58
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	-0	-0	9	9
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires (*)	-0	-0	-	-0	0	-	-271	-272	-24	-295
Autres variations	-	-16	-	-1	-18	4	1	-30	-2	-33
Capitaux propres publiés au 31/12/2019	13 736	-607	-66	-181	-1 465	-47	-20 117	-8 746	118	-8 628

(*) Dont variation des engagements de rachat des minoritaires d'Eurostar et THI Factory principalement.

(**) À compter du 1^{er} janvier 2020, après sa transformation en société anonyme, le capital social de la société mère du Groupe, dénommée « société nationale SNCF SA », est de 1 milliard d'euros.

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

<i>en millions d'euros</i>	Notes	31/12/2019	31/12/2018 (*)
Résultat net de l'exercice	CR ⁽¹⁾	-773	213
Éliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées	CR ⁽¹⁾	-35	-28
de la charge (produit) d'impôt différé		423	294
des amortissements, pertes de valeur et provisions		4 024	2 791
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		104	-53
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		-193	-1 000
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		3 551	2 217
Éliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant	7	322	315
du coût de l'endettement financier net		1 736	1 501
des produits de dividendes		-4	-2
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		5 604	4 030
Incidence de la variation du BFR	4.4	-170	112
Impôts (décaissés) encaissés		-298	-523
Dividendes reçus		36	32
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	6	5 172	3 652
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		-295	-55
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée		15	669
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1	-8 371	-7 794
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		350	366
Nouveaux actifs financiers de concession		-1 494	-1 028
Encaissement sur actifs financiers de concession	3.3	1 508	1 379
Encaissement des créances financières de location		1	0
Acquisition d'actifs financiers		-81	-8
Cession d'actifs financiers		-8	-8
Variation des prêts et avances consentis		-49	238
Variation des actifs de trésorerie		-98	178
Subventions d'investissement reçues		3 120	2 413
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	6	-5 403	-3 652

(*) L'exercice comparatif 2018 n'a pas été retraité à la suite de l'application de la norme IFRS 16 Contrats de location (voir note 1.2).

(1) Compte de résultat consolidé.

<i>en millions d'euros</i>	Notes	31/12/2019	31/12/2018 (*)
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres		-1	16
Émission d'emprunts		7 780	2 593
Remboursements d'emprunts nets des créances CDP ³		-3 039	-2 441
Encaissements sur créances PPP		275	271
Décaissements sur dettes PPP		-282	-275
Intérêts financiers nets versés		-1 648	-1 590
Remboursements des obligations locatives		-918	0
Intérêts payés sur obligations locatives		-127	0
Dividendes payés aux actionnaires du groupe	Varcap ⁽²⁾	-537	-274
Dividendes payés aux minoritaires	Varcap ⁽²⁾	-59	-26
Variation des dettes de trésorerie		-1 682	-266
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		-238	-1 991
Incidence de la variation des taux de change		16	-3
Incidence des changements de principes comptables		-4	-10
Incidence des variations de juste valeur		2	0
Variation de trésorerie		-455	-2 004
Trésorerie d'ouverture	6	7 728	9 733
Trésorerie de clôture	6	7 273	7 728

(*) L'exercice comparatif 2018 n'a pas été retraité à la suite de l'application de la norme IFRS 16 Contrats de location (voir note 1.2).

(2) Tableau de variation des capitaux propres consolidés.

(3) Dont encaissements de 0 M€ sur la créance CDP (0 M€ en 2018).

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

Sauf indication contraire, les montants sont exprimés en millions d'euros. Le groupe ayant choisi de ne pas gérer les arrondis, des écarts minimes peuvent apparaître de ce fait.

1. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

En application de l'article L2102-10 du Code des transports, modifié par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015, SNCF établit les comptes consolidés de l'ensemble formé par le groupe public ferroviaire (GPF) et les filiales des établissements du groupe, le GPF étant défini comme l'ensemble constitué juridiquement par les trois établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC) SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités jusqu'au 31 décembre 2019.

L'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2020 de la Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire complétée par l'Ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 ne modifie pas la présentation des comptes consolidés de l'exercice clos au 31 décembre 2019 (voir note 2.1.1 Réforme du ferroviaire).

Les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2019 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du groupe SNCF du 28 février 2020.

1.1 APPLICATION DES IFRS

Les états financiers consolidés du groupe SNCF, arrêtés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2019, sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board) et adoptées par l'Union Européenne à cette date. Le référentiel IFRS, tel qu'adopté dans l'Union européenne, peut être consulté sur le site internet de la Commission Européenne (http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/ias/index_fr.htm).

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

- des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant le ou à compter du 1^{er} janvier 2019 ; ces textes sont détaillés dans un encart grisé dans chaque note annexe ;
- des options retenues et exemptions utilisées telles que prévues par les normes pour l'établissement des comptes de l'exercice 2019. Ces options et exemptions sont décrites dans les notes annexes concernées.

1.1.1 Normes et interprétations applicables aux comptes consolidés annuels ouverts à compter du 1er janvier 2019

Les amendements aux normes et interprétations ainsi que les nouvelles normes publiées et applicables à compter du 1er janvier 2019 qui concernent plus particulièrement les comptes consolidés annuels du Groupe sont les suivants :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts attendus 2019
IFRS 16 « Contrats de location »	Cette nouvelle norme traite de la comptabilisation des contrats de location et remplace la norme IAS 17. Elle consiste à inscrire au bilan des preneurs de contrats de location éligibles, un actif immobilisé (Droit d'utilisation) en contrepartie d'une dette au passif (Obligation locative). La comptabilisation du bailleur reste quant à elle substantiellement inchangée.	voir note 1.2 des comptes consolidés annuels 2019.
IFRIC 23 « Incertitude relative aux traitements fiscaux »	Cette interprétation vise à clarifier le traitement comptable et la méthode d'évaluation des risques fiscaux portant sur l'impôt sur le résultat selon la norme IAS 12 « Impôt sur le résultat ». Les intérêts et pénalités relatifs à des redressements fiscaux sur les impôts sur les résultats et les impôts et taxes relevant de l'interprétation IFRIC 21 « Droits et taxes » en sont exclus.	voir note 1.2 des comptes consolidés annuels 2019.

1.1.2 Normes et interprétations publiées appliquées par anticipation pour la préparation des comptes consolidés annuels 2019

Dans le cadre de la réforme des indices de référence des taux d'intérêt, tels que les taux interbancaires IBOR, l'IASB a publié un amendement à la norme IFRS 9 – Instruments financiers, adopté par l'Union Européenne en date du 15 janvier 2020, et d'application prospective à partir du 1^{er} janvier 2020.

Cet amendement, que le Groupe choisit d'appliquer par anticipation dès l'exercice 2019 comme autorisé par la norme, a pour objectif de ne pas déqualifier les relations de couverture telles que documentées conformément à IFRS 9, en dépit des incertitudes soulevées par la réforme en cours.

Le Groupe a procédé au recensement des contrats concernés et à leur analyse. Les couvertures de référence sont essentiellement exposées à l'Euribor 3 mois, à l'Euribor 6 mois, ainsi qu'au Libor 3 mois USD couvert par un dérivé arrivant à maturité fin 2020. Le risque généré par la réforme ne porte ainsi que sur le taux de référence Euribor.

Le calendrier de transition demeure fonction de l'action du régulateur, et sera adapté lorsque les décisions finales seront connues, afin d'en tirer les conséquences adéquates sur les relations de couverture du Groupe.

Les informations relatives aux instruments dérivés de couverture du Groupe sont détaillées en note 6.3.

1.1.3 Normes et interprétations publiées non appliquées par anticipation pour la préparation des comptes consolidés annuels 2019

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les autres normes et interprétations d'applications obligatoires à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2019 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

En particulier, le Groupe n'a pas appliqué à ses comptes consolidés annuels 2019 :

Norme ou interprétation	Description résumée	Date d'application (exercice ouvert à compter du)
Amendement de la norme IFRS 3 « Regroupements d'entreprises »	Cet amendement vise à clarifier la définition d'une « activité » et à simplifier l'analyse lorsqu'il s'agit de déterminer si une acquisition constitue un regroupement d'entreprises ou une acquisition d'actifs isolés.	IASB : 01/01/2020 avec anticipation possible au 01/01/2019 UE : non adoptée Groupe : en attente d'adoption
Amendements des normes IAS 1 « Présentation des états financiers » et IAS 8 « Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs »	Ces amendements précisent la définition du terme « significatif » repris dans les normes IAS 1 et IAS 8.	IASB : 01/01/2020 avec anticipation possible au 01/01/2019 UE : 01/01/2020 Groupe : 01/01/2020

1.2 NOUVELLES NORMES ET INTERPRÉTATIONS

Les modifications apportées aux traitements comptables concernent l'application au 1^{er} janvier 2019 de la norme IFRS 16 « Contrats de location » et de l'interprétation IFRIC 23 « Incertitude relative aux traitements fiscaux ».

Les modalités de transition retenues par le Groupe ainsi que les réconciliations entre les données publiées et les données avant application des nouvelles normes dans les comptes consolidés annuels au 31 décembre 2019 sont présentées ci-après.

1.2.1 Application d'IFRIC 23 « Incertitude relative aux traitements fiscaux »

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

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

Aucun impact significatif n'est constaté dans les comptes du groupe SNCF au 31 décembre 2019.

1.2.2 Application d'IFRS 16 « Contrats de location »

La norme IFRS 16 traite tous les contrats de location éligibles suivant un modèle unique consistant à enregistrer au passif, une dette de loyers (somme des paiements futurs actualisés), et à l'actif, un droit d'utilisation. Ces deux éléments sont totalement amortis à la fin de la durée des contrats de location estimée suivant IFRS 16.B34.

Précédemment chaque contrat de location était qualifié soit de location-financement, soit de location simple avec un traitement comptable propre à chaque catégorie.

Au sein du Groupe, les contrats entrant dans le champ d'application de cette norme concernent principalement les locations immobilières, les locations de matériels de transport (ferroviaire et routier) et plus accessoirement des véhicules ainsi que quelques équipements industriels.

Le Groupe a retenu la « méthode rétrospective simplifiée » prévue par la norme qui consiste à comptabiliser l'effet cumulatif de l'application initiale comme un ajustement sur les capitaux propres d'ouverture, en considérant que l'actif au titre du droit d'utilisation est égal au montant de l'obligation locative, ajusté du montant des loyers payés d'avance et des avantages reçus des bailleurs.

Les impacts financiers de la première application de cette norme sont présentés dans la note 1.2.3; étant rappelé que la méthode rétrospective simplifiée ne permet pas de retraiter l'exercice comparatif. Le Groupe communique ci-après, les éléments financiers avant et après prise en compte de la norme IFRS 16 au 31 décembre 2019 ce qui permet de comparer la performance avec 2018.

En application des dispositions transitoires de la norme, le Groupe a appliqué les principales modalités et mesures de simplification suivantes, applicables par contrats :

- évaluer les droits d'utilisation relatifs aux contrats de location simples existants immédiatement avant la date de première application, pour le montant de l'obligation locative, ajustée, le cas échéant, des loyers payés d'avance, des charges à payer, des provisions pour contrats déficitaires et des profits ou pertes sur opérations de cession bail ;
- exclure les coûts directs initiaux de l'évaluation des droits d'utilisation ;

- retenir la dernière évaluation IAS 37 sur les contrats déficitaires pour déterminer si un actif loué a perdu de la valeur en lieu et place d'un test de dépréciation ;
- ne pas retraiter les contrats de location dont le terme se situe dans les 12 mois suivant la date de première application.

Par ailleurs, comme permis par la norme, IFRS 16 n'a pas été appliqué aux contrats que le Groupe n'avait pas antérieurement identifiés comme contenant un contrat de location en application d'IAS 17 « Contrats de location » et d'IFRIC 4 « Déterminer si un accord contient un contrat de location ».

1.2.3 Réconciliation entre les données publiées et les données retraitées selon la norme IFRS 16 Contrats de location

État de situation financière consolidé

ACTIF CONSOLIDÉ

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2018 avant IFRS 16	Impacts IFRS 16	01/01/2019 après IFRS 16
Écarts d'acquisition	2 330	0	2 330
Immobilisations incorporelles	2 205	1	2 205
Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location	0	4 169	4 169
Immobilisations corporelles	50 401	-272	50 129
Actifs financiers non courants	7 692	11	7 703
Titres mis en équivalence	970	0	970
Impôts différés actifs	4 936	2	4 938
Actifs non courants	68 532	3 911	72 443
Stocks et en-cours	1 200	0	1 200
Créances d'exploitation	9 681	-2	9 679
Actifs d'exploitation	10 882	-2	10 880
Actifs financiers courants	2 829	0	2 829
Trésorerie et équivalents de trésorerie	8 197	0	8 197
Actifs courants	21 907	-2	21 905
Actifs détenus en vue d'être cédés	0	0	0
Total de l'actif	90 439	3 908	94 348

PASSIF CONSOLIDÉ

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2018 avant IFRS 16	Impacts IFRS 16	01/01/2019 après IFRS 16
Capitaux Propres totaux	-6 491	-2	-6 493
Engagements envers le personnel non courants	2 540	0	2 540
Provisions non courantes	1 260	-3	1 257
Passifs liés à des immobilisations de concession hors champ IFRIC 12	2 728	0	2 728
Passifs financiers non courants	66 770	-171	66 600
Obligations locatives non courantes	0	3 298	3 298
Impôts différés passifs	184	0	184
Passifs non courants	73 482	3 124	76 607
Engagements envers le personnel courants	167	0	167
Provisions courantes	166	0	166
Dettes d'exploitation	14 234	-62	14 172
Passifs d'exploitation	14 567	-62	14 505
Passifs financiers courants	8 881	-56	8 824
Obligations locatives courantes	0	904	904
Passifs courants	23 448	786	24 234
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	0	0	0
Total du passif et des capitaux propres	90 439	3 908	94 348

Les principaux impacts de la première application d'IFRS 16 sur le bilan d'ouverture sont :

- la comptabilisation des droits d'utilisation à l'actif et des obligations locatives au passif ;

- le reclassement des immobilisations corporelles liées aux contrats de location financement en augmentation des droits d'utilisation ;
- le reclassement des dettes liées aux contrats de location financement en augmentation des obligations locatives ;

– le reclassement des avantages incitatifs inscrits en dettes d'exploitation en réduction des droits d'utilisation ;
 – le reclassement des loyers payés d'avance inscrits en créances d'exploitation en augmentation des droits d'utilisation ;

– le reclassement des droits d'utilisation en créances financières en cas de sous-locations consenties sur la durée résiduelle totale des baux concernés.

Compte de résultat consolidé

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019 avant IFRS 16	Impacts IFRS 16	31/12/2019 après IFRS 16
Chiffre d'affaires	35 122	-1	35 120
Achats et charges externes	-14 676	1 015	-13 660
Charges de personnel	-14 533	-42	-14 574
Impôts et taxes	-1 379	0	-1 379
Autres produits et charges opérationnels	85	0	85
Marge opérationnelle	4 619	972	5 591
Dotations aux amortissements	-3 044	-902	-3 946
Variation nette des provisions	47	8	55
Résultat opérationnel courant	1 621	79	1 700
Résultat de cession d'actifs	179	1	179
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	0	0	0
Pertes de valeur	-86	0	-86
Résultat opérationnel	1 714	79	1 793
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	36	-1	35
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	1 750	78	1 828
Coût de l'endettement financier net et autres	-1 712	-140	-1 853
Coût financier net des avantages du personnel	-4	0	-4
Résultat financier	-1 716	-140	-1 856
Résultat des activités ordinaires avant impôt	34	-62	-28
Impôt sur les résultats	-762	16	-745
Résultat net des activités ordinaires	-728	-45	-773
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	0	0
Résultat net de la période	-728	-45	-773

État des flux de trésorerie consolidé

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019 avant IFRS 16	Impacts IFRS 16	31/12/2019 après IFRS 16
Résultat net de la période	-728	-45	-773
Éliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées	-36	1	-35
de la charge (produit) d'impôt différé	440	-16	423
des amortissements, pertes de valeur et provisions	3 130	894	4 024
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)	104	0	104
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	-192	-1	-193
Autres produits et charges sans incidence de trésorerie	0	0	0
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	2 718	832	3 551
Éliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant	322	0	322
du coût de l'endettement financier net	1 596	140	1 736
des produits de dividendes	-4	0	-4
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt	4 632	972	5 604
Incidence de la variation du BFR	-162	-8	-170
Impôts (décaissés) encaissés	-298	0	-298
Dividendes reçus	36	0	36
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	4 207	965	5 172
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise	-295	0	-295
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée	15	0	15
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-8 371	0	-8 371
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	350	0	350
Nouveaux actifs financiers de concession	-1 494	0	-1 494
Encaissement sur actifs financiers de concession	1 508	0	1 508
Remboursement des créances financières de location	0	1	1
Acquisition d'actifs financiers	-1	0	-1
Cession d'actifs financiers	-8	0	-8
Variation des prêts et avances consentis	-129	0	-129
Variation des actifs de trésorerie	-98	0	-98
Subventions d'investissement reçues	3 115	5	3 120
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	-5 409	6	-5 403
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres	-1	0	-1
Cession (acquisition) nette d'actions propres	0	0	0
Émission d'emprunts	7 780	0	7 780
Remboursements d'emprunts nets des créances SNCF Réseau et CDP	-3 113	74	-3 039
Encaissements sur créances PPP	275	0	275
Décaissements sur dettes PPP	-282	0	-282
Intérêts financiers nets versés	-1 648	0	-1 648
Intérêts financiers nets versés sur PPP	0	0	0
Remboursements des obligations locatives	0	-918	-918
Intérêts payés sur obligations locatives	0	-127	-127
Dividendes payés aux actionnaires du groupe	-537	0	-537
Dividendes payés aux minoritaires	-59	0	-59
Variation des dettes de trésorerie	-1 682	0	-1 682
Variation des dérivés	0	0	0
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	733	-971	-238
Incidence de la variation des taux de change	16	0	16
Incidence des changements de principes comptables	-4	0	-4
Incidence des variations de juste valeur	2	0	2
Variation de trésorerie	-455	0	-455
Trésorerie d'ouverture	7 728	0	7 728
Trésorerie de clôture	7 273	0	7 273

Rapprochement entre les engagements hors bilan et la dette IFRS 16

en millions d'euros

Engagements hors bilan IAS 17 au 31/12/2018	4 298 +
Effets liés aux contrats non éligibles aux retraitements IFRS 16 (exemptions...)	-95 +
Effets liés aux prestations de service	-127 +
Effets liés aux différences de durées (cf. prise en compte des options...)	400 +
Impact de l'actualisation	-523 +
Dette liée aux contrats de location-financement existants	227 +
Autres effets	23
Montant de l'obligation locative IFRS 16 au 01/01/2019	4 202 +
Taux de l'emprunt marginal moyen pondéré	3,4%

1.3 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les comptes consolidés ne peuvent être précisément évalués. Les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2019 ont été réalisées dans le contexte actuel de difficulté certaine à appréhender les perspectives d'activité (voir note 2.1.1). La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou à la suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues au 31 décembre 2019 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

– La détermination des écarts d'acquisition

À l'occasion des regroupements d'entreprises, la direction procède à des estimations de juste valeur des actifs acquis et des passifs repris et réévalue à la juste valeur les participations antérieurement détenues pour les prises de contrôle par étapes. La différence entre le prix d'acquisition augmenté de la valeur des participations antérieurement détenues et la valeur d'entrée des actifs et passifs est constitutive d'un écart d'acquisition.

– La dépréciation des actifs non financiers

Le Groupe réalise un test de perte de valeur de ses écarts d'acquisition et immobilisations incorporelles à durée de vie indéterminée au moins une fois par an. Par ailleurs, le Groupe évalue à chaque date de clôture s'il existe un quelconque indice qu'un actif non financier (immobilisations corporelles ou incorporelles à durée de vie déterminée) puisse avoir perdu de la valeur nécessitant la réalisation d'un test.

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

Un nouveau contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau devrait être signé en 2020.

– Les éléments relatifs aux avantages liés au personnel

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

– La reconnaissance des impôts différés actifs

Des actifs d'impôt différé sont comptabilisés lorsqu'il est probable que le Groupe disposera de bénéfices imposables futurs sur lesquels les économies d'impôt non utilisées pourront être imputées. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôt est appréciée au travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient. En lien avec la réforme ferroviaire, un nouveau contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau devrait être signé en 2020. S'il s'avérait que les résultats fiscaux futurs du Groupe étaient sensiblement différents de ceux retenus pour déterminer le montant des impôts différés actifs, le Groupe reverrait à la baisse ou à la hausse le montant des actifs d'impôt différé.

– Les provisions pour risques liés à l'environnement

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

Les montants comptabilisés au titre de la dépollution des sites reposent sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêté des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours (voir note 4.5).

Les montants comptabilisés au titre du démantèlement du matériel roulant amianté correspondent aux prix estimés du démantèlement au terme de la vie du matériel. Ils sont déterminés à partir des prix facturés par les « ferrailleurs-désamianteurs » et de prix cibles des derniers appels d'offre. Une évolution de ces prix se répercuterait dans les montants comptabilisés.

– Les instruments financiers dérivés

Le Groupe utilise des hypothèses pour évaluer la juste valeur de ses instruments financiers dérivés. Les principes

de comptabilisation et d'évaluation sont décrits en note 6.3.

– Les contrats de location

Les principales sources d'incertitude concernent la prise en compte des périodes optionnelles pour l'évaluation des durées de locations. Le Groupe fonde ses estimations sur l'importance des actifs sous-jacents dans la conduite des opérations ainsi que sur un ensemble d'autres hypothèses jugées raisonnables au regard des faits et circonstances.

1.4 PRINCIPES DE CONSOLIDATION

1.4.1 Entités contrôlées, sous contrôle conjoint ou influence notable

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

Toutes les transactions significatives entre les sociétés contrôlées sont éliminées.

La totalité du résultat des filiales est répartie entre le Groupe et les participations ne donnant pas le contrôle en fonction de leur pourcentage d'intérêt même si cela conduit à comptabiliser des participations ne donnant pas le contrôle pour des valeurs négatives.

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

Sont comptabilisés suivant la méthode de la mise en équivalence :

– Les investissements dans des partenariats qualifiés de co-entreprises (« joint ventures ») au sens de la norme IFRS 11, c'est-à-dire ceux qui donnent uniquement un droit sur l'actif net d'une entité.

– Les entités dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles sans en avoir le contrôle (entreprises associées) selon la norme IAS 28. L'influence notable est présumée lorsque la participation du Groupe est supérieure ou égale à 20%.

Les résultats des sociétés acquises, ou cédées, au cours de l'exercice sont comptabilisés dans le compte de résultat consolidé du Groupe à compter de la date de prise de contrôle et jusqu'à la date de transfert de ce contrôle en cas de cession.

Les comptes des sociétés du périmètre de consolidation sont retraités pour les mettre en conformité avec les principes comptables du Groupe et arrêtés au 31 décembre 2019. Tous les résultats internes entre les sociétés consolidées sont éliminés, totalement pour ceux réalisés entre sociétés contrôlées et à hauteur du pourcentage de détention pour ceux réalisés avec des sociétés mises en équivalence.

Une liste des principales filiales, coentreprises, opérations conjointes et entités associées ainsi que les éléments d'appréciation du contrôle dans certaines entités sont présentés en note 10.

1.4.2 Conversion des états financiers des filiales étrangères

Les comptes des filiales étrangères dont la monnaie fonctionnelle est différente de l'euro sont convertis en euros selon la méthode du cours de clôture :

- les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la clôture de l'exercice,
- les comptes de résultat sont convertis sur la base des taux de change moyens de l'exercice,
- les écarts de conversion résultant de la variation entre les taux de clôture de l'exercice précédent et ceux de l'exercice en cours sur les éléments de bilan, ainsi que ceux provenant de la différence entre les taux de change moyens et les taux de change à la clôture sur les éléments de résultat, sont portés dans le poste « Écarts de conversion » inclus en autres éléments du résultat global dans les capitaux propres consolidés.

De même, les écarts de change résultant de la conversion de créances ou dettes faisant partie de l'investissement net dans une filiale à l'étranger sont enregistrés dans le poste « Écarts de conversion » dans les capitaux propres. Ils sont comptabilisés en résultat lors de la sortie de l'investissement net.

2. FAITS MARQUANTS

2.1 FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2019

2.1.1 Réforme du ferroviaire

La Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée au Journal officiel de la République française (le Nouveau Pacte Ferroviaire) entrée en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2020, modifie fortement l'organisation actuelle du groupe SNCF. Elle se décline autour des axes suivants :

- Construire une nouvelle organisation du groupe SNCF au 1er janvier 2020, avec pour objectif de transformer le groupe SNCF en un grand groupe public unifié et intégré constitué d'une société anonyme à capitaux publics, SNCF, détenant notamment deux sociétés, SNCF Voyageurs et SNCF Réseau selon les missions suivantes :
 - la société nationale SNCF (anciennement EPIC SNCF Mobilités jusqu'au 31 décembre 2019), chargée d'animer et de piloter le groupe public unifié et, notamment, d'assurer le pilotage stratégique et financier et d'en définir l'organisation ;
 - la société SNCF Voyageurs créée au 1^{er} janvier 2020, ayant pour mission d'exploiter les services de transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national ; et
 - SNCF Réseau, ayant pour mission notamment d'assurer l'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, la gestion opérationnelle des circulations sur ce réseau et des gares de voyageurs.
- Transformation en société anonyme au 1^{er} janvier 2020 : SNCF Réseau et SNCF Voyageurs deviennent des sociétés anonymes, détenue par la société mère du groupe public unifié SNCF et qui est elle-même une société nationale à capitaux publics (la "Société Holding"). Le Nouveau Pacte Ferroviaire prévoit l'incessibilité du capital détenu par l'État dans la Société Holding ainsi que du capital détenu par la Société Holding dans SNCF Réseau et SNCF Voyageurs (voir ci-dessous).
 - L'entité Gares & Connexions est détenue à 100% par SNCF Réseau ;
 - L'arrêt du recrutement sous le statut de cheminot à compter du 1er janvier 2020. Les employés cheminots

avant cette date pourront continuer de bénéficier du statut. En parallèle de cette transformation, des négociations au niveau de la branche ferroviaire sont entreprises ;

– Définir les modalités de la réussite de l'ouverture à la concurrence de l'activité de transport de personne en France ; et

– Mettre en place une nouvelle gouvernance.

Le Nouveau Pacte Ferroviaire a été complété par l'Ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF (l'"Ordonnance") en ce qui concerne le fonctionnement et la création du nouveau groupe public unifié (GPU) remplissant les missions de service public dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité.

Transformation du groupe SNCF actuel en un groupe public unifié

A la date du 1er janvier 2020, les opérations suivantes ont été réalisées :

– Transfert par voie d'apport à la valeur nette comptable de l'EPIC SNCF Mobilités à une société anonyme SNCF Gares & Connexions nouvellement créée et dont il détient l'intégralité du capital, de l'ensemble des biens, droits et obligations attachés aux activités de gestion des gares de voyageurs. Les titres de cette société anonyme ont été transférés à leur valeur nette comptable à l'EPIC SNCF Réseau qui transfère également l'ensemble de ses biens, droits et obligations liés à la gestion des gares publiques de voyageurs.

– Transfert par voie d'apport à la valeur nette comptable de l'EPIC SNCF Mobilités à une société anonyme SNCF Voyageurs dont il détient l'intégralité du capital, de l'ensemble de ses biens, droits et obligations attachés à ses activités de transport de passagers.

– Transfert par voie d'apport à la valeur nette comptable de l'EPIC SNCF Mobilités à une société anonyme simplifiée Fret SNCF dont il détient l'intégralité du capital, de l'ensemble des biens, droits et obligations à l'exception de la dette financière qui n'est pas transférée, attaché aux activités en France et hors de France relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de marchandises (faisant partie actuellement de la Branche SNCF Logistics).

– Les périmètres des biens, droits et obligations transférés ont été approuvés par des arrêtés conjoints du ministre chargé des transports, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget, publiés le 17 décembre 2019 au Journal officiel de la République française.

– L'EPIC SNCF a été dissout de plein droit et l'intégralité de ses biens, droits et obligations ont été repris à leur valeur nette comptable dans le cadre d'une dévolution universelle de patrimoine ("fusion-absorption") par l'EPIC SNCF Mobilités.

– L'EPIC SNCF Mobilités est devenue une société nationale à capitaux publics renommé société nationale SNCF.

– L'EPIC SNCF Réseau est devenue une société anonyme, dont l'intégralité du capital est attribuée à la société nationale SNCF.

Les transformations des établissements SNCF Réseau et SNCF Mobilités en sociétés anonymes n'emportent ni création de personnes juridiques nouvelles ni cessation d'activité, et les droits et obligations de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités ne sont pas affectés par ces changements.

A compter du 1^{er} janvier 2020, le nouveau groupe public unifié remplissant les missions de service public dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité est ainsi constitué de la société nationale SNCF (anciennement l'EPIC SNCF Mobilités) détenant plusieurs filiales, parmi lesquelles SNCF Voyageurs et SNCF Réseau (anciennement l'EPIC SNCF Réseau).

Objet de la nouvelle société nationale SNCF

La société nationale SNCF a désormais pour objet d'animer et de piloter le groupe public unifié et notamment d'en assurer le pilotage stratégique et financier et d'en définir l'organisation.

Elle définit et conduit notamment les politiques industrielle et d'innovation, de ressources humaines, de valorisation et de gestion des actifs du groupe public unifié.

Elle assure également (i) des fonctions mutualisées, exercées au bénéfice de l'ensemble du groupe public unifié et (ii) des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national.

Par ailleurs, l'État a annoncé les engagements suivants :

– Une nouvelle règle d'or relative au financement des investissements de développement réalisés par SNCF Réseau couvrira un domaine plus large.

– La reprise par l'État de la dette de SNCF Réseau pour 35 Mds€ dont 25 Mds€ en janvier 2020 et 10 Mds€ supplémentaires en 2022 conformément aux annonces faites par le Premier ministre le 25 mai 2018.

– La limitation de l'évolution du tarif des péages au niveau de l'inflation pour les activités non conventionnées.

Plusieurs décrets publiés le 30 et 31 décembre 2019 sont venus complétés et précisés les ordonnances prises par le Gouvernement notamment :

– Décret n°2019-1582 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau, avec une nouvelle règle d'or couvrant un domaine plus large et ayant pour objectif d'éviter le surendettement du gestionnaire d'infrastructure,

– Décret n°2019-1527 relatif aux conditions de saisine de l'Autorité de régulation des transports sur la nomination, le renouvellement ou la révocation du dirigeant de SNCF Réseau,

– Décret n°2019-1575 relatif aux conditions d'aliénation des terrains bâtis ou non appartenant au domaine privé de l'État géré par SNCF Réseau ou sa filiale prévues à l'article L.3211-13-1 du code général de la propriété des personnes publiques,

– Décret n°2019-1516 relatif aux règles de gestion domaniale à la société SNCF Réseau et à sa filiale mentionnée au 5^o de l'article L.2119-9 du code des transports. Ce décret précise le régime des biens confiés par l'État à SNCF Réseau et à sa filiale chargée de la gestion unifiée des gares,

– Et de l'arrêté opérant la reprise de dette de SNCF Réseau par l'État pour la première partie de 25 Md€ au 1er janvier 2020.

La mise en œuvre juridique de la réforme ferroviaire à compter du 1^{er} janvier 2020 s'analyse en IFRS comme une réorganisation légale d'entreprises sous contrôle commun. Il en résulte que le périmètre de consolidation sur l'ensemble des exercices présentés 2018 et 2019 reprend le mode de consolidation historique des

entreprises comprises dans ce périmètre et donc des 3 EPICs et de leurs filiales associées.

À la date d'arrêté des comptes 2019 le 28 février 2020 par le Conseil d'Administration, la société nationale SNCF, transformée en société anonyme au 1^{er} janvier 2020, est dotée d'un capital social de 1 Md€.

2.1.2 Mouvement social

Un mouvement social a débuté le 5 décembre 2019 en opposition au projet de la réforme des retraites.

Un manque à gagner a été constaté en plus des mesures commerciales avec des effets défavorables sur le chiffre d'affaires dans les comptes du groupe au 31 décembre 2019.

2.1.3 Contentieux sur l'enquête de l'Autorité de la concurrence dans le secteur de la messagerie

Geodis et SNCF Mobilités ont interjeté appel de la décision de l'Autorité de la Concurrence en date du 22 janvier 2016. Par arrêt du 19 juillet 2018, la Cour d'appel de Paris a diminué l'amende de 196 M€, payée en avril 2016, à un montant de 166 M€.

Suite au pourvoi en cassation formé par Geodis et SNCF Mobilités en date du 22 juillet 2018 et au dépôt du mémoire de SNCF Mobilités le 17 décembre 2018, l'Autorité de la Concurrence n'a pas formé un pourvoi incident dans le délai imparti de 60 jours au plus tard après le dépôt du mémoire, soit le 20 février 2019.

En l'absence de pourvoi incident de l'Autorité de la concurrence, Geodis a constaté dans ses comptes au 31 décembre 2019, un produit de 30 M€ correspondant à la restitution partielle de l'amende payée en avril 2016 (voir note 4.5 des comptes consolidés annuels).

2.1.4 Signatures des Conventions TER

Des nouvelles conventions TER ont été signées au cours de l'année 2019 avec les régions suivantes :

- Convention avec la région Sud (PACA) pour 2019-2023 signée le 9 avril ;
- Convention avec la région Nouvelle-Aquitaine pour 2019-2024 signée le 29 avril ;
- Convention avec la région Hauts-de-France pour 2019-2024 signée le 25 octobre.

De plus, la convention de la région Normandie pour 2020-2029 intégrant la reprise des lignes normandes Intercités a été votée en Assemblée Plénière du Conseil Régional du 16 décembre 2019 et signée le 23 décembre 2019.

L'exploitation des lignes TER a fait l'objet d'une mise en concurrence partielle, certaines Autorités Organisatrices ayant publiées des avis d'information.

Par ailleurs, le premier RER franco-genevois sur la région Auvergne-Rhône-Alpes a démarré le 15 décembre 2019.

La convention d'exploitation 2019-2028 avec la région Bretagne signée le 23 décembre 2019, permet de définir les nouveaux axes directeurs de la stratégie territoriale de SNCF et s'applique de façon rétroactive au 1^{er} janvier 2019.

2.1.5 Sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne (Brexit)

Le Groupe a mis en œuvre son plan Brexit depuis le 29 mars 2019 (la date initiale du Brexit) et opère désormais selon ce modèle économique post-Brexit.

Le Groupe considère que les principaux risques résiduels liés au Brexit sont liés à l'impact de ce dernier sur les économies des marchés desservis par le Groupe ainsi que tout changement significatif et défavorable sur les

contrôles aux frontières entre le Royaume-Uni et l'UE après la fin de la période de transition.

2.1.6 Projet Green Speed : Rapprochement entre Eurostar et Thalys

En septembre 2019, la direction du Groupe SNCF a présenté à son conseil d'administration, en accord avec SNCB et Patina Rail LLP en leur qualité d'actionnaires minoritaires, le projet Green Speed qui propose de rapprocher Eurostar et Thalys pour développer une société de transport ferroviaire à grande vitesse respectueuse de l'environnement.

L'ambition du Groupe est d'atteindre les standards opérationnels et environnementaux les plus élevés, en tirant parti des ressources mutuelles (en particulier les flottes ainsi que les systèmes d'information et de distribution) et en offrant aux clients une alternative attractive au transport routier et aérien.

Ce projet, une fois précisément défini, sera soumis à l'approbation des conseils d'administration, à la consultation des instances représentatives du personnel ainsi qu'à l'autorisation de la Commission européenne au titre du contrôle des concentrations.

Les processus d'obtention des approbations nécessaires et de mise en œuvre de tout rapprochement ne devraient pas être achevés avant 2021.

2.1.7 Nouvelles obligations de séparation comptable

La décision de l'ART (ex ARAFER) n° 2017-101 relative aux règles de séparation comptable applicables aux entreprises ferroviaires, a été homologuée par décision ministérielle du 4 décembre 2017, rendant la décision applicable pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2018.

L'EPIC SNCF Mobilités a présenté le document des règles de séparation comptable à l'ART le 4 juin 2018, puis une version révisée le 31 octobre 2018, qui a été approuvée par l'ART en date du 31 janvier 2019 (au travers de sa décision n°2019-003).

En réponse à la procédure en manquement ouverte par l'ART en juillet 2019, les documents relatifs aux comptes séparés 2018 ont été transmis par l'Entreprise en décembre 2019.

L'ART dans sa décision n°2020-008 lève la procédure en manquement sur la séparation comptable 2018 de l'EPIC SNCF Mobilités qui est de ce fait approuvée par le régulateur.

2.1.8 Création de StatioNord

Dans le cadre du projet Paris Gare du Nord 2024, SNCF Mobilités, à travers l'activité Gares et Connexions, et CEETRUS ont constitué une société d'économie mixte à opération unique, StatioNord détenue à hauteur de 34% par SNCF Mobilités. L'objet de cette société sera de réaliser les travaux de transformation de la gare du Nord et d'assurer l'exploitation et la gestion des activités commerciales dans l'enceinte de la gare. A ce titre un contrat de concession de travaux et une convention d'occupation temporaire du domaine public ont été signés en date du 22 février 2019 (voir note 9 des comptes consolidés annuels).

2.1.9 Cession de la filiale Ouibus

Au cours de l'exercice, le Groupe a cédé sa filiale Ouibus à Blablacar (BBC), dans le cadre de l'ambition des deux acteurs de la mobilité de proposer une offre intermodale aux voyageurs.

L'opération n'a pas généré de résultat de cession significatif.

2.1.10 Signature d'un contrat d'achat d'énergie renouvelable

La filiale SNCF Energie et Voltalia ont signé le 21 juin 2019 un contrat d'achat direct de 150 mégawatt d'électricité renouvelable sur 25 ans pour un montant d'environ 210 M€. Ce contrat de très longue durée est le premier de ce type en France et l'un des dix plus importants en Europe.

2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

2.2.1 Mise en œuvre de la réforme ferroviaire

Conformément aux éléments mentionnés en note 2.1.1 des comptes consolidés annuels, elle a été mise en œuvre à compter du 1er janvier 2020.

2.2.2 Sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne (Brexit) le 31 janvier 2020

Le Royaume-Uni a quitté l'UE dans le cadre d'un accord de retrait le 31 janvier 2020 et se trouve maintenant dans une période de transition qui court jusqu'au 31 décembre 2020.

3. MARGE OPÉRATIONNELLE

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

Les principes de comptabilisation du chiffre d'affaires sont décrits en note 3.2.

Les charges directement rattachables à l'exploitation comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais de personnel, les impôts et taxes, les cessions d'actifs liées à l'activité (immobilisations corporelles rentrant dans le cycle opérationnel, cédées dans le cadre d'opérations de renouvellement des outils de production, matériels de transport principalement) et divers autres éléments. L'ensemble des dotations aux provisions liées au personnel, notamment celles relatives aux engagements sociaux (hors coût financier), figurent sur la ligne « Charges de personnel ».

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

3.1 INFORMATION PAR SECTEUR

3.1.1 Détermination des secteurs présentés

L'activité du groupe SNCF est organisée autour de six métiers et dix secteurs :

- Mobilités quotidiennes composé des secteurs :
 - SNCF Transilien & TER : activités de transport de proximité et des services conventionnés de transport

ferroviaire (TER, Transilien) ainsi que les services complémentaires associés au transport de voyageurs (Ritmx).

- Keolis : en charge du transport public urbain de voyageurs (mass transit) dans seize pays à travers le monde. Son expertise s'étend à l'ensemble des modes de transport (train, bus, car, métro, tramway, navette maritime, vélo) ainsi qu'à la gestion des nœuds d'interconnexion (gares, aéroports) et du stationnement.

– Mobilités longue distance constitué des secteurs :

- Voyages SNCF : activités de transport de voyageurs porte-à-porte en France et en Europe (TGV, OUIgo, Eurostar, Thalys, Lyria, OUIbus, iDVROOM, ...) et de distribution de produits liés au voyage.

- Intercités : activités de transport moyenne distance en France.

– SNCF Logistics composé des secteurs :

- Geodis : opérateur européen à vocation mondiale proposant des solutions de pilotage de tout ou partie de la chaîne logistique (Supply Chain Optimization, Freight Forwarding - aérien et maritime, Logistique Contractuelle, Distribution & Express, Road Transport, Contract Logistics US).

- Transport Ferroviaire et Multimodal de Marchandises (TFMM) : activités de transporteurs ferroviaires, d'opérateurs de transport combiné et de commissionnaires à travers plusieurs entreprises (Fret SNCF, VFLI, Naviland Cargo, Captrain et Lorry Rail).

- Ermewa Group : gestion et location longue durée de matériels de transport ferroviaire (wagons spécialisés, conteneurs-citernes, locomotives, engins de lignes ou de manœuvre).

– SNCF Réseau dont les missions sont de commercialiser, gérer, maintenir, moderniser et développer le réseau national. Ses clients sont les 29 entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré national et 12 autres entreprises (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), qui commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

– SNCF Gares & Connexions : dédié au développement et à l'exploitation de toutes les gares et à l'accueil non discriminatoire de tous les opérateurs.

– SNCF Immobilier mandaté sur 3 missions essentielles : la gestion des parcs d'exploitation (via notamment la perception de loyers internes des EPIC propriétaires SNCF Réseau et SNCF Mobilités), la valorisation des biens non utiles aux activités ferroviaires et la gestion du parc de logement au travers du groupe ICF Habitat, filiale de SNCF Mobilités.

Ces métiers s'appuient sur des fonctions communes support (Corporate et la Direction Industrielle) qui agrègent notamment les activités de holding de SNCF Participations, les activités des domaines prestataires du groupe SNCF (Matériel et autres fonctions transverses) et certaines filiales opérationnelles.

3.1.2 Indicateurs présentés

Les principaux indicateurs présentés pour chaque secteur sont les suivants :

– Le chiffre d'affaires externe, excluant les transactions avec les autres secteurs du groupe.

– Le chiffre d'affaires interne constitué des transactions entre les secteurs.

– La marge opérationnelle (MOP).

– Les investissements nets constitués des flux de trésorerie liés aux actifs financiers de concessions et aux acquisitions d’immobilisations incorporelles et corporelles (nets des subventions d’investissements). La mise en œuvre de la norme IFRS 16 Contrats de location au 1er janvier 2019 a conduit à exclure les actifs en location-financement dans le calcul des investissements nets.

Les méthodes comptables appliquées pour l’élaboration des données financières de chaque secteur sont celles retenues pour l’établissement des comptes consolidés. Le chiffre d’affaires interne est éliminé sur une ligne « Inter secteurs » afin de permettre une réconciliation avec les comptes consolidés du groupe.

3.1.3 Information par secteur

31/12/2019					
<i>en millions d'euros</i>	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Chiffre d'affaires	Marge opérationnelle	Investissements nets
SNCF Transilien & TER	7 402	742	8 145	359	-290
Keolis	6 475	118	6 592	634	-287
Voyages SNCF	7 604	463	8 067	1 230	-806
Intercités	626	140	766	25	117
Geodis	8 072	117	8 188	724	-141
TFMM	1 531	125	1 656	-39	-52
Ermewa Group	404	82	486	263	-269
Autres	0	0	0	6	-1
Éliminations intra-métier		-104	-104		
SNCF Logistics	10 007	220	10 227	953	-463
SNCF Réseau	2 350	4 069	6 419	1 777	-2 917
SNCF Gares & Connexions	282	1 261	1 543	243	-248
SNCF Immobilier	124	406	530	236	-148
Corporate	250	2 972	3 222	135	-195
Inter secteurs		-10 392	-10 392		
Total	35 120		35 120	5 591	-5 237

31/12/2018 (*)					
<i>en millions d'euros</i>	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Chiffre d'affaires	Marge opérationnelle	Investissements nets
SNCF Transilien & TER	6 881	808	7 690	251	-28
Keolis	5 814	122	5 936	350	-166
Voyages SNCF	7 307	530	7 837	1 044	-884
Intercités	701	132	833	50	43
Geodis	8 063	103	8 166	306	-112
TFMM	1 445	134	1 578	-188	-59
Ermewa Group	330	83	413	238	-258
Autres	0	0	0	-3	0
Éliminations intra-métier		-105	-105		
SNCF Logistics	9 837	214	10 052	353	-429
SNCF Réseau	2 254	3 962	6 216	1 560	-2 956
SNCF Gares & Connexions	249	1 237	1 486	233	-246
SNCF Immobilier	169	497	666	125	-237
Corporate	98	2 849	2 947	54	-173
Inter secteurs		-10 352	-10 352		
Total	33 311		33 311	4 020	-5 077

(*) L’exercice comparatif 2018 n’a pas été retraité à la suite de l’application de la norme IFRS 16 Contrats de location (voir note 1.2).

Conformément à la norme IFRS 8 (§33), les informations relatives aux zones géographiques ne sont pas fournies en raison de leur indisponibilité et du coût excessif de leur élaboration. Par ailleurs, les passifs ne sont pas suivis par secteur par le principal décideur opérationnel.

3.2 CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires du groupe SNCF est tiré des contrats conclus avec les clients. Il correspond à l'ensemble des rémunérations (prix de transaction) perçues au titre des opérations commerciales exercées dans le cadre de ses activités opérationnelles principales, ordinaires et récurrentes. Ainsi, le groupe SNCF tire ses produits des sources principales suivantes :

- activités de transport des voyageurs sur de longues distances,
- activités de transport de voyageurs dans le cadre des activités conventionnées,
- activités de transport des marchandises et de logistique,
- activités de gestion du réseau ferroviaire,
- activités de gestion des gares,
- autres activités immobilières et de maintenance.

Le prix de transaction est composé principalement de :

- la rémunération fixe contractuelle convenue avec le client,
- les contreparties variables correspondant à un droit conditionné à la réalisation d'évènements futurs récurrents et pour lesquels une estimation fiable est possible sur la base de méthodes prédictives. Il s'agit essentiellement des rabais et remises accordés aux clients, aux pénalités et dédommagements supportés suite à un manquement aux spécifications contractuelles et aux bonus ou malus sur atteinte d'objectifs contractuels,
- les contreparties payables aux clients correspondant aux montants payés ou payables au client, qui sont déduites du prix de la transaction lorsqu'elles ne correspondent pas à des prestations distinctes reçues du client.

Pour l'essentiel, les garanties octroyées aux clients concernent celles accordées dans le cadre des transports de voyageurs et de marchandises. Elles peuvent servir à fournir l'assurance que les prestations vendues sont conformes aux spécifications contractuelles (garantie assistance, garantie pour avaries...). Dans ce cas, les coûts sont provisionnés selon les dispositions d'IAS 37.

Lorsqu'elles correspondent à une pénalité supportée en cas de non atteinte d'un certain niveau de performance, elles sont comptabilisées en déduction du chiffre d'affaires en tant que contreparties variables du prix de transaction (garantie ponctualité, bons de voyage émis en cas de situations perturbées...). Enfin, lorsqu'elles correspondent à un service complémentaire fourni au client, elles sont

Le groupe SNCF tire ses produits des activités ordinaires de prestations de services rendues à un instant donné ou en continu sur une certaine période, auprès de clients particuliers, publics ou privés, dans les principales lignes de services suivantes :

comptabilisées en chiffre d'affaires en tant qu'obligation de performance conformément aux dispositions d'IFRS 15.

Le Groupe reconnaît le chiffre d'affaires dans ses comptes consolidés dès lors que le transfert du contrôle de la prestation au client intervient :

- Dans le cadre des conventions pluriannuelles avec les Autorités Organisatrices de Transport, le Groupe exploite un service de transport dont le client est l'AOT. L'obligation de prestation consiste à maintenir un accès continu des usagers au service public de transport de voyageurs. Le prix de transaction est déterminé sur une base annuelle, en fonction du devis de coûts d'exploitation et de critères d'atteinte de certains objectifs de performance définis contractuellement. Compte-tenu du lien direct entre les paramètres de détermination de la rémunération et le niveau de performance attendu dans l'exécution de la prestation sur la même période, les rémunérations reçues annuellement sont allouées directement aux prestations annuelles auxquelles elles se rattachent. Le transfert du contrôle est ainsi qualifié de continu sur une courte durée dans la mesure où l'AOT bénéficie des avantages du service au fur et à mesure de la performance du Groupe, donnant lieu à un droit de facturation annuel, et à une comptabilisation du chiffre d'affaires sur une même base.
- Pour ce qui concerne les autres activités de transport de voyageurs, le transfert du contrôle intervient au moment où la prestation de voyage est effectuée. Le paiement du prix de la transaction est instantanément exigible au moment où le client reçoit la prestation,
 - Les redevances d'utilisation du réseau ferroviaire sont comptabilisées en chiffre d'affaires au moment des circulations effectives, le transfert du contrôle de la prestation étant immédiat à cette date,
 - Pour ce qui concerne les activités de transport de marchandises et de logistique, le transfert du contrôle de la prestation s'opère en continu sur une courte durée, permettant de reconnaître le chiffre d'affaires, compte tenu de la très courte durée, à un instant donné (départ ou arrivée de la marchandise),
 - Les prestations dont le contrôle est transféré en continu sur une longue durée correspondent principalement aux activités immobilières d'aménagement et de promotion et à certaines activités de gestion des gares.

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018	Variation	Secteurs
Produits des activités ordinaires liés au transport de voyageurs au titre des activités Voyages	7 144	6 866	278	Voyages SNCF
Produits des activités liés au transport de marchandises	7 043	6 832	212	SNCF Logistics
Autres prestations annexes de transport	2 615	2 739	-124	Voyages SNCF, SNCF Logistics
Rémunérations perçues des Autorités organisatrices de transport au titre des activités conventionnées	13 914	12 927	987	SNCF Transilien&TER, Keolis, Intercités
Redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire	2 205	2 096	110	SNCF Réseau
Revenus tirés de la gestion des gares	286	250	36	SNCF Gares & Connexions
Revenus locatifs immobiliers (hors loyers tirés des gares)	126	173	-47	SNCF Logistics, Voyages SNCF, Corporate
Revenus locatifs de matériel de transport	352	312	39	SNCF Logistics, SNCF Transilien&TER, Keolis
Prestations d'entretien et de maintenance	254	194	60	Tous secteurs
Autre chiffre d'affaires	1 182	923	259	Tous secteurs
Chiffre d'affaires par principales lignes de services	35 120	33 311	1 809	
Clients du secteur public (collectivités publiques)	16 216	15 370	846	
Clients particuliers	7 440	6 901	539	
Clients entreprises du secteur privé	11 464	11 041	424	
Chiffre d'affaires par type de clients	35 120	33 311	1 809	
Transfert immédiat ou n'excédant pas un jour	10 116	9 968	148	
Transfert en continu sur une période n'excédant pas un an (logistique, transport de marchandises et rémunérations provenant des AO)	24 391	22 745	1 647	
Transfert en continu sur une période excédant un an (activités immobilières, certaines activités de gestion de gares...)	613	599	14	
Chiffre d'affaire par rythme de reconnaissance	35 120	33 311	1 809	

3.3 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT

Dans le cadre de ses activités de transport régionales, transrégionales et locales, le Groupe est amené à assurer des prestations de service public (service conventionné de transport ferroviaire) pour l'État français (Autorité Organisatrice des transports des Trains d'Équilibre du Territoire) ou une collectivité publique (en France les Régions – Autorités Organisatrices des réseaux de transport régionaux y compris en Île-de-France– et les communautés urbaines et à l'international, différentes autorités publiques locales), moyennant une rémunération. Ces activités sont essentiellement opérées chez Keolis et SNCF Transilien, TER et Intercités. Les prestations font l'objet de conventions dites d'exploitation d'une durée de 3 à 10 ans. Elles sont incluses dans le champ d'application de l'interprétation IFRIC 12 lorsque les actifs utilisés pour la réalisation du service public sont contrôlés par l'Autorité Organisatrice (AO). Le contrôle est présumé quand les deux conditions suivantes sont remplies :

- l'AO contrôle ou régule le service public, c'est-à-dire qu'elle contrôle ou régule les services qui doivent être rendus grâce au matériel objet de la concession et détermine à qui et à quel prix ce service doit être rendu ; et
- l'AO contrôle l'infrastructure, c'est-à-dire a le droit de reprendre le matériel en fin de contrat.

En application de l'interprétation IFRIC 12, les infrastructures utilisées ne sont pas, dans ces cas, inscrites au bilan en tant qu'immobilisation corporelle mais figurent sous la forme d'un actif incorporel (« modèle de l'actif incorporel ») et/ou d'un actif financier (« modèle de l'actif financier ») selon le degré d'engagement de rémunération consenti par l'AO :

- le « modèle de l'actif incorporel » s'applique lorsque le Groupe, en tant que concessionnaire, reçoit un droit à facturer les usagers du service public et qu'il est payé en substance par l'usager ce qui lui fait supporter un risque de demande ;
- le « modèle de l'actif financier » s'applique quand le Groupe obtient un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie ou un autre actif financier, soit directement de la part de l'AO soit indirectement par l'intermédiaire des garanties données par l'AO sur le montant des encaissements de la part des usagers du service public. La rémunération est indépendante de la fréquentation des usagers. Les subventions d'investissement sont assimilées, dans ce cas, à une modalité de remboursement de l'actif financier opérationnel. Le Groupe a choisi de catégoriser ces actifs financiers parmi les prêts et créances selon IFRS 9 et de les comptabiliser au coût amorti calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

IFRIC 12 s'applique de façon rétrospective aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2010 pour les investissements réalisés après la conclusion des dites

conventions. Les investissements antérieurs restent comptabilisés en immobilisations corporelles.

En application de la norme IFRS 15 «Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec les clients» au 1er janvier 2018, le groupe SNCF présente les recettes passagers issues des activités conventionnées comme du chiffre d'affaires en provenance des autorités organisatrices de transport et non des clients particuliers.

Les transactions avec les autorités organisatrices de transport ont les effets suivants sur les états financiers consolidés du Groupe :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Prestations avec les AO	11 093	10 167	926
Recettes liées à la vente des billets aux usagers	2 601	2 516	85
Prestations avec l'État en tant qu'AO des Trains d'Équilibre du Territoire	179	238	-59
Produits d'intérêt sur actifs financiers de concession	41	46	-5
Effets sur le chiffre d'affaires (*)	13 914	12 967	947
Nouveaux actifs financiers de concession	-1 494	-1 028	-466
Encaissements sur actifs financiers de concession	1 508	1 379	129
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles (1)	3 120	2 413	708
Effets sur les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	3 134	2 763	371
(*)dont chiffre d'affaires Keolis	5 930	5 388	542
dont chiffre d'affaires EPIC SNCF Mobilités	7 984	7 579	405
Actifs incorporels de concession	112	76	36
Actifs financiers de concession non courants	966	923	43
Effets sur les actifs non courants	1 078	999	79

(1) dont 2601 M€ en 2019 (2046 M€ en 2018) au titre des subventions pour l'infrastructure ferroviaire de SNCF Réseau.

3.4 AUTRES ÉLÉMENTS DE LA MARGE OPÉRATIONNELLE

3.4.1 Achats et charges externes

Les achats, sous-traitance et autres charges externes se décomposent comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018(*)	Variation
Sous-traitance	-6 076	-6 098	22
Péages Eurotunnel et autres	-904	-845	-59
Autres achats et charges externes	-6 047	-6 638	591
Énergies de traction	-634	-463	-171
Achats et charges externes	-13 660	-14 044	384

(*) L'exercice comparatif 2018 n'a pas été retraité à la suite de l'application de la norme IFRS 16 Contrats de location (voir note 1.2)

Les comptes consolidés du Groupe sont audités par les commissaires aux comptes EY et PWC. Le détail de leurs honoraires au titre des travaux réalisés pour la société mère et ses filiales françaises, inclus dans la ligne « Achats et charges externes », est le suivant. Les Services Autres que la Certification des Comptes (SACC) comprennent principalement des attestations de concordance, des audits contractuels et des procédures convenues.

L'information n'est pas requise par les IFRS, mais donnée en application du règlement n°2016-09 du 2 décembre 2016 de l'Autorité des Normes Comptables (ANC) instance française de régulation comptable

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019		31/12/2018	
	E&Y	PWC	E&Y	PWC
Certification des comptes	-6	-5	-5	-4
Société mère	0	0	0	0
Filiales françaises	-6	-5	-5	-4
Services autres que la certification (SACC)	-1	0	0	-1
Société mère	0	0	0	0
Filiales françaises	-1	0	0	-1
Total	-7	-5	-6	-5

3.4.2 Charges de personnel et effectifs

Les charges de personnels comprennent principalement les salaires, les cotisations sociales, la participation des salariés et les dépenses au titre des autres avantages du personnel. A compter du 1er janvier 2015, en vertu de la Loi 2014-288 du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, l'emploi et la démocratie sociale, le DIF a été remplacé par le Compte Personnel de Formation (CPF). Les droits acquis au titre du DIF jusqu'au 31 décembre 2014 seront toutefois conservés par les salariés et pourront être mobilisés jusqu'au 1er janvier 2021.

Le compte personnel de formation est comptabilisé en heures et mobilisé par le salarié, afin de se constituer un capital de temps de formation qu'il pourra utiliser à son initiative avec ou sans l'accord de son employeur selon que la formation éligible au sens des articles L. 6323-6, L. 6323-16 et L. 6323-21, a lieu ou non sur le temps de travail.

Ce compte est rattaché à la personne (et non pas au contrat de travail) et le suit tout au long de sa vie professionnelle. Les heures de formation inscrites sur le compte demeurent, en effet, acquises en cas de changement de situation professionnelle ou de perte d'emploi de son titulaire.

Le traitement comptable du CPF reste identique à celui jadis appliqué au DIF : les sommes versées aux organismes de formation constituent une charge de la période et ne donnent lieu à aucun provisionnement. Le cas échéant, considérant que dans la majorité des cas, la formation de ses salariés bénéficiera à son activité future, la sortie de ressources relative à son obligation de financement ne serait pas sans contrepartie pour l'entreprise.

Au 31 décembre 2019, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Salaires	-13 947	-13 694	-253
Autres avantages du personnel	-25	-31	6
Participation des salariés	-45	-33	-12
Personnel détaché et intérimaire	-557	-426	-132
Charges de personnel	-14 574	-14 184	-390

La ventilation des effectifs moyens par catégorie socioprofessionnelle est la suivante. Les effectifs incluent ceux des sociétés en intégration globale et la quote-part dans ceux des opérations conjointes. Le calcul correspond à une moyenne arithmétique des effectifs à la fin de

chaque trimestre de l'année civile, en application du règlement 2016.09 du 2 décembre 2016.

Effectif moyen	31/12/2019	31/12/2018
Cadres	57 565	54 742
Maîtrises	61 204	58 799
Exécutions	157 582	159 180
Total	276 350	272 721

3.4.3 Impôts et taxes

Les impôts et taxes pris en compte dans la marge opérationnelle comprennent principalement l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER), la Contribution Économique Territoriale (CET) et la Contribution de Solidarité Territoriale (CST).

La CET comprend deux composantes : la Contribution Foncière des Entreprises (CFE), assise sur les seules valeurs locatives des biens passibles d'une taxe foncière, et la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE), assise sur la valeur ajoutée des entreprises.

La CST est assise sur le montant total, déduction faite des contributions versées par l'État en compensation des tarifs sociaux et conventionnés, du chiffre d'affaires encaissé au cours du dernier exercice clos à la date d'exigibilité de la taxe relatif aux prestations de transport ferroviaire de voyageurs non conventionnées, et des prestations commerciales.

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018	Variation
IFER	-276	-280	4
Taxes Foncières	-138	-134	-4
Contribution Économique Territoriale	-344	-330	-14
Contribution de Solidarité Territoriale	-16	-16	0
Taxe sur les salaires	-182	-163	-19
Autres impôts et taxes	-424	-469	45
<i>dont Autres taxes assises sur les rémunérations</i>	<i>-336</i>	<i>-371</i>	<i>35</i>
Impôts et taxes	-1 379	-1 392	12

A compter du 1er janvier 2018, les contributions d'exploitation versées par les Autorités Organisatrices (Régions et Île de France Mobilités) à l'Épic SNCF Mobilités, dans le cadre de son activité de transport régionales, sont incorporées dans la base de calcul de la taxe sur les salaires.

Par ailleurs, la loi n°2018-771 dite « Avenir Professionnel » du 5 septembre 2018, entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2019, réforme les modalités de versements de la taxe d'apprentissage. Pour l'année 2019, La taxe d'apprentissage calculée sur les rémunérations versées en 2019 n'a pas été décaissée.

3.4.4 Autres produits et charges opérationnels

Au 31 décembre 2019 le poste autres produits et charges opérationnels s'élève à 85 M€ (327 M€ au 31 décembre 2018).

Les autres produits et charges opérationnels sont principalement constitués du crédit d'impôt pour la Compétitivité et l'Emploi (CICE) instauré par la loi de finances rectificative du 29 décembre 2012. Il est assis sur les rémunérations n'excédant pas deux fois et demi le salaire minimum de croissance que les entreprises versent à leurs salariés au cours de l'année civile. Il était de 6% en 2018 avant d'être supprimé en 2019.

Le CICE est imputé sur l'impôt sur les sociétés 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. La créance de crédit d'impôt correspondant au montant non imputé pourra ainsi être utilisée pour le paiement de l'impôt dû au titre des trois années suivant celle au titre de laquelle le crédit est constaté. A l'expiration de cette période, la fraction non imputée est remboursée à l'entreprise.

Considérant que le CICE vise à financer des dépenses en faveur de la compétitivité et que ses modalités de calcul et de paiement ne répondent pas à la définition d'un impôt sur les sociétés suivant IAS 12, il a été analysé en substance par le Groupe comme une subvention publique dans le champ d'application d'IAS 20. Dans la mesure où il est affecté par le Groupe au financement des dépenses liées au fonds de roulement, il s'agit plus précisément d'une subvention d'exploitation dont les effets comptables sont retracés sur la ligne « Autres produits et charges opérationnels » du compte de résultat consolidé.

4. ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

4.1.1 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées à leur coût historique ou, le cas échéant, à la juste valeur à la date de prise de contrôle si ces immobilisations sont acquises dans le cadre d'un regroupement d'entreprises. Certaines sont amorties comme précisé en note 4.1.4.

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019			31/12/2018		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels	2 703	-1 997	706	2 367	-1 786	581
Actifs incorporels de concession (note 3.2)	160	-48	112	118	-42	76
Autres immobilisations incorporelles	2 200	-1 132	1 068	2 121	-993	1 128
Immobilisations incorporelles en cours	490	-7	483	427	-8	419
TOTAL	5 552	-3 184	2 368	5 033	-2 829	2 205

Les autres immobilisations incorporelles comprennent principalement les marques acquises lors de regroupements d'entreprises pour 415 M€ (404 M€ en 2018 et la clientèle pour 273 M€ (304 M€ en 2018).

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

<i>en millions d'euros</i>	Concessions, brevets, logiciels	Actifs incorporels de concession	Autres immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2018	567	56	1 244	338	2 206
Acquisitions	45	0	31	295	371
Cessions	-3	3	-2	0	-3
Dotations aux amortissements	-258	-16	-114	0	-387
Pertes de valeur	-12	0	-9	-3	-24
Variations de périmètre	6	0	25	0	30
Ecarts de conversion	1	0	-2	0	-1
Autres variations	236	32	-45	-210	13
Valeur nette comptable au 31/12/2018	581	76	1 128	419	2 205
Acquisitions	46	0	25	391	462
Cessions	-5	0	-2	-1	-8
Dotations aux amortissements	-265	-17	-120	0	-403
Pertes de valeur	0	0	-4	-6	-10
Variations de périmètre	-1	0	18	0	17
Ecarts de conversion	1	0	25	1	26
Autres variations	350	53	-2	-321	79
Valeur nette comptable au 31/12/2019	706	112	1 068	483	2 368

4.1.2 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles du Groupe sont composées de biens remis en jouissance par l'État et de biens propres.

Les immobilisations corporelles acquises en pleine propriété figurent à l'actif du bilan consolidé à leur coût d'acquisition. Les immobilisations produites en interne sont comptabilisées à leur coût de production. Les immobilisations acquises via un regroupement d'entreprises sont enregistrées à leur juste valeur lors de l'entrée dans le périmètre.

Le coût de production des immobilisations produites comprend le coût des matières et de la main-d'œuvre utilisés pour la production des immobilisations, y compris les pièces de rechange acquises à l'origine. Les frais financiers sont capitalisés depuis le 1er janvier 2009 suivant IAS 23 révisée. Les immobilisations corporelles ne font pas l'objet de réévaluation périodique.

Les dépenses d'entretien et de réparation sont comptabilisées comme suit :

- pour le matériel roulant :

- les charges d'entretien courant supportées au cours de la vie du matériel (remise en état des pièces de rechange défectueuses, ainsi que remplacement des pièces inutilisables ou manquantes) constituent des charges d'exploitation ;
- les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de grandes révisions sont immobilisées sous la forme d'un composant révision, qui est ensuite amorti ;
- les dépenses de révision effectuées au terme de la durée de vie initiale du composant, ainsi que celles intervenues lors d'opérations de rénovation ou de transformation, sont portées en immobilisations dès lors qu'elles en prolongent la durée de vie ;

- pour les installations fixes :

- les charges d'entretien courant et de réparation (visites techniques, contrats de maintenance...) constituent des charges d'exploitation ;
- les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de gros entretien des constructions sont immobilisées en procédant au renouvellement partiel ou total de chaque composant concerné.

Les obligations de démantèlement du matériel roulant amianté sont comptabilisées en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan (voir note 4.5).

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.

Infrastructures ferroviaires

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 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 dans le cadre de partenariats public-privé (PPP) ou d'accords de concession est comptabilisé à l'avancement physique des travaux sur la base du pourcentage d'avancement communiqué par les partenaires ou concessionnaires. Il est constitué de la somme des redevances facturées par les partenaires ou concessionnaires augmentée de la valeur actualisée des redevances restant à payer, à laquelle est appliqué le pourcentage d'avancement.

Pour certains en-cours, SNCF Réseau procède à une revue afin d'identifier des projets « dormants ». Le risque de non aboutissement du projet conduisant à immobiliser les dépenses sans création de bien in fine, et pour lesquels une provision est alors comptabilisée. 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.

Subventions d'investissement

Le Groupe perçoit des subventions d'investissement sous la forme de financement par des tiers de certaines de ses immobilisations. Les subventions reçues proviennent essentiellement de l'État et des collectivités territoriales. Elles sont présentées en diminution des actifs auxquels elles se rapportent.

Les subventions relatives aux contrats de PPP ou de 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. Les modalités d'amortissement et de reprise de subvention sont précisées en note 4.1.4.

Les immobilisations corporelles se ventilent comme suit par catégories :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019			31/12/2018		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	312	-24	288	322	-24	298
Terrains et constructions	24 537	-10 957	13 581	23 751	-10 548	13 203
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	55 702	-23 043	32 659	53 216	-21 995	31 222
Instal. technique, électrique, télécom. et de signalisation, matériel, outillage, et autres immobilisations (ITMO et autres)	29 497	-14 071	15 426	28 744	-13 199	15 545
Matériel de transport (*)	34 758	-22 462	12 296	34 289	-22 024	12 265
Immobilisations corporelles en cours	14 877	-21	14 857	12 713	-35	12 678
TOTAL HORS SUBVENTIONS	159 684	-70 578	89 107	153 035	-67 826	85 210
Subventions d'investissement	50 471	-13 038	37 433	46 598	-11 790	34 809
TOTAL	109 213	-57 539	51 674	106 437	-56 036	50 401

(*) dont matériel de transport en cours pour 965 M€ (745 M€ en 2018).

L'évolution du poste, après subventions d'investissement, s'explique de la manière suivante :

<i>en millions d'euros</i>	Immeubles de placement	Terrains et constructions	Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	Instal. technique, électrique, télécom. et de signalisation, matériel, outillage, et autres immobilisations (ITMO et autres)	Matériel de transport (*)	Immobilisations corporelles en cours	Subventions d'investissement	Total net de subvention
Valeur nette comptable au 01/01/2018	309	14 016	29 575	15 876	9 249	13 254	-34 031	48 247
Acquisitions	0	43	0	114	1 314	6 163	-2 455	5 179
Cessions	-10	-43	0	-9	-46	-3	1	-110
Dotations nettes aux amortissements	-1	-559	-1 082	-1 068	-1 269	0	1 371	-2 608
Pertes de valeur	0	-621	-2 099	-336	2 980	5	0	-70
Variation de périmètre	0	2 600	-2 594	19	13	0	-5	33
Écarts de conversion	0	-1	0	1	-14	0	0	-14
Autres variations	0	-2 232	7 422	948	38	-6 741	310	-256
Valeur nette comptable au 31/12/2018	298	13 203	31 222	15 545	12 265	12 678	-34 809	50 401
<i>Dont immobilisations en location financement</i>	<i>0</i>	<i>51</i>	<i>0</i>	<i>5</i>	<i>893</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>949</i>
Acquisitions	0	34	0	176	1 220	6 627	-3 133	4 924
Cessions	-9	-47	0	-7	-40	-1	2	-101
Dotations nettes aux amortissements	-1	-599	-1 075	-1 092	-1 280	0	1 302	-2 744
Pertes de valeur	0	-43	0	-7	-18	14	0	-55
Variation de périmètre	0	36	0	6	199	-6	26	261
Écarts de conversion	0	3	0	4	52	0	-1	59
Autres variations	0	995	2 512	801	-101	-4 456	-821	-1 071
Valeur nette comptable au 31/12/2019	288	13 581	32 659	15 426	12 296	14 857	-37 433	51 674

(*) y compris matériel de transport en cours.

Le détail des principales acquisitions de l'exercice, des dotations aux amortissements et des pertes de valeur

comptabilisées en résultat est donné respectivement dans les notes 4.1.4, 4.1.5 et 4.3.

Les autres variations correspondent principalement aux flux de mise en service des immobilisations en cours vers les autres catégories d'immobilisation. Le total net de subvention est par ailleurs mouvementé sur l'exercice :

- pour - 272 M € par le reclassement des immobilisations corporelles en location financement vers les « Droits d'utilisation » suite à la première application de la norme IFRS 16 Contrats de location (voir 4.1.3.) ;

- pour - 440 M € relatifs au calcul des subventions d'investissements dans le cadre de conventions de financements chez SNCF Réseau.

4.1.2.1 Biens remis en jouissance par l'État

La Loi française d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), partiellement recodifiée dans la partie législative du Code des Transports du 28 octobre 2010, fixe les conditions de possession du domaine confié au groupe SNCF.

Le 1er janvier 1983, à la création de l'établissement public industriel et commercial SNCF, les biens immobiliers, antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte à laquelle il succédait, lui ont été remis en dotation. Ces biens, mis à disposition par l'État français, sans transfert de propriété, sont inscrits à l'actif du bilan du groupe SNCF afin d'apprécier la réalité économique de la gestion du Groupe en contrepartie d'une dotation immobilière au sein des capitaux propres.

Sous réserve des dispositions légales applicables aux ouvrages déclarés d'intérêt général ou d'utilité publique, SNCF exerce tous les pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui lui sont remis ou qu'elle acquiert.

Les biens immobiliers détenus par l'établissement public, qui cessent d'être affectés à la poursuite de ses missions ou qui font partie du domaine privé, peuvent recevoir une autre affectation domaniale ou être aliénés par l'établissement public à son profit.

Au 31 décembre 2019, les biens, mis à disposition par l'État français, sans transfert de propriété, inscrits à l'actif du bilan du groupe SNCF s'élèvent à 612 M€ pour les terrains et 216 M€ pour les constructions et agencements. Au 31 décembre 2018, ils s'élèvent respectivement à 658 M€ et 252 M€.

4.1.3 Contrats de location

L'existence d'une location dans un contrat repose principalement sur le contrôle exercé par le preneur sur le droit d'utiliser un actif identifié pendant une durée déterminée. Les contrats éligibles sont alors présentés au bilan par l'inscription :

- d'un actif qui correspond au droit d'utilisation de l'actif loué pendant la durée du contrat ;
- d'une dette correspondant à la valeur actualisée des paiements restant dus au bailleur.

Évaluation du droit d'utilisation des actifs

À la date de prise d'effet d'un contrat de location, le droit d'utilisation est évalué à son coût et comprend :

- le montant initial de l'obligation locative auquel sont ajoutés, s'il y a lieu, les paiements d'avance faits au bailleur, nets le cas échéant, des avantages incitatifs reçus de celui-ci ;
- les coûts directs initiaux encourus par le preneur pour la conclusion du contrat ;
- les coûts estimés de remise en état et de démantèlement du bien loué selon les termes du contrat.

Le droit d'utilisation est amorti sur la durée de location ou sur la durée d'utilité de l'actif sous-jacent lorsque le contrat prévoit une option d'achat que le preneur a la certitude raisonnable d'exercer.

Évaluation de l'obligation locative (voir note 6 Capitaux et financements)

À la prise d'effet du contrat, l'obligation locative est comptabilisée pour un montant égal à la valeur actualisée des loyers sur la durée du contrat.

Les montants pris en compte dans l'évaluation des obligations locatives sont :

- les loyers fixes (y compris les loyers fixes en substance, c'est-à-dire que même s'ils contiennent une variabilité dans la forme, ils sont en substance inévitables) ;
- les loyers variables basés sur un taux ou un index en utilisant le taux ou l'index à la date de prise d'effet du contrat ;
- les paiements à effectuer par le preneur en vertu d'une garantie de valeur résiduelle ;
- les pénalités à verser en cas d'exercice d'une option de résiliation ou de non renouvellement du contrat, si la durée du contrat a été déterminée en faisant l'hypothèse que le preneur l'exercerait.

Certains événements peuvent conduire à une ré-estimation des valeurs inscrites au bilan. Il s'agit notamment des situations suivantes :

- révision de la durée de location, du loyer ou du périmètre des actifs loués ;
- révision de l'évaluation du caractère raisonnablement certain (ou non) de l'exercice d'une option ;
- ré-estimation relative aux garanties de valeur résiduelle ;
- révision des taux ou index sur lesquels sont basés les loyers...

Le taux d'actualisation utilisé pour évaluer l'obligation locative est le taux implicite du contrat, lorsqu'il est facilement déterminable, ou à défaut, le taux marginal d'endettement du preneur à la date de commencement du contrat. Ce taux correspond au taux d'intérêt qu'obtiendrait le preneur, au commencement du contrat de location, pour emprunter sur une durée, avec une garantie et dans un environnement économique similaires, les fonds nécessaires à l'acquisition d'un actif de valeur similaire au droit d'utilisation.

Ce taux marginal d'endettement est obtenu par l'addition du taux des obligations d'État et du spread de crédit. Le taux des obligations d'État est un taux in fine, spécifique à la localisation, la devise et la durée de location. Le cas échéant, une prime additive peut être retenue pour refléter la qualité de l'actif sous-jacent.

La durée de location correspond à la durée contractuelle négociée. Les hypothèses de renouvellement ou de résiliation ne sont prises en compte que si un contexte particulier permet au Groupe d'être raisonnablement certain :

- d'exercer une option de renouvellement, par exemple, lorsque l'actif loué est considéré comme "stratégique" ou encore lorsqu'il a fait l'objet d'investissements "significatifs" alors que la durée résiduelle de location est significativement faible.
- d'exercer une option de résiliation prévue contractuellement.

Dans une décision du 26/11/2019, l'IFRIC a posé le principe de la prise en compte d'une durée de location "économique" évaluée au-delà de la durée contractuelle lorsque la valeur non amortie des agencements à la fin de la durée contractuelle est significative. Des analyses sont en cours pour évaluer la population de contrats potentiellement impactée par cette décision dont le

Groupe ne peut pas à ce stade mesurer les effets de façon précise.

Achats en substance

Certaines opérations sont considérées comme des achats en substance d'actifs corporels. Il s'agit de montages financiers qui présentent les caractéristiques suivantes :

- le loueur dispose d'une réserve de propriété légale servant de garantie de remboursement et de paiement des intérêts ;
- le Groupe a acquis initialement les matériels ou a pris une part prépondérante dans le processus d'acquisition auprès des constructeurs ;
- la levée d'option est obligatoire au terme du contrat de

location au regard des conditions contractuelles. Ces montages financiers étant des achats en substance d'actifs et non des locations, la dette correspondante est considérée comme une dette financière, au sens de la norme IFRS 9 et l'actif comme une immobilisation corporelle, conformément à la norme IAS 16.

Mesures de simplification retenues

En application des mesures de simplification prévues par la norme, le groupe ne capitalise pas les contrats de location de courte durée (durée de 12 mois ou moins) et les contrats de location de biens de faible valeur (en référence à un seuil indicatif de 5 000 €).

Les droits d'utilisation se ventilent comme suit par catégories :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019			01/01/2019		
	Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Brut	Amortissements et dépréciations	Net
Terrains et constructions	2 969	-717	2 252	2 632	-195	2 436
Matériel de transport	2 226	-667	1 559	1 890	-285	1 605
Autres	219	-81	138	163	-35	127
TOTAL	5 413	-1 465	3 948	4 684	-516	4 169

Les principaux contrats de location suivants sont capitalisés :

- Contrats de location de « Terrains et constructions »
Ils s'établissent à 2 252 M€ au 31/12/2019 et correspondent principalement aux contrats de location de bâtiments (entrepôts, boutiques, bureaux...).
- Contrats de location de « Matériels de transport »

Ils s'établissent à 1 559 M€ au 31/12/2019 et correspondent aux matériels de transport ferroviaire et routier (Bus, rames de train, locomotives, voitures...).

- Contrats de location de biens « Autres »
Ils s'établissent à 138 M€ au 31/12/2019 et correspondent essentiellement aux matériels techniques utilisés dans le cycle d'exploitation et présentant un enjeu financier jugé significatif.

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

<i>en millions d'euros</i>	Terrains et constructions	Matériel de transport	Autres	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2019	2 436	1 605	127	4 169
Mise en place de nouveaux contrats de location	366	338	66	769
Effet des fins et résiliations anticipées des contrats de location	-17	-1	0	-18
Dotations aux amortissements	-495	-419	-51	-966
Variations de périmètre	-12	30	-5	12
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses...)	-26	6	1	-19
Valeur nette comptable au 31/12/2019	2 252	1 559	138	3 948

Le détail des dotations aux amortissements comptabilisées en résultat est donné en notes 4.1.5.

Le Groupe n'a pas capitalisé les paiements locatifs suivants :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019
Loyers court terme	-165
Loyers sur biens de faible valeur	-48
Loyers variables	-7
Loyers non éligibles	-220

Les loyers court terme sont relatifs aux contrats de location d'une durée inférieure ou égale à douze mois (options de prolongation comprises).

Les loyers sur biens de faible valeur concernent des biens dont la valeur à neuf est jugée non significative (par rapport à un seuil indicatif de 5 000€). Il s'agit notamment des locations d'imprimantes, de tablettes, d'ordinateurs portables, de téléphones...

Les loyers variables non capitalisés correspondent essentiellement aux loyers variables basés sur la performance des actifs loués (kilomètres parcourus, chiffre d'affaires...).

4.1.4 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018
Immobilisations incorporelles	-462	-371
Immobilisations corporelles	-8 057	-7 634
Total acquisitions	-8 519	-8 005
<i>dont immobilisations en crédit-bail</i>	<i>0</i>	<i>-46</i>
Acquisitions hors crédit-bail	-8 519	-7 959
BFR d'investissement	148	165
Flux d'investissement corporels et incorporels	-8 371	-7 794

Les investissements de l'exercice sont essentiellement constitués par :

– les logiciels produits en interne qu'ils soient déjà mis en service ou toujours en cours de développement, dont 150 M€ pour l'EPIC SNCF Mobilités et 74 M€ pour l'EPIC SNCF Réseau,

– des investissements réalisés chez SNCF Réseau, dont :

- 4 928 M€ de production directe ;
- 90 M€ d'opérations de gros entretien ;
- 153 M€ d'acquisitions directes ;

– l'acquisition et les aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments pour un total de 988M€ (dont construction d'un nouvel outil industriel dans le technicentre d'Hellemmes, réaménagement et modernisation du bâtiment voyageurs de la gare de Paris Montparnasse, travaux relatifs à la Tangentielle Ouest, extension ou adaptation des ateliers de maintenance pour l'accueil des rames Régiolis ou Régio2N, projet Tramtrain ligne Massy / Evry et ligne Clichy / Montfermeil),

– l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire et routier pour un total de 1 215M€ (dont acquisition de nouvelles automotrices Transilien (NAT), rames Océanes, TGV du futur, TGC UFC, rames Eurostar, wagons, transconteneurs, conteneurs, rénovations de TGV et automotrices électriques).

Le montant des subventions ayant financé l'acquisition des immobilisations s'élève à 3 133 M€ dont 123 M€ pour le matériel ferroviaire et 3 010 M€ pour les installations fixes.

Les investissements de l'exercice comparatif sont essentiellement constitués par :

– les logiciels produits en interne qu'ils soient déjà mis en service ou toujours en cours de développement, dont 110 M€ pour l'EPIC SNCF Mobilités et 46 M€ pour l'EPIC SNCF Réseau,

– des investissements réalisés chez SNCF Réseau, dont :

- 4 316 M€ de production directe ;
- 131 M€ d'opérations de gros entretien ;
- 258 M€ d'acquisitions directes ;

– l'acquisition et les aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments pour un total de 874 M€ (dont aménagement des pôles multimodaux de Rennes et Nantes, extension ou adaptation des ateliers de maintenance pour l'accueil des rames Régiolis ou Régio2N, modernisation de la gare Paris Montparnasse et rénovation de la grande halle voyageurs de la gare Paris Austerlitz),

– l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire et routier pour un total de 1 306 M€ (dont acquisition de TGV Duplex et TGV du futur, rames Eurostar, nouvelles automotrices Transilien (NAT), rames Océane, Tram-Train nouvelle génération, wagons, transconteneurs, conteneurs, rénovation de TGV et automotrices électriques).

Le montant des subventions ayant financé l'acquisition des immobilisations s'élève à 2 455 M€ dont 106 M€ pour le matériel ferroviaire et 2 349 M€ pour les installations fixes.

4.1.5 Dotations aux amortissements

Amortissement des immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles :

- Sont amorties lorsque leur durée de vie est définie selon la méthode linéaire sur des périodes qui correspondent à

leur durée d'utilité laquelle reste généralement inférieure à 5 ans.

- Sont amorties sur la durée de la convention pour ce qui concerne les actifs incorporels de concession.

- Ne sont pas amorties lorsque leur durée de vie est indéfinie et font l'objet d'un test de perte de valeur au moins une fois par an, selon les modalités décrites en note 4.3.

Amortissement des immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont amorties en fonction de leur rythme d'utilisation, c'est-à-dire principalement suivant le mode linéaire. Les durées retenues sont les suivantes :

- Installations fixes décomposées en composants :

	Constructions complexes (gares, bâtiments administratifs, ...)	Constructions simples (ateliers, entrepôts, ...)
Gros œuvre	50 ans	30 ans
Clos et couvert	25 ans	30 ans
Second œuvre	25 ans	30 ans
Aménagements	10 à 15 ans	10 à 15 ans
Lots techniques	15 ans	15 ans

- Matériel roulant décomposé en composants :

	TGV et Automoteurs	Voitures voyageurs	Locomotives électriques et diesel
Structure	30 ans	30 ans	30 ans
Aménagement intérieur	15 ans	15 ans	Non applicable
Révision	15 ans	10 à 15 ans	15 ans

- Autres immobilisations corporelles non décomposées :

Aménagements des terrains	20 à 30 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Terrassements	10 ans
Voies	20 à 100 ans
Installations d'énergie électrique	10 à 75 ans
Signalisation	15 à 50 ans
Télécommunications	5 à 30 ans
Passage à niveaux	15 ans
Ouvrages d'art	30 à 70 ans
Agencements, installations générales	10 à 15 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Wagons	30 ans ± 20%
Navires	20 ans
Matériel informatique	Dégressif sur 4 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 7 ans

Amortissement des droits d'utilisation relatifs aux contrats de location

Les droits d'utilisation sont amortis sur la durée de location ou sur la durée d'utilité de l'actif sous-jacent lorsque le contrat prévoit une option d'achat que le preneur a la certitude raisonnable d'exercer.

Reprises des subventions d'investissement

Les subventions d'investissement sont enregistrées en résultat opérationnel (diminution de la dotation aux amortissements) en fonction de la durée d'utilité estimée des biens correspondants auxquels elles sont attachées. Pour les terrains non amortissables, la reprise en résultat se fait en fonction de la durée moyenne d'amortissement des actifs attachés à ces terrains.

Passifs liés à des immobilisations de concession hors champ d'IFRIC 12

Le groupe constate, dans certains cas, des passifs pour le même montant que des investissements réalisés dans le cadre de contrats de concessions qui sont hors champ d'application de l'interprétation IFRIC 12. Ces passifs sont repris chaque année en fonction des dotations aux amortissements constatées sur les immobilisations auxquelles ils sont liés et sur la même ligne du compte de résultat. Ils incluent principalement un passif appelé « droit d'utilisation du concessionnaire ».

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Dotations aux amortissements - Immobilisations incorporelles	-395	-387	-7
Dotations aux amortissements - Immobilisations corporelles	-4 050	-3 979	-71
Dotations aux amortissements - Droits d'utilisation	-966	0	-966
Subv. invest. virées au CR - matériel roulant	1 305	1 372	-68
Reprise des passifs liés à des immobilisations de concession hors IFRIC 12	159	163	-4
Dotations aux amortissements	-3 946	-2 830	-1 116

4.1.6 Résultat de cession d'actifs

Les cessions immobilières et cessions d'actifs non directement liées à l'activité font partie des opérations isolées en dessous du résultat opérationnel courant du fait de leur caractère inhabituel, tant par leur occurrence que par leur montant. Cette présentation est motivée par le souci de fournir l'image la plus fidèle possible de la performance récurrente du Groupe.

Le résultat de cession correspond à la différence entre le prix de vente (net des frais directement attribuables à l'opération) et la valeur nette comptable de l'immobilisation.

Dans le cadre des contrats de location :

Le résultat de cession représente l'effet des résiliations et des transferts de contrats de location. Il est calculé comme la différence entre la valeur nette comptable des droits d'utilisation et le montant des obligations locatives à la date de fin de contrat.

Le Groupe qualifie d'opérations de cession- bail, les opérations qui donnent lieu à une vente au sens de la norme IFRS 15. En particulier, une opération sera considérée comme une vente s'il y a transfert du contrôle de l'actif à l'acheteur (par exemple le contrat conclu ne prévoit pas d'option de rachat du bien à l'issue de la période de location).

— Opération considérée comme une vente selon la norme IFRS 15

Si la cession du bien par le vendeur- preneur constitue une vente au sens de la norme IFRS 15, le vendeur- preneur doit : (i) décomptabiliser l'actif sous- jacent, (ii) comptabiliser un droit d'utilisation correspondant à la quote-part conservée de la valeur nette comptable de l'actif cédé.

— Opération non considérée comme une vente selon la norme IFRS 15

Si la cession du bien par le vendeur- preneur ne constitue pas une vente au sens de la norme IFRS 15, le vendeur-preneur conserve à son actif le bien transféré et comptabilise à son passif une dette financière correspondant au prix de cession (reçu de l'acquéreur- bailleur).

Les cessions d'actifs ont eu les impacts suivants en résultat :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Cession d'actifs incorporels	-9	-4	-6
Cession d'actifs corporels	180	196	-17
Cession des droits d'utilisation	1	0	1
Cession d'actifs financiers	8	619	-610
Résultat de cession d'actifs	179	811	-632

Au 31 décembre 2019, les résultats de cession d'actifs corporels sont principalement liés aux cessions de différents ensembles et biens immobiliers réalisées par l'EPIC Mobilités pour 84 M€, par l'EPIC SNCF Réseau pour 69 M€ et par ICF-NOVEDIS pour 19 M€.

Au 31 décembre 2018, ils étaient de 97 M€ pour l'EPIC Mobilités, de 62 M€ pour l'EPIC SNCF Réseau et de 38 M€ pour ICF-NOVEDIS.

4.2 ÉCARTS D'ACQUISITION, TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE ET VARIATIONS DE PÉRIMÈTRE

4.2.1 Regroupements d'entreprises et écarts d'acquisition

En application de la méthode de l'acquisition, les actifs et passifs identifiables de la société acquise qui satisfont aux critères de reconnaissance en IFRS, sont comptabilisés à leur juste valeur à la date d'acquisition, à l'exception des actifs destinés à être cédés qui sont comptabilisés à leur juste valeur diminuée des coûts de vente liés, des impôts différés qui sont comptabilisés suivant IAS 12 « Impôts sur le résultat » et des avantages du personnel, comptabilisés suivant IAS 19.

Seuls les passifs identifiables remplissant les critères de reconnaissance d'un passif ou d'un passif éventuel chez la société acquise sont comptabilisés à la date d'acquisition dans le cadre de l'allocation du coût du regroupement d'entreprises. Ainsi, un passif de restructuration de l'entreprise acquise n'est comptabilisé dans le cadre de l'affectation du coût du regroupement, que si, à la date d'acquisition, l'entreprise acquise a une obligation actuelle d'effectuer cette restructuration.

Les ajustements des justes valeurs des actifs et passifs acquis dans le cadre de regroupements d'entreprises comptabilisés initialement sur la base de valeurs provisoires (du fait de travaux d'évaluation externe en cours ou d'analyses complémentaires restant à mener), sont comptabilisés comme des ajustements rétrospectifs de l'écart d'acquisition s'ils surviennent dans les 12 mois suivant la date d'acquisition et s'ils sont liés à des informations complémentaires obtenues sur des situations existantes à la date d'acquisition. Au-delà de ce délai, ces ajustements sont comptabilisés directement en résultat sauf s'ils correspondent à des corrections d'erreur.

Les écarts d'acquisition ne sont pas amortis mais font l'objet d'un test de perte de valeur dès l'apparition d'indices de perte de valeur et au minimum une fois par an, selon les modalités décrites en note 1.3. Les écarts d'acquisition négatifs sont immédiatement comptabilisés en résultat opérationnel.

En cas de perte de contrôle d'une filiale, la plus ou moins-value de cession tient compte de la valeur nette comptable de l'écart d'acquisition affecté à l'activité cédée. Les rachats et cessions de participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) sans changement du niveau de contrôle sont imputés sur les capitaux propres.

Les principes divergent pour les regroupements d'entreprises antérieurs ou postérieurs au 1er janvier 2010 :

Regroupements	Antérieurs au 01/01/2010 (Ancienne norme IFRS 3)	Postérieurs au 01/01/2010 (Norme IFRS 3 révisée)
Participations ne donnant pas le contrôle	Évaluées sur la base de leur quote-part dans la juste valeur nette des actifs et passifs comptabilisés.	Choix, pour chaque regroupement, entre la méthode du : Goodwill partiel : idem ancienne norme IFRS 3. Goodwill complet : écart d'acquisition comptabilisé en totalité, pour la part Groupe et la part des minoritaires.
Coûts directement attribuables	Font partie du coût d'acquisition.	Exclus du coût d'acquisition et comptabilisés en charges.
Prise de contrôle par étape	Réévaluation à la juste valeur par capitaux propres de la quote-part antérieurement détenue.	Réévaluation à la juste valeur par résultat opérationnel de la quote-part d'intérêts antérieurement détenue.
Compléments de prix	Comptabilisés selon la meilleure estimation de la direction à la date de prise de contrôle dès lors qu'ils sont probables et peuvent être évalués de manière fiable.	Comptabilisés à la juste valeur à la date de prise de contrôle.
Ajustements des compléments de prix enregistrés en contrepartie de l'écart d'acquisition :	Sans limitation de temps.	Si et seulement s'ils interviennent durant le délai d'affectation et sont liés à de nouvelles informations sur la situation existante à la date de contrôle. En résultat dans les autres cas ou en autres éléments du résultat global suivant les dispositions d'IFRS 9 en la matière.

L'évolution des écarts d'acquisition au cours de l'exercice s'explique de la manière suivante :

<i>en millions d'euros</i>	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Au 1er janvier 2018	2 689	-350	2 339
Acquisitions	21	0	21
Pertes de valeur	0	-51	-51
Cessions	0	0	0
Conversion	21	0	21
Autres variations	0	0	0
Au 31 décembre 2018	2 731	-402	2 330
Au 1er janvier 2019	2 731	-402	2 330
Acquisitions	174	0	174
Pertes de valeur	0	-1	-1
Cessions	-14	2	-12
Conversion	34	-1	33
Autres variations	-10	0	-10
Au 31 décembre 2019	2 914	-402	2 513

Les acquisitions 2019 concernent essentiellement STEMI (82 M€), Parking Cathédrale SA (63 M€) et Parking de l'Esplanade SA (12 M€) acquises par Keolis, ainsi que Railtraxx (12 M€) par SNCF Logistics. Les cessions portent sur Euromatic. La ligne « Autres variations » est impactée par l'affectation du goodwill en immobilisations incorporelles (concessions, brevets et droits) sur Keolis Santé.

Les acquisitions 2018 concernent principalement Captrain Espana et Open Tours – Les voyages Belges NV.

Les pertes de valeur de l'exercice 2018 concernaient RE4A.

A la clôture de l'exercice, les principaux écarts d'acquisition enregistrés par le groupe sont les suivants :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Keolis	729	576	153
Voyages SNCF(*)	418	401	17
SNCF Logistics	1 354	1 341	13
dont UGT Geodis	1 125	1 124	1
dont UGT Gestionnaires d'actifs	197	197	0
dont Autres entreprises ferroviaires	32	19	12
Corporate / Performance	11	11	0
Total	2 513	2 330	183

(*) dont Eurostar pour 373 M€ (voir note 4.3.1)

Pour les regroupements d'entreprises réalisés, le groupe a opté pour la méthode du goodwill partiel. Autrement dit, le groupe n'a comptabilisé au bilan que l'écart d'acquisition qui lui est attribuable sans tenir compte

d'une part attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires).

4.2.2 Titres mis en équivalence

Le Groupe détient plusieurs participations dans des co-entreprises et entreprises associées, comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence (MEQ). Les principes de comptabilisation sont décrits en note 1.4.1.

La variation du poste au cours de l'exercice s'explique par les éléments ci-dessous :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018
Au 1er janvier	970	782
Part du groupe dans le résultat net	35	28
Dépréciations	0	0
<i>Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence</i>	<i>35</i>	<i>28</i>
Variation de périmètre	39	182
Reclassement des actifs détenus en vue d'être cédés	0	0
Quote-part dans les autres éléments du résultat global	-2	-4
Distribution	-31	-30
Écart de conversion	15	12
Au 31 décembre	1 026	970
<i>Dont : Co-entreprises significatives</i>	<i>209</i>	<i>208</i>
<i>Entreprises associées significatives</i>	<i>625</i>	<i>580</i>
<i>Autres entreprises mises en équivalence</i>	<i>191</i>	<i>181</i>

En 2019, la ligne variation de périmètre porte principalement sur l'augmentation de capital de Systra pour 35 M€.

En 2018, la ligne variation de périmètre intègre les pertes de contrôle de Vesta pour 165 M€ avec un taux de détention passant de 100% à 20% et d'Orient Express pour 16 M€ avec un taux de détention passant de 100% à 49,9%.

4.2.2.1 Co-entreprises significatives

Govia est une co-entreprise significative au sein de Keolis. Elle opère le transport de proximité de voyageurs en Grande-Bretagne. Le pourcentage de contrôle du groupe dans Govia est de 35% (7 sociétés).

Akiem opère une activité de location de locomotives et locotracteurs et est constitué de 10 filiales (dont l'acquisition en 2018 des entités MGW Service SAS et ALPS2) et d'une holding. Depuis le 30 juin 2016, Akiem est détenue à 50 % sous contrôle conjoint.

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019		31/12/2018	
ETAT DE SITUATION FINANCIERE	Govia	Akiem	Govia	Akiem
Trésorerie et équivalents de trésorerie	683	65	618	87
Autres actifs courants	280	81	291	100
Total Actifs courants	962	146	909	186
Actifs non courants	694	1 093	47	1 763
Passifs financiers courants (hors dettes fournisseurs, autres créditeurs et provisions)	429	2	60	34
Autres passifs courants	882	80	811	92
Total Passifs courants	1 311	82	870	126
Passifs financiers non courants (hors dettes fournisseurs, autres créditeurs et provisions)	0	856	0	1 516
Autres passifs non courants	256	21	5	17
Total Passifs non courants	256	877	5	1 532
Actif net	90	280	80	291
<i>Réconciliation des données financières avec la valeur des titres MEQ :</i>				
Part du groupe dans l'actif net	31	177	28	180
Goodwill	0	0	0	0
Autres	0	0	0	0
Valeur nette comptable des titres MEQ	31	177	28	180

Dans le cadre des activités de Govia en Angleterre, des contraintes contractuelles imposent aux sociétés opérationnelles de conserver un certain niveau de disponibilités afin de maintenir l'offre de service public en cas de défaillance de l'exploitant en respectant le « Liquidity Maintenance Ratio ». Le montant imposé correspond à un certain nombre de semaines de coûts directs relatifs à l'activité et ce jusqu'à la fin de la franchise. Cette contrainte conduit à qualifier cette

trésorerie détenue au niveau des sociétés opérationnelles comme des disponibilités ne pouvant pas être transférées au groupe Go Ahead, actionnaire majoritaire de Govia. Ces disponibilités sont estimées à environ 577 M€ au 31 décembre 2019 (environ 527 M€ au 31 décembre 2018). Ces restrictions n'ont toutefois aucun impact sur les actifs détenus par Keolis en Angleterre dont la valeur, soit 31 M€ au 31 décembre 2019 (28 M€ au 31 décembre 2018), est intégralement disponible.

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019		31/12/2018	
COMPTE DE RÉSULTAT	Govia	Akiem	Govia	Akiem
Chiffre d'affaires	3 253	149	3 037	236
Résultat opérationnel	88	28	70	34
<i>Dont Dotations aux amortissements</i>	<i>-202</i>	<i>-65</i>	<i>-17</i>	<i>-51</i>
Résultat financier	-5	-33	2	-19
<i>Dont Charges d'intérêts sur dette</i>	<i>-2</i>	<i>0</i>	<i>-2</i>	<i>-22</i>
<i>Dont Revenus des actifs financiers</i>	<i>5</i>	<i>0</i>	<i>4</i>	<i>0</i>
Impôt sur les résultats	-15	2	-12	-6
Résultat net des activités ordinaires	69	-3	59	8
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	0	0	0
Résultat net de l'exercice	69	-3	59	8
Part du groupe dans le résultat net	24	-1	21	4

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019		31/12/2018	
AUTRES INFORMATIONS	Govia	Akiem	Govia	Akiem
Résultat net de l'exercice	69	-3	59	8
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	8	-3	-1	-7
Résultat global total	76	-6	59	1
Dividendes versés au groupe	22	0	21	0

4.2.2.2 Entreprises associées significatives

EUROFIMA est une société transnationale basée à Bâle en Suisse dont le but est de financer l'équipement en matériel ferroviaire (pourcentage d'intérêt de 22,6%).

Vesta opère une activité de constitution, gestion et exploitation de portefeuilles immobiliers. Depuis le 31

décembre 2018, Vesta est détenue à 20% sous influence notable.

Systra est un regroupement d'une trentaine de sociétés environ (pourcentage d'intérêt compris entre 17 % et 43 %) spécialisées dans l'ingénierie ferroviaire et qui opèrent dans le monde entier.

Les éléments financiers résumés sur les entreprises associées significatives sont présentés ci-après à 100 % et

après neutralisations de résultats internes éventuels.

en millions d'euros

	31/12/2019			31/12/2018		
ETAT DE SITUATION FINANCIERE	Eurofima	Vesta	Systra	Eurofima	Vesta	Systra
Actifs courants	5 722	25	465	4 534	27	475
Actifs non courants	10 392	1 267	273	11 279	1 276	147
Passifs courants	2 056	14	403	1 580	12	421
Passifs non courants	12 530	533	176	12 771	529	108
Actif net	1 528	746	160	1 461	762	93
<i>Reconciliation des données financières avec la valeur des titres MEQ :</i>						
	0	0	0	0	0	0
Part du groupe dans l'actif net	345	149	69	330	152	39
Goodwill	0	12	49	0	12	46
Autres	0	0	0	0	0	0
Valeur nette comptable des titres MEQ	345	162	118	330	165	85

en millions d'euros

	31/12/2019			31/12/2018		
COMPTE DE RESULTAT	Eurofima	Vesta	Systra	Eurofima	Vesta	Systra
Chiffre d'affaires	0	46	631	0	0	568
Résultat opérationnel	-9	12	13	-9	0	-1
Résultat net des activités ordinaires	20	-4	-1	14	-1	-12
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	0	0	0	0	0
Résultat net de l'exercice	20	-4	-1	14	-1	-12
Part du groupe dans le résultat net	4	-1	0	3	0	-5

en millions d'euros

	31/12/2019			31/12/2018		
AUTRES INFORMATIONS	Eurofima	Vesta	Systra	Eurofima	Vesta	Systra
Résultat net de l'exercice	20	-4	-1	14	-1	-12
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	56	0	-3	53	0	-4
Résultat global total	76	-4	-4	67	-1	-16
Dividendes versés au groupe	2	2	0	0	0	0

Les immobilisations financées par l'intermédiaire d'EUROFIMA sont activées dans les comptes du Groupe pour 204 M€ en valeur brute (273 M€ au 31 décembre 2018). La valeur de l'emprunt lié à ces financements est de 217 M€ au 31 décembre 2019 contre 232 M€ au 31 décembre 2018. Au 31 décembre 2019, le capital social d'EUROFIMA n'a pas été entièrement appelé. La quote-part de SNCF Mobilités restant à appeler s'élève au 31 décembre 2019 à 433 M€ (417 M€ au 31 décembre 2018).

A cette même date, la part des prêts octroyés par EUROFIMA à des membres ressortissants de pays dont la dette souveraine est classée « non-investment grade » (i.e. dont la notation décernée par les agences de notation est inférieure à BBB-/Baa3) est de 173 M€ (174 M€ 31 décembre 2018). Ces prêts figurent parmi les actifs non courants dans l'état de situation financière de la société. Par ailleurs, les actionnaires d'EUROFIMA sont

solidairement responsables des engagements pris au titre des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à ces derniers, chacun au prorata de sa participation et au montant maximum de cette participation. Cette garantie ne peut être appelée qu'après avoir constaté le défaut de paiement d'un emprunteur et de l'État associé, émetteur de la garantie et où la réserve de garantie d'EUROFIMA (673 M€) n'est pas suffisante pour couvrir la perte résultant d'un défaut de paiement. Pour SNCF Mobilités, le montant maximal de cet engagement s'élève à 541 M€ au 31 décembre 2019 (521 M€ au 31 décembre 2018). L'État garantit l'ensemble des obligations de SNCF Mobilités envers EUROFIMA (la part du capital social restant à libérer, la bonne exécution des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à SNCF Mobilités et la garantie donnée par SNCF Mobilités au titre des contrats de financements).

4.2.2.4 Autres entreprises mises en équivalence

Le Groupe détient également des intérêts dans d'autres co-entreprises et entreprises associées qui, considérées individuellement, ne sont pas significatives.

Les contributions agrégées de ces entreprises au résultat du Groupe sont les suivantes :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019		31/12/2018	
	Co-entreprises non significatives	Entreprises associées non significatives	Co-entreprises non significatives	Entreprises associées non significatives
En part du Groupe				
Résultat net des activités ordinaires	2	6	6	-2
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	0	0	0	0
Résultat net de l'exercice	2	6	7	-2
Autres éléments du résultat global (nets d'impôts)	0	3	0	2
Résultat global total	2	9	7	-1
Valeur nette comptable des titres MEQ	96	95	93	88

4.2.2.5 Transactions avec les sociétés mises en équivalence

Les transactions avec les entreprises associées hors EUROFIMA ne sont pas significatives.

Les tableaux ci-après présentent les principales opérations réalisées avec les co-entreprises et les soldes au bilan du groupe envers ces sociétés. Ces opérations sont conclues à des conditions normales.

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018
Chiffre d'affaires	48	43
Achats et charges externes	-42	-84
Autres produits et charges	7	7
Marge opérationnelle avec les co-entreprises	13	-34

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018
Actifs financiers courants	16	17
Actifs financiers non courants	52	65
Passifs financiers courants	0	0
Passifs financiers non courants	0	0

4.2.3 Actifs et passifs destinés à être cédés

Conformément à la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées » :

- Les actifs non courants détenus en vue d'être cédés sont présentés sur une ligne distincte du bilan pour une valeur correspondant au plus faible de la valeur nette comptable ou de la juste valeur nette des coûts de sortie. Un actif non courant n'est considéré comme détenu en vue de la vente qu'à partir du moment où un certain nombre de critères listés dans la norme sont remplis : actif disponible en l'état pour une vente immédiate, vente engagée, décidée, planifiée et hautement probable dans les douze mois. Dans le cas d'un groupe d'actifs détenu en vue d'être cédé, les dettes éventuellement attachées à ce groupe sont également présentées de manière distincte sur une ligne du passif.

- Une « activité abandonnée », suivant les termes utilisés par la norme IFRS 5, est une composante dont le Groupe s'est séparée ou qu'il a transférée à un tiers ou qui est classée comme détenue en vue de la vente, et qui correspond à une activité ou une zone géographique significative et distincte pour le Groupe ou qui fait partie d'un plan coordonné de cession d'une activité ou zone géographique significative et distincte. En plus du

reclassement des actifs et passifs sur une ligne distincte du bilan, les impacts sur le résultat de l'exercice de l'ensemble des activités abandonnées y compris les éventuelles moins-values attendues sont présentés sur une ligne spécifique du compte de résultat, en dehors des activités ordinaires. Les impacts sur les flux de trésorerie des activités abandonnées sont présentés en notes annexes.

Au 31 décembre 2019, aucun actif ou passif n'a été classé comme étant détenu en vue de la vente.

4.2.3.1 Perte de contrôle dans Ouibus

Afin d'accélérer le développement de la mobilité partagée et permettre aux voyageurs de réaliser aisément des trajets porte-à-porte, le Groupe a cédé sa participation dans Ouibus à Blablacar en juin 2019, dans le but de concrétiser un partenariat stratégique entre les deux acteurs de la mobilité.

Le Groupe a ainsi investi dans des obligations remboursables en actions Blablacar, et a par ailleurs pris certains engagements au titre de ce partenariat (voir note 9.1.2.8).

L'opération n'a pas généré de résultat de cession significatif.

4.3 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

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

Les écarts d'acquisition et les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéterminée font l'objet d'un test de dépréciation chaque année, ainsi qu'à chaque fois que des indicateurs montrent qu'une perte de valeur a pu être encourue. Les pertes de valeur enregistrées sur des écarts d'acquisition sont irréversibles.

Pour réaliser le test de dépréciation, chaque écart d'acquisition est alloué au niveau de chaque Unité Génératrice de Trésorerie (« UGT ») ou groupe d'UGT susceptibles de bénéficier des synergies du regroupement d'entreprises, que d'autres actifs ou passifs de l'entreprise acquise soient ou non affectés à ces unités ou groupes d'UGT. L'UGT (ou groupe d'UGT) en question reflète le niveau le plus fin auquel l'écart d'acquisition est suivi pour les besoins de gestion interne. Une UGT représente une ou des entités juridiques ou est définie en fonction de la

destination des actifs utilisés.

Les actifs incorporels à durée de vie définie et les actifs corporels, font l'objet d'un test de dépréciation lorsque des événements ou des circonstances intervenus au cours de la période (obsolescence, dégradation physique, changements importants dans le mode d'utilisation, performances inférieures aux prévisions, chute des revenus et autres indicateurs externes...), indiquent qu'une perte de valeur a pu être subie et que leur valeur recouvrable pourrait être inférieure à leur valeur nette comptable. Le test de dépréciation consiste à comparer la valeur nette comptable de l'actif ou de l'écart d'acquisition avec sa valeur recouvrable laquelle est la valeur la plus élevée entre la juste valeur nette des coûts de sortie et la valeur d'utilité. La valeur recouvrable d'un actif est calculée de manière individuelle, sauf si cet actif ne génère pas d'entrées de trésorerie indépendantes de celles des autres actifs ou groupe d'actifs. Dans ce cas, qui est celui de la plupart des actifs corporels et incorporels de SNCF et des écarts d'acquisition, le Groupe calcule la valeur recouvrable du groupe d'actifs (UGT) à laquelle appartient l'actif testé.

La valeur d'utilité correspond à la valeur des avantages économiques futurs attendus de leur utilisation et de leur sortie. Elle est appréciée notamment par référence à des flux de trésorerie futurs actualisés déterminés dans le cadre des hypothèses économiques et des conditions d'exploitation prévisionnelles retenues par la Direction de SNCF :

- les flux de trésorerie sont issus des plans d'affaires établis sur des durées de 5 à 11 ans et validés par les organes de

direction ;

- au-delà de cet horizon, les flux sont extrapolés par application d'un taux de croissance à long terme proche de l'inflation long terme attendue par le Groupe, dans la limite de la durée contractuelle le cas échéant ou à l'infini dans le cas contraire;

- l'actualisation des flux est effectuée en utilisant des taux appropriés à la nature des activités.

Pour ce qui concerne les immeubles de placement le groupe SNCF détermine une juste valeur nette des frais de vente des terrains comprenant le foncier nu ou bâti à partir de :

- leur situation dans une zone géographique.

- d'une valeur de marché au m², prenant en compte l'usage global du terrain après cession.

Les impacts au compte de résultat sont les suivants :

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Immobilisations corporelles et incorporelles	-85	-98	13
Écarts d'acquisition	-1	-51	50
Provision pour risques et charges	0	0	0
Pertes de valeur	-86	-150	64

Les dépréciations relatives aux écarts d'acquisition constatées en 2018 concernent principalement les entités RE4A et Loco2.

UGT sans écart d'acquisition significatif, mais avec indice	Note	Secteur	Impact résultat au 31/12/2019	Impact résultat au 31/12/2018
TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	4.3.2.2	Voyages SNCF	0 M€	3160 M€
Actifs de support affectés à TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)		Corporate	0 M€	33 M€
Gares & Connexions	4.3.2.3	Gares & Connexions	-3 M€	107 M€
Intercités, Direction Affrètement Voyageurs	4.3.2.4	Intercités	0 M€	-9 M€
Infrastructure	4.3.2.5	SNCF Réseau	0 M€	-3400 M€

Les UGT avec écart d'acquisition significatif sont Geodis (voir note 4.3.1.1), Keolis (voir note 4.3.1.2), SNCF Logistics (voir note 4.3.1.3), Eurostar (voir note 4.3.1.4).

Les valeurs présentées dans les tableaux ci-dessus pour les actifs testés sont nettes des pertes ou reprises constatées sur des exercices antérieurs et hors prises et pertes de contrôle de l'exercice.

4.3.1 UGT présentant des écarts d'acquisition importants par rapport au total des écarts d'acquisition

4.3.1.1 UGT Geodis

Sur le total des écarts d'acquisition net des dépréciations, 1 125 M€ (1 124 M€ au 31 décembre 2018) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Geodis qui regroupe les activités de logistique et de transport de marchandises du secteur SNCF Logistics. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

UGT	Geodis	Geodis
Actif testé	1 555 M€	1 506 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Source retenue		
Taux d'actualisation (mini - maxi)	6,8% - 7,8%	7,0% - 8,0%
Taux de croissance long terme	1,90%	1,90%

Au 31 décembre 2019, le test annuel réalisé permet de justifier la valeur comptable de l'actif de l'UGT. Les tests de sensibilité réalisés sur le taux d'actualisation (± 50 bp), le taux de croissance long terme (± 10 bp) ainsi que le taux de marge opérationnelle (± 50 bp) sont de nature à conforter l'analyse réalisée.

	2019	2018
Secteur	SNCF Logistics	SNCF Logistics

4.3.1.2 UGT Keolis

Sur le total des écarts d'acquisition, 729 M€ (576 M€ au 31 décembre 2018) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Keolis qui regroupe tous les métiers entrant dans des solutions de transport multimodal de voyageurs du secteur Keolis. Par ailleurs, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie affectées à cette UGT s'élèvent à 53 M€ (86 M€ au 31 décembre 2018) et consistent pour l'essentiel en des marques et des agréments. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2019	2018
Secteur	Keolis	Keolis
UGT	Keolis	Keolis
Actif testé	1 813 M€	1 865 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Source retenue		
Taux d'actualisation (mini - maxi)	5,5% - 6,5%	5,8% - 6,8%
Taux de croissance long terme	1,90%	1,90%

Aucune dépréciation n'a été constatée au 31 décembre 2019. Les tests de sensibilité réalisés sur le taux d'actualisation (± 50 bp) et le taux de croissance long terme (± 50 bp) montrent une variation de ± 437 M€ sur la valeur recouvrable (± 271 M€ en 2018). Le test de sensibilité réalisé sur le taux de marge opérationnelle (± 50 bp) montre une variation de ± 402 M€ sur la valeur recouvrable (± 409 M€ en 2018).

4.3.1.3 UGT Gestionnaires d'actifs

Sur le total des écarts d'acquisition, 197 M€ (197 M€ au 31 décembre 2018) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Gestionnaires d'actifs.

Le test réalisé, sur la base d'une valeur d'utilité, aboutit à une valeur recouvrable supérieure à la valeur nette comptable. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2019	2018
Secteur	SNCF Logistics	SNCF Logistics
UGT	Gestionnaires d'actifs	Gestionnaires d'actifs
Actif testé	1 812 M€	1 555 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Source retenue		
Taux d'actualisation (mini - maxi)	3,9% - 4,5%	4,7% - 5,3%
Taux de croissance long terme	2,00%	2,00%

Aucune dépréciation n'a été constatée, la valeur recouvrable étant supérieure à la valeur de l'actif testé. Les tests de sensibilité effectués sur le taux d'actualisation (± 50 bp), le taux de croissance long terme (± 50 bp) ainsi que le taux de marge opérationnelle (± 50 bp) sont de nature à conforter l'analyse réalisée.

4.3.1.4 UGT Eurostar

Sur le total des écarts d'acquisition, 373 M€ (355 M€ au 31 décembre 2018) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Eurostar qui regroupe tous les métiers de transport de voyageurs transmanche du secteur Voyages SNCF. Par ailleurs, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie affectées à cette UGT s'élèvent à 273 M€ (260 M€ au 31 décembre 2018) et consistent pour l'essentiel en des marques. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2019	2018
Secteur	Voyages SNCF	Voyages SNCF
UGT	Eurostar	Eurostar
Actif testé	2 031 M€	2 063 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini
Source retenue		
Taux d'actualisation (mini - maxi)	6,2% - 7,1%	7,2% - 8,1%
Taux de croissance long terme	1,90%	1,90%

Les prévisions de flux de trésorerie de l'activité utilisées pour apprécier la valeur recouvrable des actifs, issues du plan stratégique approuvé par le Conseil d'administration

d'Eurostar le 28 novembre 2019, reposent sur des hypothèses structurantes telles que :

- l'évolution des produits du trafic intégrant un effet de rattrapage après le ralentissement lié à la grève des douaniers en 2019
- le montant des charges (personnel, achats,...) qui font l'objet pour certaines d'entre elles de plans de performance.
- la trajectoire de péages.
- le positionnement de l'arrivée de la concurrence ferroviaire.
- le niveau d'investissement pour le renouvellement de la flotte tenant compte des plans de performance liés à l'optimisation de l'utilisation des rames et à l'arrivée de nouveaux matériels et de l'arrivée de la concurrence.

La valeur terminale est calculée en extrapolant le taux cible de marge opérationnelle sur le chiffre d'affaires tel qu'il ressort du plan stratégique de novembre 2019 et tient compte de l'hypothèse retenue quant au positionnement de l'arrivée de la concurrence ferroviaire.

Ces estimations et ces hypothèses sont effectuées dans un contexte de difficulté d'appréciation des incidences des enjeux liés à la concurrence multimodale (aérien notamment low cost), à l'arrivée d'une concurrence ferroviaire, au Brexit (sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne) réalisé le 31 janvier 2020 et accompagné d'une phase transitoire d'un an.

Aucune dépréciation n'a été constatée, la valeur recouvrable étant supérieure à la valeur de l'actif testé. Par ailleurs, les tests de sensibilité réalisés confortent la valeur de l'actif économique au 31 décembre 2019 :

- une variation de ± 100 bp du taux de marge opérationnelle sur l'année normative aurait un effet de ± 130 M€ sur la valeur recouvrable (± 97 M€ en 2018) ;
- une variation de ± 10 M€ des investissements en année normative aurait un effet de ± 132 M€ sur la valeur recouvrable (± 95 M€ en 2018) ;
- un décalage de 1 an de la date d'entrée de la concurrence sur le marché entraînerait une variation d'environ - 151 M€ de la valeur recouvrable (± 90 M€ en 2018) ;
- une variation du taux d'actualisation de ± 25 bp entraînerait une variation de ± 122 M€ de la valeur recouvrable (± 84 M€ en 2018) ;
- une variation de ± 10 bp du taux de croissance sur l'année normative aurait un effet de ± 32 M€ sur la valeur recouvrable (± 20 M€ en 2018 pour ± 10 bp).

Une baisse complémentaire de la marge opérationnelle d'environ 7% sur 10 ans conduirait à une valeur d'utilité égale à la valeur nette comptable. Néanmoins d'autres actions seraient mises en œuvre par le management pour minimiser les effets d'une telle baisse.

A l'inverse, cette baisse de la marge opérationnelle aurait un effet favorable sur le passif financier relatif à la promesse d'achat consentie par SNCF Mobilités.

Le passif financier relatif aux promesses d'achat de leurs participations dans Eurostar du consortium CDPO/Hermès et SNCB irrévocablement consenties par SNCF Mobilités est évalué sur ces mêmes bases (voir note 6.1.2.4).

4.3.2 UGT présentant des indices de perte ou de reprise de valeur en 2019 et/ou en 2018

4.3.2.1 Éléments de contexte

Dès 2017, l'État a engagé des réflexions afin de concevoir un nouveau pacte ferroviaire, reposant notamment sur :

- la Loi n°2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire (cf., 2.1.1) promulguée le 27 juin 2018 par le Président de la République, et dont les modalités de mise en œuvre seront précisées par ordonnances et décrets ;
- un projet stratégique d'entreprise, élaboré par le Groupe Public Ferroviaire à la demande de l'État, visant notamment à rendre l'entreprise plus performante ;
- un nouvel accord de branche pour le transport ferroviaire d'ici 2020.

En mai 2018, l'État a annoncé, en accord avec l'ARAFER, la limitation de la hausse des prix des péages de TGV et de Fret (Open access) au niveau de l'inflation. Dans ce cadre, le groupe SNCF Mobilités avait préparé un plan stratégique 2019-2028 et sa trajectoire financière ajustée d'éléments techniques liés notamment au rétablissement de la séquence d'amortissement TGV post reprise de la dépréciation qui ont fait l'objet de confirmation de la part du Commissaire du gouvernement lors du Conseil d'administration d'arrêté des comptes du 27 février 2019.

Dès le 30 juin 2018, la Direction avait mis à jour le plan stratégique de l'activité TGV afin d'intégrer les évolutions décrites ci-avant. La nouvelle trajectoire financière de ce plan tient compte en particulier de la nouvelle indexation des péages selon l'indice des prix à la consommation, des scénarii d'ouverture à la concurrence, des gains de performance additionnels ainsi qu'une nouvelle projection des prélèvements fiscaux de CST/TREF en lien avec les évolutions attendues de l'activité Intercités. Ce plan stratégique 2019-2028 de l'activité TGV a fait l'objet d'une approbation par le Conseil d'administration du 26 juillet 2018. Les nouveaux éléments mentionnés ci-dessus, et tout particulièrement, la nouvelle indexation des péages, avaient une incidence forte sur la marge opérationnelle de l'activité TGV et avaient alors constitué des indices de reprise de perte de valeur de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys).

Le DRG 2018-2019 de saisine, accompagné de l'année 2020 à titre indicatif, a été soumis le 16 mars 2018 à l'ARAFER, qui le 09 juillet 2018, a rendu un avis favorable sur ce DRG 2018-2019, approuvant ainsi les tarifs pour cette période et les grands principes du nouveau modèle économique et tarifaire de SNCF Gares & Connexions. SNCF Gares & Connexions avait par ailleurs saisi l'ARAFER sur la tarification applicable à l'horaire de service 2020.

Par ailleurs, la Loi 2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire a confirmé le rattachement du gestionnaire des gares à SNCF Réseau, sous forme de filiale, à partir du 1er janvier 2020, dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle, et financière (article 1er de la loi et L.2111-9 du code des transports).

Compte tenu de ces éléments, et dans le cadre de l'élaboration d'un plan stratégique global du Groupe SNCF Mobilités, un nouveau plan stratégique 2019-2028 et sa trajectoire financière avaient été établis dès 2018 pour SNCF Gares & Connexions. Les directions de SNCF Gares & Connexions et de SNCF Mobilités considèrent que cette nouvelle trajectoire est, au périmètre actuel des actifs de SNCF Gares & Connexions, transposable et opérable dans le futur cadre de fonctionnement de Gares & Connexions sous forme de filiale de SNCF Réseau.

La nouvelle trajectoire avait alors fait ressortir des indices de reprise de valeurs de l'UGT Gares & Connexions, en particulier en termes de chiffre d'affaires et de marge opérationnelle par rapport au plan stratégique établi en 2016.

Suite à la décision ARAFER 2017-101 relative aux comptes séparés qui conduit à l'absence de facturation avec marge, les actifs du Matériel ont été qualifiés d'actifs de support dès 2018 et sont traités comme suit dans le cadre des tests de valeur :

- les actifs sur les transactions de Matériel attribués à une activité transporteur sont testés au niveau de l'UGT de l'activité. Ces actifs sont composés des pièces de rechange et de maintenance relatives aux séries de matériels exclusives à une activité ;
- les actifs qui ne peuvent pas être attribués exclusivement à une activité, sont testés au niveau supérieur sur l'EPIC SNCF Mobilités.

Dans le cadre de l'établissement des comptes de l'exercice 2018, SNCF Réseau avait tiré les conséquences de la loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire adoptée le 14 juin 2018, ainsi que des diverses mesures annoncées par le gouvernement, notamment sur l'évolution des indexations des péages, qui avaient constitué des indices de variation de valeur avec pour conséquence la comptabilisation d'une dépréciation des actifs d'un montant de 3,4 Mds €, en plus du montant de dépréciation de 9,6 Mds € comptabilisé au 31 décembre 2015.

Au 31 décembre 2019, de nouveaux indices de variation de valeur ont été identifiés et un nouveau test a été réalisé. Ce test n'a pas conduit à modifier la valeur nette des actifs de référence. Les éléments détaillés de ce test sont présentés au paragraphe 4.3.2.5.

4.3.2.2 UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)

Dans le contexte de la réforme ferroviaire mentionnée ci-avant et de l'annonce de l'État concernant les mesures financières associées, avec notamment la modération de l'indexation des péages au niveau de l'indice des prix à la consommation, la Direction a mis à jour le plan stratégique de l'Activité TGV, qui a été approuvé par le Conseil d'administration du 26 juillet 2018.

La nouvelle trajectoire financière de ce plan tient compte en particulier de la nouvelle indexation des péages, des scénarii d'ouverture à la concurrence, des gains de performance additionnels, ainsi qu'une nouvelle projection des prélèvements fiscaux de CST/TREF en lien avec les évolutions attendues de l'activité Intercités.

Les nouveaux éléments mentionnés ci-dessus, et tout particulièrement la nouvelle indexation des péages, ont une incidence forte sur la marge opérationnelle de l'activité TGV et ont constitué des indices de reprise de perte de valeur. La Direction a, par conséquent, mis en œuvre à fin juin 2018 un test de valeur qui a conduit à la détermination d'une valeur d'utilité significativement supérieure à la valeur nette comptable des actifs de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys).

La dépréciation constatée lors des exercices précédents et dont la valeur résiduelle s'élevait à 3193 M€, dont 3160 M€ sur le secteur Voyages SNCF et 33 M€ au titre des actifs de support du Corporate, a de ce fait été intégralement reprise au 30 juin 2018.

Aucun indice de perte de valeur n'a été identifié depuis le 30 juin 2018.

		2018
Secteur	Voyages SNCF	
	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)	
UGT		
Actif testé	2 097 M€	
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	
	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini	
Source retenue		
Taux d'actualisation (mini - maxi)	6,8% - 7,6%	
Taux de croissance long terme	1,90%	

4.3.2.3 UGT Gares & Connexions

Au cours du premier semestre de l'année 2015, des décisions et avis de l'ARAFER ont remis en cause le niveau de rémunération des capitaux investis retenu par SNCF Gares & Connexions dans la détermination des redevances de prestation régulée, venant ainsi affecter la marge opérationnelle de l'UGT.

Dans ce contexte, SNCF Gares & Connexions avait entamé une réflexion sur les évolutions possibles de son modèle économique et tarifaire, fondée sur une concertation ouverte avec différentes parties prenantes (partenaires, autorités organisatrices, de tutelle, de régulation) et un plan stratégique pour la période 2016-2025, retenant la vision cible du nouveau modèle tarifaire, avait par ailleurs été établi.

Compte tenu de ces éléments, un test de perte de valeur sur l'UGT Gares & Connexions avait été mis en œuvre au 30 juin 2015, aboutissant à la constatation d'une perte de valeur pour un montant de 450 M€. Le plan stratégique et le test de valeur étaient entourés d'aléas et d'incertitudes liés au modèle tarifaire en cours de négociation.

Au 31 décembre 2015, en l'absence d'indice de perte ou de reprise de valeur, aucun test n'avait été mis en œuvre. Le nouveau modèle économique et tarifaire et ses évolutions possibles étaient par ailleurs toujours en cours de discussion entre les différentes parties prenantes.

Courant 2016, la Direction de SNCF Gares & Connexions avait lancé une consultation publique sur son nouveau modèle tarifaire intégrant de nouvelles évolutions. Compte tenu des réactions des différentes parties prenantes synthétisées en octobre 2016 à l'issue de cette consultation, ce modèle tarifaire était toujours en cours de discussions et d'adaptations. Les décisions de l'ARAFER remettant en cause le niveau de rémunération des capitaux investis avaient par ailleurs été confirmées par le Conseil d'État en octobre 2016.

Dans le cadre de l'établissement du contrat opérationnel décennal entre l'État et SNCF Mobilités et de sa trajectoire financière, approuvés par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 16 décembre 2016, le plan stratégique 2016-2025 de SNCF Gares & Connexions avait été modifié, notamment les niveaux de rentabilité et d'investissements projetés. Le plan stratégique 2017-2026 en résultant, continuait toutefois de s'appuyer sur la vision cible du modèle tarifaire et

n'intégrait pas l'ensemble des évolutions proposées dans le cadre de la consultation.

Ce nouveau plan stratégique, fondant la trajectoire financière du contrat opérationnel, avait conduit la Direction à mettre en œuvre un test de valeur sur les actifs de l'UGT Gares & Connexions au 31 décembre 2016, aboutissant à constater une reprise de perte de valeur de 273 M€. La reprise de perte de valeur portait principalement sur les immobilisations corporelles.

Par ailleurs, le rapport du Gouvernement au Parlement sur l'évolution de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs, prévu par la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014 dans un délai de deux ans suivant sa publication, était toujours attendu fin 2016. L'ARAFER a publié en juillet 2016 une étude sur ce sujet qui intègre plusieurs scénarii de transfert des gares et de leur gestion, parmi lesquelles était déjà envisagée une sortie de SNCF Gares & Connexions du périmètre de SNCF Mobilités.

En mars 2017, le Gouvernement avait produit son rapport au Parlement sur l'évolution de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs. Ce rapport présentait notamment plusieurs scénarii d'évolution de la gouvernance de l'activité SNCF Gares & Connexions et semblait confirmer le principe de la sortie à terme de cette activité du périmètre de SNCF Mobilités, sans en donner les détails.

Par ailleurs, l'ARAFER avait notifié début juillet 2017, un avis globalement favorable sur le DRG 2017.

Enfin, SNCF Gares & Connexions avait poursuivi ses réflexions et discussions sur son nouveau modèle économique et tarifaire, et avait lancé dans ce cadre une consultation publique en mai 2017. Les résultats de cette consultation publique ont été analysés durant l'automne 2017. Au 31 décembre 2017, les discussions et négociations se poursuivaient avec les services de l'ARAFER sur le futur modèle économique et tarifaire et le DRG 2018-2020. Le Groupe avait considéré que les résultats 2017, le budget 2018 ainsi que le projet de DRG 2018-2020 pour ce qui concerne l'activité régulée, toujours en cours de discussion, ne remettaient pas en cause de manière significative la trajectoire financière du plan stratégique 2017-2026 telle que reprise dans le test de valeur réalisé fin 2016, que ce soit en termes de chiffre d'affaires, d'investissements ou de rentabilité. En l'absence d'indice de perte ou de reprise de valeur identifié, aucun test de valeur n'avait été mis en œuvre à fin décembre 2017.

En l'absence d'écart d'acquisition et d'incorporels à durée de vie indéfinie, la dépréciation porte principalement sur les immobilisations corporelles et est, à ce titre, réversible.

Ayant identifié des indices de reprise de valeur, la Direction a mis en œuvre un test de valeur des actifs de l'UGT Gares & Connexions au 30 juin 2018. La valeur d'utilité déterminée dans le cadre de ce test étant supérieure à la valeur nette comptable des actifs de l'UGT, la dépréciation résiduelle constatée antérieurement a été intégralement reprise au 30 juin 2018, soit 107 M€. Aucun indice de perte de valeur n'a été identifié depuis le 30 juin 2018.

2018

Secteur	SNCF Gares & Connexions
UGT	Gares & Connexions
Actif testé	1 767 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini
Source retenue	
Taux d'actualisation (mini – maxi)	5,0% - 5,5%
Taux de croissance long terme	1,90%

4.3.2.4 UGT Intercités et UGT Direction Affrètement Voyageurs (DAV)

Une nouvelle convention d'exploitation pour la période 2016-2020, avec effet rétroactif en 2016, a été signée le 27 février 2017. Cette nouvelle convention et sa trajectoire financière annexée, qui prévoient deux clauses de revoyure en mai 2017 et mai 2019 pour examiner l'évolution de l'équilibre financier, intègrent à la fois des évolutions de l'offre et des hypothèses de reprise de lignes par les régions.

A l'inverse, elle n'intègre plus de clause de garantie de valeur des investissements en matériel roulant antérieurs à 2011 en cas d'arrêt de la convention. Pour les investissements sur le matériel roulant réalisés à compter de 2011, le principe de garantie et d'indemnisation par l'État, en cas d'arrêt de la convention, n'est pas, quant à lui, remis en cause. Par ailleurs, le sort des autres actifs n'est pas précisé.

Au 31 décembre 2019, la prise en compte de la nouvelle trajectoire négociée dans le cadre de la deuxième revoyure, l'exclusion des actifs Installations de Service Maintenance (ISM), et la mise à jour du taux d'actualisation ont conduit à la réalisation d'un test de valeur qui a conforté la valeur nette comptable des immobilisations.

La valeur nette des actifs testés et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2019	2018
Secteur	Intercités	Intercités
UGT	Intercités, DAV	Intercités, DAV
Actif testé	Non significatif	Non significatif
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Convention 2016-2020	Convention 2016-2020
Taux d'actualisation (mini – maxi)	5,2% - 6,0%	6,0% - 6,9%
Taux de croissance long terme	Non applicable	Non applicable

Les tests de sensibilité réalisés sur les différentes hypothèses (investissements, taux de marge opérationnelle, taux d'actualisation et taux de croissance) ne remettent pas en cause les résultats du test, principalement en raison de l'absence de valeur terminale.

4.3.2.5 UGT Infrastructure

En 2019, des évolutions réglementaires suivantes constituent des indices de variation de valeur :

– la publication en septembre 2019 des modalités de mise en œuvre de la loi Didier promulguée le 7 juillet 2014 et relative au partage des responsabilités et des charges financières concernant l'entretien des ouvrages d'art ;

– l'interdiction programmée de l'utilisation du glyphosate annoncée par le gouvernement, illustrée par la loi Egalim du 30 octobre 2018, concernant le domaine de l'agriculture, et la mise en place en 2019 d'une mission parlementaire en charge de la stratégie de la sortie totale du glyphosate. La mise en œuvre de cette évolution réglementaire a été confirmée par le Président de SNCF pour mettre fin à l'utilisation du glyphosate en 2021.

Les mesures relatives au nouveau régime de retraite et plus largement au nouveau cadre social issu des accords de branche pour l'activité ferroviaire sont toujours en cours de négociation à la date d'arrêté des comptes et en conséquence, n'ont pu être modélisées.

De même, les discussions engagées avec l'Etat concernant le nouveau contrat de performance pour la période 2020-2029 ne sont pas suffisamment avancées pour pouvoir être prises en compte dans le test de la clôture au 31/12/2019, des arbitrages structurants restant à réaliser, notamment quant à la consistance du réseau.

Il est précisé que l'ART devrait rendre début 2020 un avis non conforme concernant l'indexation de la tarification des activités conventionnées au titre de l'horaire de service 2021, tarification publiée le 13 décembre 2019. SNCF Réseau disposera d'un délai de trois mois pour proposer une nouvelle tarification à l'ART qui disposera à son tour d'un délai d'un mois pour rendre son nouvel avis.

Un test de valeur a donc été réalisé au 31 décembre 2019 sans prise en compte de ces trois derniers éléments.

Le périmètre du test de l'UGT Infrastructure a été adapté aux opérations de transferts d'actifs réalisées au 1^{er} janvier 2020 dans le cadre de la réforme ferroviaire. Le test de valeur de l'UGT Infrastructure a été réalisé hors actifs gares transférés au 1^{er} janvier 2020 représentant une valeur nette comptable de 0,9 Md€. La valeur recouvrable des actifs transférés a été documentée en lien avec la valeur retenue telle que convenue entre les parties dans le traité d'apport et visée par le rapport des commissaires aux apports, étant entendu qu'il a été considéré que la réunion des actifs gares issus de SNCF Mobilités et ceux issus de SNCF Réseau ne génèrent pas de synergie ni de « di synergie », ou qu'en tout état de cause, ces effets n'étaient pas mesurables au 31 décembre 2019.

Les tests de valeur réalisés ont permis de confirmer les valeurs nettes comptables des actifs, de l'UGT Infrastructure d'une part, des actifs gares transférés, d'autre part, compte tenu des dépréciations précédemment comptabilisées.

Il est toutefois précisé que la valeur recouvrable dépend notamment de la mise en œuvre par l'Etat de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour la soutenir ainsi que de la capacité de l'entreprise à atteindre ses plans de productivité. La réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront diverger de manière sensible des estimations retenues.

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure, hors actifs gares, s'élève ainsi au 31/12/2019 à 31,6 Md€ contre 31 Mds € au 31/12/2018. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours.

Les autres immobilisations en cours (1,9 Mds€ au 31 décembre 2019 contre 1,8 Md€ au 31 décembre 2018) concernent des investissements de capacité en cours de

développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

Les éléments méthodologiques pour déterminer la valeur recouvrable au 31 décembre 2019, ainsi que les différentes hypothèses clés sont rappelées ci-après :

– la méthodologie retenue est identique à celle appliquée lors du précédent test de valeur réalisé en 2018 ;

– les flux prévisionnels actualisés sont calculés sur les sept années restantes de la trajectoire économique issue du contrat de performance 2017-2026 avec l'État, mis à jour des nouveaux éléments d'information disponibles, prolongés jusqu'en 2030, qui continue à constituer l'année normative, le réseau étant alors considéré comme stabilisé à cette date à un niveau de performance ou de régénération suffisant permettant d'optimiser le montant de la maintenance ;

– s'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 ;

– la valeur terminale est calculée en projetant à l'infini et au taux de 1,7% les valeurs de l'année normative 2030 et représente 88% de la valeur d'utilité.

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

– les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 5,15 % contre un taux de 5,3 % en 2018.

– les hypothèses clés du test concernent le niveau des péages, le niveau des investissements, le niveau de productivité, ainsi que les concours publics.

Ces hypothèses tiennent compte des accords intervenus entre l'entreprise et l'Etat, issus de la dernière trajectoire économique et financière présentée en Conseil d'administration et qui concernent :

– l'évolution dans l'indexation des péages : limitation de l'augmentation des péages TGV et fret à l'indice IPC (soit 1,75%) en remplacement de l'indexation prévue dans le dernier contrat de performance et parallèlement maintien de l'indexation des tarifs de péages conventionnés, soit les redevances d'accès TER et TET, conformément au contrat de performance en cours et à la réglementation applicable,

– concernant la tarification fret, maintien par l'État du mécanisme de compensation dont le montant est augmenté pour prendre en compte l'évolution de l'indexation et le passage au nouveau modèle de coûts du CDI à compter de la tarification 2019,

– des investissements additionnels, par rapport au contrat de performance, programmés à compter de 2020, de l'ordre de 200 M€ par an (euros constants 2016 dans la trajectoire de juillet 2018). Ces investissements permettent de confirmer la qualité d'un réseau régénéré en 2030,

– une montée progressive des financements concernant les dépenses de sécurité et d'accessibilité hors IDF pour atteindre un financement à 100% à partir de 2024,

– un effort de productivité complémentaire par rapport au contrat de performance de 300 M€ courants en 2026, à réaliser en plus des 1,2 Md € courants de productivité déjà inscrits dans le contrat de performance,

– le versement de subventions d'investissement par l'Etat au profit de SNCF Réseau affectées au financement des

investissements de régénération, pour des montants revus à la hausse par rapport à la chronique du contrat de performance, pour atteindre des montants annuels de 988 M€. Ces subventions sont issues de l'affectation par l'État de tout ou partie des dividendes perçus de SNCF sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du groupe public ferroviaire (GPF). La chronique des montants de subventions d'investissement de régénération pris en compte est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF.

Les prévisions de trafic à 10 ans concernant les activités voyageurs et fret ont été faites dans le cadre du Groupe SNCF assurant la réciprocité avec les entités concernées.

La valeur nette des actifs testés et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont récapitulés dans le tableau ci-dessous :

	2019	2018
Secteur	SNCF Réseau	SNCF Réseau
UGT	Infrastructure	Infrastructure
Actif testé	31,6 Mds€	31 Mds€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité Contrat de performance prolongé jusqu'en 2030+ année normative actualisée à l'infini	Valeur d'utilité Contrat de performance prolongé jusqu'en 2030+ année normative actualisée à l'infini
Source retenue		
Taux d'actualisation	5,05% - 5,15 %	5,2 % - 5,3 %
Taux de croissance long terme	1,70 %	1,70 %

Les analyses de sensibilité réalisées dans le cadre du test au 31/12/2019 ressortent de la façon suivante :

- une variation de +/- 10 points de base du taux d'actualisation représente une variation de +/- 1,2 Md€ de valeur recouvrable.
- une variation de +/- 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de +0,9Md€.
- une variation de +/- 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représente une variation de +/- 2,1 Mds € de la valeur recouvrable. Cette valeur est fournie à titre indicatif car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur recouvrable des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages.
- une variation de +/- 100 M€ par an des péages ou des concours de l'État représente une variation de +/- 1,9 Md€ de la valeur recouvrable.

4.4 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Variation des stocks et encours	94	25
Variation des créances d'exploitation (hors cessions de titres et BFR d'investissement)	331	611
Variation des dettes d'exploitation (hors BFR d'investissement et passifs liés aux immobilisations hors IFRIC 12)	256	749
Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés	-170	113

4.4.1 Stocks et en-cours

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore les charges directes et indirectes de production. Les coûts de revient sont calculés selon la méthode du coût moyen pondéré. Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur rotation, nature, ancienneté et durée de vie.

Au 31 décembre 2019, les stocks se décomposent comme suit :

En millions d'Euros	31/12/2019		31/12/2018		Variation
	Brut	Dépréciation	Net	Net	
Matières premières	1 122	-143	979	862	117
Produits finis	340	0	340	310	30
Encours de production	52	-10	42	28	14
Stocks et en-cours	1 514	-153	1 361	1 200	161

Les variations des dépréciations de stocks s'analysent comme suit :

En millions d'Euros	31/12/2018	Dotations	Reprises	Reclassements	Variations de	31/12/2019
					périmètre	
Matières premières et fournitures - dépréciation	-212	-28	97	0	0	-143
Produits finis - dépréciation	0	0	0	0	0	0
Encours de production - dépréciation	-9	-4	3	0	0	-10
Dépréciations de stocks	-221	-31	100	0	0	-153

4.4.2 Créances d'exploitation

Lors de leur émission, les créances sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des créances dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif.

Les créances d'exploitation sont soumises au modèle de dépréciation pour pertes attendues au sens de la norme IFRS 9, évaluées par le Groupe selon l'approche simplifiée, qui consiste à estimer ces pertes sur la durée de vie des créances concernées. L'estimation se base sur le rapport entre les pertes sur créances irrécouvrables et le chiffre d'affaires comptabilisé sur un horizon de cinq ans, reflétant

un cycle d'exploitation normal des activités du Groupe. Cette dépréciation fait l'objet d'une comptabilisation dès lors qu'elle est jugée significative.

Par ailleurs, une dépréciation est constituée lorsqu'un risque de non recouvrement apparaît (importants retards de paiement, dépôt de bilan, litiges...). Cette dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non recouvrement déterminée sur la base de données historiques.

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2019		31/12/2018		Variation
	Brut	Dépréciation	Net	Net	
Clients et comptes rattachés	3 834	-167	3 667	3 805	-138
Créances sur l'État et les collectivités	2 484	0	2 484	2 315	169
Autres créances d'exploitation	4 310	-26	4 283	3 450	834
Créances de BFR d'investissement et cession de titres	61	0	60	112	-52
Dérivés actifs sur matières premières et change sur opérations commerciales	1	0	1	0	1
Montant net des créances d'exploitation	10 689	-194	10 496	9 681	814

Les dépréciations des créances clients et des autres créances d'exploitation ont varié comme suit sur 2019 et 2018 :

En millions d'euros	31/12/2018	Dotations	Reprises	Reclassements	Variations de périmètre	Change et autres	31/12/2019
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-143	-82	59	-1	0	0	-167
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-22	-6	2	0	0	0	-26
Total	-165	-88	61	-1	0	0	-194

En millions d'euros	31/12/2017	Dotations	Reprises	Reclassements	Variations de périmètre	Change et autres	31/12/2018
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-163	-129	149	0	0	0	-143
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-25	-1	3	1	0	0	-22
Total	-188	-130	152	1	0	0	-165

Par son activité, le Groupe est peu exposé au risque de crédit. Les ventes de billets se font au comptant avec les voyageurs. Le Groupe a par ailleurs un nombre important de relations avec des clients du domaine public (collectivités territoriales, RATP, Île de France Mobilités (ex STIF), Armée...). Dans l'activité SNCF Logistics, la dépendance aux clients est réduite par le nombre de ces derniers. Par ailleurs, dans l'exercice de ses activités de transporteur et/ou de commissionnaire, le Groupe dispose d'un droit de rétention sur les marchandises qui lui sont confiées, ce qui réduit les risques encourus pour

non paiement des prestations. Enfin, en fonction de l'appréciation du risque de crédit du client, des modalités de paiement avant transport peuvent être convenues pour limiter le risque de non paiement.

Bien que les créances puissent être échues avec ces clients, le Groupe considère qu'elles n'ont pas de raison d'être dépréciées en l'absence d'autres éléments mettant en évidence un risque de non recouvrement. Les créances sont dépréciées lorsque le Groupe est en contentieux avec un client ou lorsque la capacité à recouvrer le montant de la créance est altérée.

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

En millions d'euros	Non échus	Dépréciés	Échus non dépréciés				Total
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Clients et comptes rattachés	2 708	544	166	125	58	233	3 834
Total	2 708	544	166	125	58	233	3 834

En millions d'euros	Non échus	Dépréciés	Échus non dépréciés				Total
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Clients et comptes rattachés	2 680	278	721	24	115	129	3 948
Total	2 680	278	721	24	115	129	3 948

4.4.3 Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs

Les dettes d'exploitation incluent les paiements à effectuer à des tiers au titre des activités opérationnelles (dettes fournisseurs, sociales, sur impôts et taxes...) et sur acquisition d'actifs.

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

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	6 770	6 410	360
<i>dont dettes sur acquisitions d'immobilisations</i>	<i>987</i>	<i>913</i>	<i>74</i>
Avances et acomptes reçus sur commande	520	515	5
<i>dont avances reçues sur cessions d'immobilisations</i>	<i>295</i>	<i>328</i>	<i>-33</i>
Dettes sociales	2 499	2 526	-27
Dettes sur l'État et les collectivités	1 707	1 639	68
Autres dettes d'exploitation	744	714	30
Produits constatés d'avance	2 186	2 420	-234
Dérivés passifs sur matières premières et change sur opérations commerciales	2	9	-7
Total des dettes d'exploitation	14 429	14 234	195

Pour les passifs liés aux immobilisations de concession hors champ IFRIC 12 voir note 4.1.4.

4.4.4 Actifs et passifs sur contrats clients

Les actifs sur contrats représentent un droit conditionnel à recevoir une rémunération au titre de biens ou services déjà transférés au client. Ils sont reclassés en créances clients dès lors que le droit à paiement devient inconditionnel, c'est-à-dire qu'il n'est plus soumis à d'autres conditions que le passage du temps. Ils sont comptabilisés parmi les créances d'exploitation.

Les passifs sur contrats correspondent au cash reçu du client, ou au droit à paiement déjà acquis, au titre de prestations de services non encore exécutées et non encore reconnues en chiffre d'affaires. Ils sont comptabilisés parmi les dettes d'exploitation.

Les principaux actifs sur contrats identifiés au niveau du Groupe concernent :

- Les factures à établir liées aux contrats conclus avec les clients, et qui représentent la différence entre le chiffre d'affaires facturé et le chiffre d'affaires à reconnaître selon l'avancement des coûts ou la prestation réalisée ;
- Les autres actifs sur contrats, correspondant pour l'essentiel à des contreparties variables au profit du Groupe, mises en jeu dans le cadre de contrats clients.

Pour ce qui concerne les passifs sur contrats, ils comprennent :

- Les avances et acomptes reçus au titre des commandes faites par les clients;
- Les programmes de fidélité clients, valorisés et comptabilisés à la juste valeur du coût du point non consommé, et comptabilisés parmi les produits constatés d'avance contre une diminution du chiffre d'affaires. Ces passifs sur contrat sont repris par résultat en chiffre d'affaires au fur et à mesure que ces points sont utilisés par les clients;
- Les produits constatés d'avance relatifs aux titres de transport émis dont le prix est encaissé au cours de la période mais qui sont utilisés pour une prestation de transport attendue sur les périodes ultérieures;
- Les produits constatés d'avance liés aux contrats clients reconnus en chiffre d'affaires en continu, selon la méthode de l'avancement, ainsi que tout autre produit constaté d'avance au titre d'un contrat conclu avec les clients;
- Les autres passifs sur contrat, comprenant les bons de voyage émis en compensation d'une situation perturbée, et toute autre contrepartie variable au profit des clients.

La réconciliation des soldes des actifs et passifs sur contrats au titre de la période se présente ainsi :

En millions d'euros	31/12/2018	Augmentation	Diminution	Variation de périmètre	Change et autres	31/12/2019
Factures à établir	437	956	-748	-3	2	644
Autres actifs sur contrats clients	18	5	-2	0	0	20
Actifs sur contrats	455	961	-750	-3	2	665
Avances et acomptes reçus sur contrats clients	187	146	-109	0	0	224
Produits constatés d'avance au titre des contrats clients	1 968	1 482	-1 850	-3	44	1 641
Autres passifs sur contrats clients	423	286	-162	-2	0	545
Passifs sur contrats	2 579	1 913	-2 121	-5	45	2 410

La réconciliation des soldes des actifs et passifs sur contrats au titre de la période comparative se présente ainsi :

En millions d'euros	01/01/2018	Augmentation	Diminution	Variation de périmètre	Change et autres	31/12/2018
Factures à établir	908	2 101	-2 574	1	1	437
Autres actifs sur contrats clients	7	11	0	0	0	18
Actifs sur contrats	914	2 112	-2 574	1	1	455
Avances et acomptes reçus sur contrats clients	158	157	-128	0	0	187
Produits constatés d'avance au titre des contrats clients	1 715	1 885	-1 631	0	-1	1 968
Autres passifs sur contrats clients	303	249	-129	0	0	423
Passifs sur contrats	2 177	2 290	-1 888	0	0	2 579

4.5 PROVISIONS POUR RISQUES ET LITIGES

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

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

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

Les provisions sont actualisées lorsque l'effet de la valeur

Les provisions pour risques et charges ont évolué comme suit :

en millions d'euros	01/01/2019	Dotations de l'exercice	Reprises de l'exercice (utilisées)	Reprises de l'exercice (non utilisées)	Autres variations	31/12/2019	dont courant	dont non courant
Litiges et risques contractuels	268	96	-46	-89	1	230	47	183
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	98	95	-22	-21	0	151	26	124
Risques environnementaux	811	32	-37	-28	2	781	2	779
Coûts de restructuration	22	8	-11	-6	-3	10	6	4
Autres	226	98	-15	-42	-15	252	82	170
Total provisions	1 426	329	-132	-186	-14	1 423	164	1 260

L'effet du passage du temps (désactualisation) a entraîné une augmentation des provisions de 7 M€ en contrepartie du résultat financier.

4.5.1 Provisions pour risques environnementaux

Cette provision couvre les charges liées à la protection de l'environnement, la remise en état et au nettoyage des sites. Elle comprend notamment une provision pour risque au titre de l'amiante couvrant les actions relatives à l'amiante intentées contre le Groupe.

Dans la perspective de la transposition en droit français de la directive 2004/35 du 21 avril 2004, relative à la responsabilité environnementale, dite « pollueur / payeur », le groupe SNCF avait mis en place un management environnemental. L'un des objectifs de ce management est

temps de l'argent est jugé significatif. Le taux d'actualisation utilisé est déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à l'échéance estimée de la provision. La référence retenue est Bloomberg AA pour la zone Euro.

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

d'apporter un éclairage sur les impacts liés à l'activité du Groupe notamment en ce qui concerne les installations de stockage et de distribution de carburants, les rejets d'eau, les déchets... Les diagnostics réalisés dans ce cadre sont comptabilisés au fur et à mesure de leur réalisation. Depuis, la directive 2004/35 a été transposée en France par le décret n°2009-468 du 23 avril 2009.

Par ailleurs, le décret du gouvernement français du 3 juin 2011 relatif à la protection de la population contre les risques sanitaires liés à une exposition à l'amiante dans les immeubles bâtis, entré en vigueur le 1er février 2012, devait être accompagné d'arrêtés d'application. Ces arrêtés ont été publiés fin décembre 2012 pour une date d'application au 1er janvier 2013. Ils définissent les critères d'évaluation de l'état de conservation des matériaux à

repérer, le contenu du rapport de repérage des matériaux amiantés ainsi que le contenu de la fiche récapitulative du dossier technique amiante. Un plan d'action a été mis en œuvre visant à la conformité des diagnostics techniques amiante dans le délai prévu par le nouveau décret, soit d'ici à 2021. A ce stade, les travaux complémentaires, qui ont été réalisés n'ont pas engendré de variation significative de la provision pour risques liés à l'environnement. Les diagnostics sont toujours en cours.

En ce qui concerne son matériel roulant, le Groupe a une obligation de démantèlement et de remise en état en fin de vie. Au titre du matériel contenant de l'amiante, cette obligation est actuelle dès la détection de l'amiante. Toute révision à la hausse de la provision pour démantèlement est comptabilisée en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan pour les matériels non totalement amortis et en résultat pour les matériels arrivés à la fin de leur durée d'utilité. Une perte de valeur est constatée lorsque la nouvelle valeur comptable de l'actif dépasse sa valeur recouvrable. Le coût de démantèlement est amorti sur la durée restante d'utilisation du bien. En cas de diminution de la sortie probable de ressources estimée, la provision est reprise en contrepartie de l'actif correspondant et en résultat pour la partie excédant la valeur nette comptable de cet actif. La provision s'éteint progressivement en résultat au fur et à mesure de la réalisation des travaux de démantèlement.

Les risques environnementaux provisionnés concernent principalement les éléments suivants à la clôture :

- dépollution des sites: 152 M€ (156 M€ en 2018),
- coûts liés à l'amiante: 622 M€ (649 M€ en 2018).

L'évolution à la baisse des coûts liés à l'amiante s'explique principalement par la réévaluation des coûts de démantèlement du matériel roulant amianté réalisée sur la base de nouveaux contrats signés. Elle est comptabilisée à hauteur de 38 M€ en « Autres variations » en contrepartie du composant démantèlement du matériel ferroviaire immobilisé (voir note 4.1) et de 24 M€ en contrepartie de la ligne « Variation nette des provisions » du résultat opérationnel courant.

Par ailleurs, la baisse du taux d'actualisation qui porte essentiellement sur les provisions pour coûts liés à l'amiante, a entraîné, au cours de l'exercice 2019, une augmentation des provisions de 48 M€ dont 8 M€ en contrepartie de la ligne « Variation nette des provisions » du résultat opérationnel courant et 40 M€ (dans la colonne « Autres variations ») en contrepartie du composant démantèlement du matériel ferroviaire immobilisé (voir note 4.1).

4.5.2 Provisions pour litiges et risques contractuels

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

4.5.2.1 Litiges

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

Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru et de sa probabilité de réalisation. Les reprises non utilisées proviennent principalement de l'extinction des risques liés à des litiges existants ou de l'ajustement de leur évaluation.

Litiges résolus

– Jugement du Conseil de Prud'hommes

Le 21 septembre 2015, le Conseil de Prud'hommes de Paris a rendu des décisions relatives aux recours déposés par d'anciens salariés marocains. SNCF en a tiré les conséquences dans ses comptes sur la base des condamnations prononcées. Un appel a été formé, suspendant l'exigibilité des condamnations prononcées. En mai 2017 les premières séries d'affaires ont été plaidées devant la Cour d'appel et un arrêt défavorable a été rendu le 31 janvier 2018 et a condamné le groupe SNCF au paiement d'indemnités au profit de ces anciens salariés. Le Groupe a décidé de ne pas former de pourvoi en cassation. Dans les comptes consolidés annuels 2018, SNCF Mobilités a constaté une charge impactant la marge opérationnelle sur la ligne « Autres produits et charges opérationnels » et, en parallèle, a repris la provision antérieurement constituée sur la ligne « Variation nette des provisions ». Par ailleurs, d'autres dossiers ont été plaidés pour la première fois devant le Conseil des Prud'hommes en 2018. Une provision complémentaire est constituée au fur et à mesure de nouveaux recours déposés devant le Conseil des Prud'hommes. La provision est restituée sur la ligne « Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers ».

Courant 2019, des indemnités ont été versées concernant 68 dossiers à la suite des signatures de protocoles transactionnels. En conséquence, une reprise de provision à hauteur des indemnités versés est comptabilisée dans les comptes du Groupe au 31 décembre 2019.

Litiges en cours

– Enquête de l'Autorité de la concurrence sur Fret SNCF

Une enquête a été menée par l'Autorité de la concurrence (AdC) sur Fret SNCF. En mars 2012, les rapporteurs ont transmis un rapport définitif au collège de l'Autorité de la concurrence comportant un certain nombre de griefs, tous contestés par l'EPIC SNCF Mobilités (anciennement EPIC SNCF), du fait de leur caractère infondé et de l'absence d'atteinte à la concurrence. Suite à la décision de l'Autorité de la concurrence (décembre 2012), l'EPIC SNCF Mobilités a été condamné à une amende de 61 M€ pour avoir mis en œuvre plusieurs pratiques ayant entravé ou retardé l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché du Transport Ferroviaire de Marchandises. Cette amende a été comptabilisée en charges sur l'exercice 2012 sur la ligne « Achats et charges externes » au sein de la marge opérationnelle. L'Autorité a également prononcé une injonction au titre de la politique tarifaire de Fret SNCF et imposé que certaines mesures, notamment comptables et commerciales, soient mises en œuvre et effectives à l'issue d'une période de trois ans afin d'objectiver cette politique. En janvier 2013, l'EPIC SNCF Mobilités a fait appel de cette décision devant la Cour d'appel de Paris, qui a rendu sa décision le 6 novembre 2014. Elle a jugé que le grief concernant les prix d'éviction n'était pas établi et que l'injonction ordonnée était devenue sans objet. Elle a, par ailleurs, réduit la sanction pécuniaire prononcée à l'encontre de SNCF Mobilités à 48 M€. ECR et l'Autorité de la concurrence ont formé un pourvoi en cassation en décembre 2014.

La Cour de cassation a rendu son arrêt le 22 novembre 2016 et casse l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 6 novembre 2014 sur deux points : en ce qu'il a i) retenu qu'il n'est pas établi que l'EPIC SNCF Mobilités a pratiqué des prix d'éviction sur le marché du transport ferroviaire

de marchandises par train massif et constate que l'injonction ordonnée est devenue sans objet et ii) écarté la circonstance aggravante tirée de la réitération. Sur ces deux points, il est renvoyé devant la Cour d'appel autrement composée. En outre, la Cour de cassation exige le paiement de 13 M€ correspondant à la réduction de la sanction pécuniaire issue de la décision de novembre 2014.

Suite à l'arrêt de la Cour de cassation du 22 novembre 2016 et à la demande de paiement du Trésor Public, l'EPIC SNCF Mobilités a procédé au versement de 5 M€ en avril 2017.

L'EPIC SNCF Mobilités a saisi la Cour d'appel le 16 janvier 2017. L'audience a eu lieu le 14 décembre 2017 et le délibéré est intervenu le 20 décembre 2018.

La Cour d'appel de Paris retient que (i) la stratégie d'éviction est caractérisée et la pratique d'abus de position dominante établie, (ii) la circonstance aggravante de réitération de l'infraction et (iii) une sanction de 53 M€ intégrant une majoration de 10% au titre de la circonstance aggravante. Ce montant a déjà fait l'objet de règlements par SNCF Mobilités en 2012, 2014 et 2017.

L'Entreprise a décidé de se pourvoir en cassation. Le pourvoi a été déposé le 21 mai dernier 2019. ECR et l'Autorité de la concurrence ont déposé des mémoires en défense les 19 et 22 juillet 2019. Ni l'Autorité de la concurrence ni ECR n'ont déposé de pourvoi incident dans le délai imparti de 60 jours.

– Enquête de l'Autorité de la concurrence dans le secteur de la messagerie

L'Autorité de la concurrence a mené une enquête dans le secteur de la messagerie au titre d'une présomption d'entente sur les revalorisations tarifaires sur la période 2005/2010. Une notification de griefs a été adressée à Geodis et SNCF Mobilités en juillet 2014. Après les observations des parties, les services d'instruction de l'Autorité de la concurrence ont établi un rapport le 22 avril 2015 rejetant assez largement les arguments présentés par les différentes parties. Geodis et l'EPIC SNCF Mobilités ont fait valoir leurs observations en réponse.

L'Autorité de la Concurrence a rendu le 15 décembre 2015 sa décision aux termes de laquelle Geodis, filiale du groupe, se voit infliger une amende de 196 M€. L'EPIC SNCF Mobilités est solidairement tenu du paiement de l'amende à hauteur de 89 M€. La charge de 196 M€ comptabilisée au 31 décembre 2015 dans les comptes de Geodis a été intégralement payée en avril 2016. L'EPIC SNCF Mobilités et Geodis ont interjeté appel de la décision de l'Autorité de la Concurrence le 22 janvier 2016. Par arrêt du 19 juillet 2018, la Cour d'appel de Paris a diminué l'amende de 196 M€ payée en avril 2016 par Geodis à un montant de 166 M€. Geodis. L'EPIC SNCF Mobilités ont formé un pourvoi en cassation le 22 juillet 2018 et l'EPIC SNCF Mobilités a déposé son mémoire en demande le 17 décembre 2018. L'Autorité de la Concurrence n'a pas formé de pourvoi incident dans le délai imparti de 60 jours au plus tard après le dépôt du mémoire soit le 20 février 2019. En l'absence de pourvoi incident de l'Autorité de la concurrence, Geodis a constaté dans ses comptes au 31 décembre 2019, un produit de 30 M€ correspondant à la restitution partielle de l'amende payée en avril 2016 (voir note 2.1.2).

Le conseiller rapporteur a été nommé le 1er octobre. L'Autorité de la concurrence a déposé un mémoire en

défense le 28 novembre 2019. Une date d'audience pourrait intervenir durant le premier semestre 2020.

– Accident en gare de Brétigny-sur-Orge

A la suite du déraillement du train Intercités Paris-Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), et après qu'ont été déposés auprès des juges d'instruction les deux rapports d'expertises judiciaires qu'ils avaient demandés, RFF et SNCF, devenues respectivement SNCF Réseau et SNCF Mobilités le 1^{er} janvier 2015, ont été mis en examen pour « homicides et blessures involontaires par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité » et entendus par les juges. Le 9 janvier 2019, un salarié de l'Entreprise a aussi été mis en examen pour homicides et blessures involontaires.

SNCF Réseau et SNCF Mobilités contestent fermement les expertises, mettent en doute le sérieux de l'expertise métallurgique et ont demandé un complément de travaux dont l'acceptation leur a été notifiée à la fin du mois de janvier 2016.

Ce complément n'apportant toujours pas de réponse aux questions restées en suspens, SNCF Mobilités a fait une demande de complément de mission d'expertise le 29 février 2016. Les juges d'instruction ont rendu une ordonnance de refus qui a fait l'objet d'un appel. Celui-ci a été accueilli par la chambre de l'instruction qui a ordonné un complément d'expertise, à réaliser pour octobre 2017. Le rapport, qui a finalement été notifié le 27 juin 2018, a donné lieu à des observations de SNCF Mobilités, qui a également remis une étude sur le comportement d'un éclissage confié à un laboratoire renommé et indépendant (Amvalor), permettant de proposer un arbre des causes de l'accident.

En janvier 2019, le dirigeant de l'établissement, qui avait fait la dernière tournée de la voie concernée avant l'accident, a été mis en examen. Par ailleurs, les juges d'instruction ont notifié aux parties la fin de l'information judiciaire. Par réquisitoire notifié à SNCF Mobilités le 25 novembre 2019, le Parquet a demandé le renvoi de SNCF Mobilités, SNCF Réseau et du DPX.

– Recours indemnitaires lié à des ententes sur des marchés de travaux

Un protocole transactionnel en date du 19 février 2016 est venu clore l'action en dommages et intérêts de SNCF devenue SNCF Mobilités à l'encontre des entreprises ayant été sanctionnées par le conseil de la concurrence le 21 mars 2006 pour des pratiques d'ententes dans le cadre des marchés Eole de la gare de Magenta et de la gare de Condorcet, à l'exception des sociétés du groupe Bouygues (Bouygues, Bouygues Construction et Bouygues Travaux Publics) non signataires.

L'action en dommages et intérêts de SNCF Mobilités à l'encontre des sociétés du groupe Bouygues a été rejetée devant la Cour administrative d'appel de Paris par jugement du 27 décembre 2017. SNCF Mobilités a formé un pourvoi en cassation à l'encontre de cet arrêt devant le Conseil d'État. Parallèlement, la demande en nullité du protocole transactionnel initiée par Bouygues devant le Tribunal Administratif de Paris a été rejetée par jugement du 16 mai 2018.

– Déraillement du train d'essais à Eckwersheim

Le 14 novembre 2015 une rame d'essais a déraillé sur la ligne nouvelle à grande vitesse Est Européenne Paris – Strasbourg, faisant 11 morts et 42 blessés. En décembre 2015 une information judiciaire pour homicide et blessures

involontaires a été ouverte. En octobre 2016, l'équipe de conduite a été mise en examen.

Les 18 et 20 décembre 2017 la société Systra (intégrateur des essais), mise en équivalence dans le groupe SNCF, et l'EPIC SNCF Mobilités (en charge de la conduite de la rame et des mesures) ont été convoqués devant le pôle « accidents collectifs » du tribunal de grande instance de Paris pour mise en examen.

Le 5 mars 2018, SNCF Mobilités a transmis au juge ses observations sur le rapport d'expertise judiciaire. Les juges ont demandé un complément d'expertise remis en janvier 2019 et ne nécessitant pas d'observations complémentaires.

SNCF Réseau a été convoquée en vue de sa mise en examen le 26 juin 2019 et SNCF Mobilités devrait être à nouveau interrogé au premier semestre 2020.

Depuis l'accident, les entités impliquées – dont SNCF Mobilités – ont souhaité mettre en place un dispositif d'indemnisation permettant à l'ensemble des victimes de cet accident collectif, quel que soit le régime dont elles relèvent (accident du travail ou droit commun), d'obtenir une indemnisation. Ce dispositif a été confié à SNCF, chargé de le mettre en œuvre « pour le compte de qui il appartiendra ».

D'un point de vue comptable, une provision au titre de la franchise « responsabilité civile » est constatée dans les comptes de SNCF Réseau clos au 31 décembre 2019.

– Recours devant le Conseil d'État pour l'abrogation du e) du 1 de l'article 2 du chapitre 5 du Statut (« clause d'âge »)

Plusieurs salariés contractuels ont exercé un recours pour excès de pouvoir devant le Conseil d'État le 20 novembre 2018 visant à obtenir l'abrogation du e) 1 de l'article 2 du chapitre 5 du Statut, c'est-à-dire la « clause d'âge » qui prévoit que : « Pour pouvoir être admis dans un emploi du cadre permanent, tout candidat doit [...] être âgé de 18 ans au moins et de 30 ans au plus au jour de son admission ». Les requérants tentent de démontrer que cette clause est d'une part constitutive d'une discrimination liée à l'âge, et d'autre part que ladite discrimination ne serait pas justifiable.

A ce stade de la procédure, le risque ne pouvant être estimé, aucun impact comptable n'est constaté dans les comptes consolidés annuels au 31 décembre 2019.

– Préjudice d'anxiété amiante

Des agents ou ex-agents de SNCF Mobilités ont engagé des procédures contentieuses afin de faire reconnaître un préjudice d'anxiété pour exposition à l'amiante. Il s'agit, pour ces agents, d'obtenir réparation du préjudice résultant de leur situation d'inquiétude permanente face au risque de développer à tout moment une maladie professionnelle liée à l'amiante. A ce jour, 20 contentieux regroupant 300 demandeurs sont en cours.

Par arrêt du 5 avril 2019 qui constitue un revirement de jurisprudence, la Cour de cassation a modifié les conditions d'indemnisation des salariés au titre du préjudice d'anxiété consécutif à une exposition liée à l'amiante en l'ouvrant aux salariés qui ne relèvent pas des dispositions du régime ACAATA.

Une provision à hauteur du risque encouru est comptabilisée dans les comptes consolidés annuels au 31 décembre 2019.

– Litige prud'homal – ITIREMIA

Des salariés d'ITIREMIA ont saisi le Conseil de prud'hommes de Bobigny aux fins d'obtenir la condamnation solidaire de SNCF Mobilités, SNCF Participations et ITIREMIA au paiement de dommages intérêts pour prêt de main d'œuvre illicite, la requalification de leur contrat de travail en "contrat de travail SNCF" et un "reliquat de salaire relatif au statut collectif des salariés de SNCF". L'audience de jugement fixée au 9 janvier 2020 a été reportée en avril 2020.

– Aides présumées de l'État et du Conseil Régional d'Île de France

Le Tribunal de l'Union Européenne du 12 juillet 2019 a rejeté la demande de recours formée par le groupement Optile dont fait partie Keolis.

A ce stade de la procédure, le risque ne pouvant être estimé, aucun impact comptable n'est constaté dans les comptes consolidés au 31 décembre 2019.

– Déraillement Culoz

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

– Tunnel des Montets

Le 20 février 2012, SNCF Réseau (ex RFF) a confié au groupement SPIE Batignolles TPCI, SOTRABAS, CEGELEC CENTRE EST, SPIE Batignolles ENERGIE FONTELEC et BG INGENIEURS CONSEILS un marché de conception réalisation pour la rénovation du Tunnel des Montets. Lors de l'exécution de ce marché, le concepteur a émis des réclamations liées au décompte de travaux suite aux travaux engagés dans le cadre de la rénovation du tunnel. Malgré des échanges en vue de solder par un protocole le dit marché, le groupement a engagé un contentieux et déposé le 23 octobre 2015, une requête introductive d'instance pour arrêter le solde du marché. La procédure est toujours en cours.

4.5.2.2 Provisions pour contrats déficitaires

Des provisions sont constituées au titre de contrats pluriannuels lorsque ceux-ci deviennent déficitaires, c'est-à-dire lorsque les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles sont supérieurs aux avantages économiques attendus de ces contrats. Les provisions sont évaluées sur la base des coûts inévitables, qui reflètent le coût net de sortie du contrat, c'est-à-dire le plus faible du coût d'exécution du contrat ou de toute indemnisation ou pénalité découlant du défaut d'exécution.

Il n'y a pas de contrat déficitaire significatif à mentionner à la clôture.

4.5.3 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

Les provisions pour risques fiscaux sont constituées essentiellement des risques fiscaux portant sur les impôts et taxes, les positions fiscales incertaines liées aux impôts sur le résultat sont comptabilisées en dettes d'exploitation selon la norme IAS12 Impôts sur le résultat (voir note 7).

Sur l'exercice 2019, les EPIC SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau ont fait l'objet d'un contrôle URSSAF portant sur les exercices 2016, 2017 et 2018. A ce titre, une provision pour risque social a été comptabilisée dans les comptes au 31 décembre 2019.

4.5.4 Provisions pour coûts de restructuration

Le coût des actions de restructuration est intégralement provisionné dans l'exercice lorsque le principe de ces mesures a été décidé et annoncé avec suffisamment de détail avant la clôture des comptes afin de créer une attente fondée chez les tiers concernés que celles-ci seront

mis en œuvre. Ce coût correspond essentiellement aux coûts des mises au rebut d'immobilisations, de stocks et d'autres actifs qui ne seront plus utilisés, les coûts de départ des personnels non conservés sont traités en avantages du personnel.

5. AVANTAGES DU PERSONNEL

5.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL

5.1.1 Régimes de retraite et assimilés

Le Groupe, via ses filiales, participe à des régimes de retraite en accord avec les lois et pratiques de chaque pays dans lequel il est implanté et en dehors des régimes de droits communs régis par la Loi. Ces avantages consistent en des indemnités de fin de carrière ou indemnités de départ en retraite (France), des régimes de retraite à prestations définies (Royaume-Uni, Italie (TFR), Allemagne, Pays-Bas, Suède, Norvège, Australie et Canada) et de frais de santé des retraités (Canada).

En France, les indemnités de départ à la retraite versées au salarié lors de son départ sont déterminées selon la convention collective nationale ou l'accord d'entreprise en vigueur dans l'entreprise. Les deux principales conventions collectives appliquées au sein du Groupe sont :

- la convention collective des transports publics urbains (CCN_3099) au sein des filiales Keolis ;
- la convention collective des transports routiers (CCN_3085).

Ces régimes peuvent faire l'objet d'un financement partiel.

En Italie, les salariés bénéficient du *Trattamento di Fine Rapporto di lavoro subordinato* (TFR). Cette indemnité de cessation d'emploi due par l'employeur sans considération du motif de rupture du contrat, prend la forme d'un versement unique représentant environ 1/14^{ème} de la rémunération annuelle par année d'ancienneté. Ce régime est comptabilisé comme un avantage postérieur à l'emploi puisque les indemnités sont octroyées aux salariés au titre des services rendus pendant la période d'activité.

5.1.2 Prévoyance

Le régime de prévoyance concerne le régime complémentaire des cadres supérieurs des EPIC employés au statut.

5.1.3 Action sociale

Diverses actions sont mises en œuvre au titre de l'action sociale pour le personnel des EPIC : accès aux infrastructures, consultation d'assistantes sociales... Ces actions profitent aux actifs (avantages à court terme) et aux retraités au statut (avantages postérieurs à l'emploi).

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

5.1.4 Rentes Accidents du travail

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

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

postérieurs à l'emploi (retraités et actifs en période de retraite).

5.1.5 Cessation Progressive d'Activité

La Cessation Progressive d'Activité (CPA) est un dispositif dont l'objectif est d'aménager le temps de travail en fin de carrière des salariés. Elle fixe ainsi une formule de temps de travail permettant de ménager une période de transition entre l'activité professionnelle et le départ en retraite. L'accord en vigueur depuis juillet 2008 offre la possibilité d'une cessation dégressive ou complète pour le personnel des EPIC. L'octroi des avantages combine des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel. L'accord est traité dans les comptes consolidés comme un avantage à long terme en application de la norme IAS 19.

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

5.1.6 Médailles du travail et autres avantages

Ce poste regroupe les autres avantages à long terme envers le personnel accordés par le Groupe, via ses filiales, notamment les gratifications au titre des médailles du travail (France) ainsi que les indemnités de cessation d'emploi relevant du dispositif de départs volontaires des EPIC.

5.1.7 Facilités de circulation

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

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

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

5.2 EVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES

5.2.1 Décomposition du passif (actif) net

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Valeur actualisée des obligations	3 338	3 047
Juste valeur des actifs du régime	-391	-341
Situation nette des régimes	2 946	2 706
Effet du plafonnement de l'actif	0	1
Passif (actif) net à la date de clôture	2 946	2 707
<i>Dont Passifs nets comptabilisés</i>	<i>2 946</i>	<i>2 706</i>
<i>Dont Actifs nets comptabilisés</i>	<i>0</i>	<i>0</i>

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

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Retraite et autres avantages assimilés	450	439
Prévoyance CS	68	58
Action Sociale	341	297
Rentes Accidents du travail	1 224	1 071
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi	2 083	1 865
Rentes Accidents du travail	51	46
Médailles du travail et autres avantages assimilés	217	196
Cessation progressive d'activité (CPA)	364	411
Compte épargne temps (CET)	231	189
Passif au titre des autres avantages à long terme	863	842
Passif total	2 946	2 707
- dont non courant	2 767	2 540
- dont courant	179	167

5.2.2 Variation du passif (actif) net

Les éléments expliquant la variation du passif net sur la période sont ci-après détaillés :

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Total passif (actif) net à l'ouverture	2 706	2 717
Coût des services rendus	263	223
Coût des services passés	1	4
Effet des liquidations du régime	0	0
Intérêt financier net	42	33
Écarts actuariels générés sur la période	152	-78
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-219	-187
Contribution de l'employeur au fonds	-12	-9
Effet des variations de périmètre	6	0
Effet de change	6	-1
Autres	3	2
Total passif (actif) net à la clôture	2 946	2 706

Une perte actuarielle nette de 152 M€ est constatée sur 2019. Elle résulte de la baisse des taux d'actualisation observée sur l'ensemble des zones monétaires, de l'ajustement des hypothèses démographiques et financières (taux de cotisations, taux de rotation du personnel, taux d'adhésion au dispositif de cessation progressive d'activité) et des écarts liés à l'expérience.

Le montant négatif reconnu en « Réserves non recyclables » au titre des avantages postérieurs à l'emploi est de -193 M€, tandis que le montant enregistré en résultat financier au titre des autres avantages à long terme est un produit net de 41 M€.

Sur 2018, le gain actuariel net de 78 M€ s'explique essentiellement par la hausse des taux d'actualisation observée sur l'ensemble des zones monétaires : le montant positif reconnu en « Réserves non recyclables » au titre des avantages postérieurs à l'emploi est de 32 M€, tandis que le montant enregistré en résultat financier au titre des autres avantages à long terme est un produit net de 46 M€.

Les effets de change concernent principalement les régimes de retraite des filiales anglaises et résultent de la baisse de la parité livre sterling / Euro observée depuis le Brexit.

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2019, sont les suivantes :

31/12/2019 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	779	58	297	1 117	600	196	3 047
Coût des services rendus	37	1	5	38	69	113	263
Cotisation des salariés	0						0
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	2	0	0	0	0	0	3
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-2	0	0	0	0	0	-2
Effet des liquidations	-16	0	0	0	0	0	-16
Coût financier	18	1	5	17	9	1	51
Écarts actuariels générés sur la période	17	10	42	164	-47	3	190
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-17	-2	-8	-60	-36	-96	-219
Prestations payées par le fond	-10						-10
Effet des variations de périmètre	6	0	0	0	0	-1	5
Effet de change	23					0	23
Autres	1	0	0	0	0	0	2
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	841	68	341	1 276	595	217	3 338
<i>Dont valeur actualisée des obligations non financées</i>	<i>270</i>	<i>68</i>	<i>341</i>	<i>1 276</i>	<i>595</i>	<i>217</i>	<i>2 766</i>
<i>Dont valeur actualisée des obligations intégralement ou partiellement financées</i>	<i>571</i>						<i>571</i>

31/12/2019 En millions d'euros	Retraites et assimilés
Juste valeur des actifs du régime à l'ouverture	341
Rendement implicite des actifs de régime	10
Écarts actuariels générés sur la période	37
Effet des réductions et liquidations	-16
Contribution de l'employeur au fonds	12
Cotisation des salariés au fonds	0
Prestations payées par le fonds	-10
Effet des variations de périmètre	-1
Effet de change	18
Autres	-1
Juste valeur des actifs du régime à la clôture	391
Effet du plafonnement de l'actif à l'ouverture	1
Variation de l'effet du plafonnement de l'actif	-1
Intérêt financier sur l'effet du plafonnement de l'actif	0
Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	0

31/12/2019 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
(+) Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	841	68	341	1 276	595	217	3 338
(-) Juste valeur des actifs du régime à la clôture	-391	0	0	0	0	0	-391
(-) Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	0	0	0	0	0	0	0
Total Passif (actif) net à la clôture	450	68	341	1 276	595	217	2 946
Actif disponible après effet du plafonnement	0						0
Total Passif à la clôture	450	68	341	1 276	595	217	2 947

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2018, sont les suivantes :

31/12/2018 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	786	58	296	1 150	601	183	3 074
Coût des services rendus	38	1	5	40	79	60	223
Cotisation des salariés	0						0
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	1	0	0	0	0	3	4
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	0	0	0	0	0	1	0
Effet des liquidations	0	0	0	0	0	0	0
Coût financier	16	1	4	14	7	1	42
Écarts actuariels générés sur la période	-26	1	4	-26	-40	-5	-92
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-17	-2	-12	-61	-47	-47	-187
Prestations payées par le fond	-11	0	0	0	0	0	-11
Effet des variations de périmètre	-4	0	0	0	0	0	-4
Effet de change	-3					1	-3
Autres	0	0	0	0	0	0	0
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	779	58	297	1 117	600	196	3 047
<i>Dont valeur actualisée des obligations non financées</i>	<i>301</i>	<i>58</i>	<i>297</i>	<i>1 117</i>	<i>600</i>	<i>196</i>	<i>2 569</i>
<i>Dont valeur actualisée des obligations intégralement ou partiellement financées</i>	<i>478</i>						<i>478</i>
31/12/2018 En millions d'euros	Retraites et assimilés						
Juste valeur des actifs du régime à l'ouverture	356						
Rendement implicite des actifs de régime	9						
Écarts actuariels générés sur la période	-14						
Effet des réductions et liquidations	0						
Contribution de l'employeur au fonds	9						
Cotisation des salariés au fonds	0						
Prestations payées par le fonds	-11						
Effet des variations de périmètre	-4						
Effet de change	-2						
Autres	-1						
Juste valeur des actifs du régime à la clôture	341						
Effet du plafonnement de l'actif à l'ouverture	1						
Variation de l'effet du plafonnement de l'actif	0						
Intérêt financier sur l'effet du plafonnement de l'actif	0						
Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	1						

31/12/2018 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressiv e d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
(+) Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	779	58	297	1 117	600	196	3 047
(-) Juste valeur des actifs du régime à la clôture	-341	0	0	0	0	0	-341
(+) Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	1	0	0	0	0	0	1
Total Passif (actif) net à la clôture	439	58	297	1 117	600	196	2 707
Actif disponible après effet du plafonnement	0						0
Total Passif à la clôture	439	58	297	1 117	600	196	2 707

5.2.3 Décomposition des actifs de régime

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Obligations	81	84
Actions	289	238
Biens immobiliers	1	1
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2	2
Autres	18	16
Juste valeur totale des actifs du régime	391	341
<i>Dont marché actif</i>	<i>391</i>	<i>336</i>
<i>dont zone Euro</i>	<i>14</i>	<i>14</i>

Les actifs concernent principalement les régimes de pension des filiales anglaises du Groupe.

5.2.4 Droits à remboursement

En Allemagne principalement, certains régimes des filiales de SNCF Logistics disposent de droits à remboursement (13 M€ au 31 décembre 2019, et 13 M€ au 31 décembre 2018). Ils sont comptabilisés, à leur juste valeur, comme un actif distinct au bilan. Les écarts actuariels générés sur la période au titre de ces droits à remboursement sont comptabilisés immédiatement en réserves non

5.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL

Pour les régimes de base et autres régimes à cotisations définies, le Groupe comptabilise en charges les cotisations à payer lorsqu'elles sont dues et aucune provision n'est comptabilisée, le Groupe n'étant pas engagé au-delà des cotisations versées. Est principalement concerné le régime spécial de retraite du personnel au statut de l'EPIC SNCF Mobilités depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du personnel de SNCF en 2007.

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

Dans les autres cas, les engagements font l'objet

recyclables, selon les mêmes modalités que les écarts actuariels constatés sur les actifs de régime.

5.2.5 Analyse des contributions à verser au fonds de pension sur N+1

Dans le cadre des régimes partiellement ou totalement couverts par des actifs de régime (principalement dans les pays anglo-saxons), les cotisations qu'il est prévu de verser au cours de l'exercice N+1, par les entreprises et/ou les bénéficiaires sont déclinées ci-après :

31/12/2019 En millions d'euros	Retraites et assimilés
Contributions de l'employeur au fonds	8
Contributions des salariés au fonds	5
Total Contributions à verser	14

31/12/2018 En millions d'euros	Retraites et assimilés
Contributions de l'employeur au fonds	9
Contributions des salariés au fonds	5
Total Contributions à verser	14

d'évaluations actuarielles et de provisions inscrites au bilan au fur et à mesure de l'accumulation des droits à prestation par les salariés. La dette actuarielle (ou valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies) est alors déterminée selon la méthode actuarielle dite des unités de crédits projetés qui stipule que chaque période de service donne lieu à constatation d'une unité de droit à prestation et évalue séparément chacune de ces unités pour obtenir l'obligation finale.

Ces calculs intègrent des hypothèses de taux d'actualisation, de mortalité, de rotation du personnel et de projection des salaires futurs.

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

5.3.1 Charge nette au titre des régimes à prestations définies

La charge enregistrée en résultat au titre des exercices 2019 et 2018 est détaillée ci-après

31/12/2019 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Coût des services rendus	37	1	5	38	69	113	263
Coût des services passés générés sur l'exercice	0	0	0	0	0	0	1
<i>Dont effet des modifications de régime</i>	2	0	0	0	0	0	3
<i>Dont effet des réductions de régime</i>	-2	0	0	0	0	0	-2
Effet des liquidations sur l'obligation	-16	0	0	0	0	0	-16
Effet des liquidations sur les actifs de régime	16						16
Autres	0	0	0	0	0	0	0
Marge opérationnelle	38	1	5	38	69	114	264
Intérêt financier net du régime	8	1	5	17	9	1	41
<i>Dont coût financier</i>	18	1	5	17	9	1	51
<i>Dont rendement implicite des actifs du régime</i>	-10						-10
<i>Dont intérêt financier sur le plafonnement de l'actif</i>	0						0
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme	0			3	-47	3	-41
Autres	1	0	0	0	0	0	1
Résultat financier	10	1	5	21	-38	4	2
Total Charge comptabilisée	48	2	10	58	31	118	266

31/12/2018 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Coût des services rendus	38	1	5	40	79	60	223
Coût des services passés générés sur l'exercice	1	0	0	0	0	3	4
<i>Dont effet des modifications de régime</i>	1	0	0	0	0	3	4
<i>Dont effet des réductions de régime</i>	0	0	0	0	0	1	0
Effet des liquidations sur l'obligation	0	0	0	0	0	0	0
Effet des liquidations sur les actifs de régime	0						0
Autres	1	0	0	0	0	0	1
Marge opérationnelle	40	1	5	40	79	63	228
Intérêt financier net du régime	6	1	4	14	7	1	33
<i>Dont coût financier</i>	16	1	4	14	7	1	42
<i>Dont rendement implicite des actifs du régime</i>	-9						-9
<i>Dont intérêt financier sur le plafonnement de l'actif</i>	0						0
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme	0			-1	-40	-5	-46
Autres	1	0	0	0	0	0	1
Résultat financier	8	1	4	13	-33	-4	-12
Total Charge comptabilisée	48	2	9	53	46	59	216

5.3.2 Charge nette au titre des régimes à cotisations définies

La charge comptabilisée au titre des régimes à cotisations définies est comprise dans les charges de personnel et s'élève à 1,7 milliards d'euros sur 2019 (1,6 milliards d'euros en 2018). Elle concerne pour l'essentiel le régime spécial de retraite du personnel au statut des EPIC depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF en 2007.

5.3.3 Écarts de réévaluation comptabilisés en réserves non recyclables

Depuis le 1er janvier 2013, compte tenu de l'application de la norme IAS19 révisée et de la suppression de la méthode du corridor, les écarts actuariels générés sur la période au titre des avantages postérieurs à l'emploi sont

comptabilisés immédiatement en contrepartie des réserves non recyclables (capitaux propres).

En cas de dé-comptabilisation partielle ou totale du passif, ils ne seront jamais repris en résultat sur les exercices ultérieurs. Ils pourront éventuellement être transférés dans une autre composante des capitaux propres (Autres réserves notamment).

Les écarts actuariels générés au titre des autres avantages à long terme (rentes AT des actifs sur leur période d'activité, médailles du travail, CET et CPA) restent comptabilisés immédiatement dans le résultat financier de la période.

31/12/2019 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL
<i>(pertes) et gains</i>					
Écarts de réévaluation à l'ouverture	-168	-12	50	-347	-477
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des obligations	-17	-10	-42	-160	-231
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	37				37
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des droits à remboursement	0				0
Variation nette de l'effet du plafonnement de l'actif	0				0
Effet de change	-5				-5
Autres	-5				-5
Écarts de réévaluation à la clôture	-159	-22	8	-508	-680

31/12/2018 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL
<i>(pertes) et gains</i>					
Écarts de réévaluation à l'ouverture	-181	-11	55	-372	-509
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des obligations	26	-1	-4	25	45
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	-14				-14
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des droits à remboursement	0				0
Variation nette de l'effet du plafonnement de l'actif	0				0
Effet de change	1				1
Autres	0				0
Écarts de réévaluation à la clôture	-168	-12	50	-347	-477

5.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS

5.4.1 Principales hypothèses actuarielles retenues

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

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation appliqué pour actualiser les obligations au titre des principaux avantages postérieurs à l'emploi a été déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à celle des engagements. La référence retenue pour déterminer le taux d'actualisation est Bloomberg AA pour la zone Euro. Les deux derniers taux indiqués correspondent aux régimes des filiales appliquant la convention des transports routiers (Geodis) et celle des transports de marchandises. Le taux de la Suède concerne les régimes des filiales du métier SNCF

Taux d'adhésion au régime CPA

Le montant de l'engagement au titre de l'accord de cessation progressive d'activité est calculé sur la base d'une hypothèse d'adhésion. Dans le cadre de la réforme ferroviaire et des transferts au 1^{er} juillet 2015, la répartition de l'engagement entre les EPIC a été déterminée sur la base de taux différenciés. Désormais, le taux d'adhésion des bénéficiaires ressort à 25,46% pour l'EPIC SNCF Réseau, 21,67% pour l'EPIC SNCF Mobilités et 8,96% pour

Logistics, ceux de la Grande Bretagne Eurostar, filiale du métier Voyages SNCF.

Table de mortalité

Depuis le second semestre 2013, les engagements Action sociale et Prévoyance CS des EPIC sont évalués sur la base d'une table de mortalité prospective par sexe spécifique à la population cheminote (base régime spécial de retraite). Cette table construite par la Caisse de Prévoyance Retraite (CPR) a été validée par un actuaire certificateur.

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

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

l'EPIC SNCF. Une variation à la hausse ou à la baisse de cette hypothèse de 100 points de base aurait un effet de l'ordre de 16 M€ sur la valeur de l'engagement.

5.4.1.1 Hypothèses retenues pour les principaux régimes des EPIC

Les engagements au titre des régimes des EPIC représentant plus de 82% du total Groupe, les hypothèses actuarielles utilisées pour leurs évaluations sont détaillées ci-après.

	31/12/2019	31/12/2018
Taux d'actualisation	0,60%	1,58%
Taux d'inflation	1,90%	1,90%
Taux de revalorisation des prestations		
Prévoyance	2,40%	2,40%
Action sociale	1,90%	1,90%
Rentes Accidents du travail	1,90%	1,90%
Cessation progressive d'activité	2,37%	2,37%
IDR et médailles du travail	2,37%	2,37%
Table de mortalité		
Prévoyance et action sociale	CPR H / CPRF	CPR H / CPRF
Rente AT actifs et retraités	CPR AT	CPR AT
Rente AT veuves	CPR F	CPR F
Cessation progressive d'activité	CPR 80%H 20%F	CPR 80%H 20%F
IDR et médailles du travail	CPR 80%H 20%F	CPR 80%H 20%F
Taux d'adhésion au régime CPA - SNCF Mobilités	21,67%	25,94%
Taux d'adhésion au régime CPA - SNCF	8,96%	10,74%
Taux d'adhésion au régime CPA - SNCF Réseau	25,46%	31,89%

5.4.1.2 Hypothèses retenues pour les autres régimes par zone géographique

Concernant les régimes accordés par les filiales du Groupe, les hypothèses utilisées pour les principales

zones monétaires sont les suivantes en fonction de la durée des régimes :

	31/12/2019						31/12/2018				
	Zone Euro			Grande Bretagne	Suède	Zone Euro			Grande Bretagne	Suède	
	Geodis Logistics Deutschland GmbH	SNCF Logistics	Keolis	Eurostar	Geodis Wilson Holding AB	Geodis Logistics Deutschland GmbH	SNCF Logistics	Keolis	Eurostar	Geodis Wilson Holding AB	
Taux d'actualisation	0,67%	0,50%	0,38%	2,10%	1,40%	1,68%	1,40%	1,26%	2,90%	2,50%	
Taux d'augmentation des salaires	2,00%	2,74%	4,31%	2,70%	2,70%	2,00%	2,63%	4,29%	2,70%	3,00%	
Taux d'inflation	1,90%	1,90%	1,90%	2,90%	1,70%	1,90%	1,90%	1,90%	3,20%	2,00%	

5.4.2 Analyse par nature des écarts actuariels

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

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

distribuées en cas de sortie du périmètre de l'entité concernée ;

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

5.4.2.1 Variation et décomposition des écarts actuariels

31/12/2019 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL Post-emploi	Rentes AT long-terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL Long-terme (*)
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	-168	-12	50	-347	-477				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	88	-1	8	21	117	-8	26	7	25
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif	6	0	0	0	6	0	85	-2	83
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	-112	-9	-51	-181	-353	5	-65	-8	-68
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	-17	-10	-42	-160	-231	-3	47	-3	41
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs	37				37				
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs aux actifs	0				0				
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	37				37				
Effet de change	-5				-5				
Autres	-5				-5				
Gains (pertes) actuariels à la clôture	-159	-22	8	-508	-680				
<i>Total ajustements liés à l'expérience</i>	<i>125</i>	<i>-1</i>	<i>8</i>	<i>21</i>	<i>154</i>	<i>-8</i>	<i>26</i>	<i>7</i>	<i>25</i>
<i>Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles</i>	<i>-106</i>	<i>-9</i>	<i>-51</i>	<i>-181</i>	<i>-347</i>	<i>5</i>	<i>20</i>	<i>-9</i>	<i>16</i>

31/12/2018 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post- emploi	TOTAL Post- emploi	Rentes AT long- terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL Long- terme (*)
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	-181	-11	55	-372	-509				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	-8	-4	-14	-8	-34	0	23	3	27
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif	2	0	0	0	2	0	-8	0	-8
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	31	3	10	33	77	1	25	3	29
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	26	-1	-4	25	45	1	40	5	46
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs	-14				-14				0
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs aux actifs	0				0				0
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	-14				-14				0
Effet de change	1				1				0
Autres	0				0				0
Gains (pertes) actuariels à la clôture	-168	-12	50	-347	-477				0
Total ajustements liés à l'expérience	-22	-4	-14	-8	-47	0	23	3	27
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	34	3	10	33	79	1	17	3	21

* Sur les autres avantages à long terme, il n'y a pas de suivi de stock des écarts actuariels, ces derniers ayant toujours été comptabilisés immédiatement dans le résultat financier de la période.

5.4.2.2 Analyse de sensibilité de l'engagement aux principales hypothèses actuarielles

Les montants présentés ci-après correspondent à la variation à la baisse (gain actuariel) ou à la hausse (perte actuarielle) des engagements tels que comptabilisés au 31 décembre 2019.

31/12/2019 En millions d'euros Gains (-) / Pertes (+)	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps
Sensibilité au taux d'actualisation					
Variation de + 0,25pt	-42	-3	-14	-50	-18
Variation de - 0,25pt	39	3	15	53	19
Sensibilité au taux d'inflation					
Variation de + 0,25pt		3	15	53	
Variation de - 0,25pt		-3	-14	-49	
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA					
Variation de + 1pt					16
Variation de - 1pt					-16

31/12/2018 En millions d'euros Gains (-) / Pertes (+)	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps
Sensibilité au taux d'actualisation					
Variation de + 0,25pt	-47	-2	-11	-40	-17
Variation de - 0,25pt	24	2	12	42	18
Sensibilité au taux d'inflation					
Variation de + 0,25pt		2	12	42	
Variation de - 0,25pt		-2	-11	-40	
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA					
Variation de + 1pt					15
Variation de - 1pt					-15

5.5 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS

Les principaux dirigeants du Groupe sont constitués des membres des Comités Exécutifs de SNCF Mobilités et SNCF Réseau et de la présidence du Conseil de Surveillance de SNCF. Sont également inclus les membres du Directoire de SNCF.

Leur rémunération brute imposable cumulée indiquée ci-dessous correspond à des avantages court terme.

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Avantages à court terme	8,1	8,0
Avantages postérieurs à l'emploi	0,0	0,0
Indemnités de fin de contrat	0,0	0,0
Total	8,1	8,0

6. CAPITAUX ET FINANCEMENTS

6.1 ENDETTEMENT FINANCIER NET (EFN)

L'EFN est constitué de la somme des passifs financiers courants et non courants diminuée des actifs financiers courants et non courants, lorsque ceux-ci sont issus de transactions portant, en substance, exclusivement sur des échanges de flux de trésorerie : émission ou réception de trésorerie contre un remboursement ou une rémunération attendu en trésorerie.

L'EFN exclut les éléments suivants :

- Les actifs et passifs de retraite qui relèvent de la norme IAS 19 et sont présentés en note 5.
- Les actifs et passifs financiers de concessions, car ils rémunèrent une prestation de transport ou le droit d'utiliser une infrastructure dans le cadre d'un accord de concession.
- Les créances financières de location et les obligations locatives qui rémunèrent le droit d'utilisation accordé sur un actif sous-jacent dans le cadre d'un contrat de location.
- Les engagements de rachats de participations ne donnant pas le contrôle, car ce sont des transactions sur les capitaux propres, qui ne consistent pas en un contrat d'échange de trésorerie. De façon cohérente avec l'exclusion des capitaux propres de l'EFN, les passifs financiers qui résultent de ces transactions sont également exclus de l'endettement financier net.

- Les placements dans les instruments de capitaux propres, correspondant aux participations non consolidées.

- Les actifs et passifs financiers relatifs aux partenariats publics privés (PPP) pendant la phase de construction. En effet, pendant cette phase, les paiements sont suspendus à l'achèvement et la réception des travaux de construction. Les passifs financiers reflètent une relation client fournisseur plutôt qu'une relation prêteur emprunteur. Une fois la construction achevée et acceptée, les paiements deviennent inconditionnels et suivent un échéancier similaire à celui de l'amortissement d'un emprunt ou d'un prêt et non à celui d'une dette fournisseur. Les créances et dettes PPP postérieures à la période de construction changent ainsi de nature pour refléter, en substance, des échanges de flux de trésorerie. Elles rentrent alors dans le calcul de l'EFN.

6.1.1 Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net contient :

- les intérêts payés sur la dette financière du Groupe ;
- les produits de la créance sur la CDP (voir note 6.1.2.1) ;
- et les intérêts perçus sur la trésorerie disponible.

Ces éléments sont présentés après opérations de couverture et y compris variation de valeur des instruments dérivés ne répondant pas aux conditions pour être qualifiés de couverture en IFRS. Le résultat de juste valeur et couverture enregistre les résultats sur instruments financiers à la juste valeur par le résultat, la part inefficace des couvertures et la variation de juste valeur des dettes en option juste valeur.

Le coût de l'endettement financier net est constitué de la façon suivante :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Résultat de juste valeur et couverture	-142	56	-198
Gains et pertes sur instruments dérivés	40	272	-232
Gains et pertes sur éléments couverts en juste valeur	-273	-193	-80
Gains et pertes sur instruments de capitaux propres à la juste valeur par résultat	-4	-12	8
Gains et pertes sur instruments de dette à l'actif à la juste valeur par résultat	1	4	-3
Gains et pertes sur passifs financiers à la juste valeur par résultat	3	1	2
Autres gains et pertes de juste valeur	91	-17	108
Coût de l'endettement financier net	-1 538	-1 501	-37
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur actifs financiers au coût amorti</i>	<i>86</i>	<i>77</i>	<i>10</i>
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur passifs financiers au coût amorti</i>	<i>-1 705</i>	<i>-1 638</i>	<i>-67</i>
Autres charges et produits financiers	-173	-7	-166
<i>Dont charges d'intérêts sur les obligations locatives (*)</i>	<i>-145</i>		
Coût de l'endettement financier net et autres	-1 853	-1 452	-401

(*) La mise en oeuvre de la norme IFRS 16 s'accompagne par des informations complémentaires en annexes pour ce qui concerne le coût de l'EFN. Les données comparatives ne sont pas retraitées (voir note 1.2)

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Charges financières	-2 301	-2 089	-211
Produits financiers	448	637	-189
Coût de l'endettement financier net et autres	-1 853	-1 452	-401

6.1.2 Calcul de l'endettement financier net

Les tableaux qui suivent présentent les catégories et classes des actifs et passifs financiers ainsi que les modalités de leur évaluation à la juste valeur. Les éléments exclus de l'EFN n'apparaissent ni dans la colonne « EFN » ni dans le sous-total « Endettement financier net du groupe ».

La classification et l'évaluation des actifs financiers requièrent de procéder à l'analyse des flux de trésorerie générés par ces actifs, et du modèle de gestion qui leur est appliqué.

L'analyse des flux de trésorerie consiste à définir si l'actif financier génère uniquement des flux de remboursement du principal et des versements d'intérêts associés. Ces actifs sont dits SPPI (Seulement Paiement du Principal et de ses Intérêts).

L'analyse du modèle de gestion a pour effet de déterminer si l'actif financier est détenu par le Groupe afin de :

- Collecter les flux contractuels générés par l'actif financier ;
- Collecter les flux contractuels générés par l'actif financier et suite à sa vente ;
- Tout autre objectif de détention, notamment pour des raisons de transaction et d'optimisation à court terme.

Cette double analyse est de nature à déterminer la méthode d'évaluation applicable à chaque actif financier :

- Evaluation au coût amorti ;
- Evaluation à la juste valeur par la contrepartie des autres éléments du résultat global ;
- Evaluation à la juste valeur par la contrepartie du compte de résultat.

Par ailleurs, les instruments de dette à l'actif (prêts, créances, obligations et autres titres) évalués au coût amorti sont soumis au modèle de dépréciation pour pertes

attendues. Ces dépréciations, représentatives du risque de crédit de la contrepartie, sont comptabilisées par la contrepartie du compte de résultat dès l'octroi des prêts et créances ou acquisition des titres, sans qu'une indication objective de dépréciation ne soit identifiée. Elles sont estimées à hauteur des pertes de crédit que le Groupe s'attend à subir sur un horizon d'un an, sur la base des données historiques ou de la notation financière de la contrepartie. En cas de dégradation significative du risque de crédit, elles sont réévaluées de manière à représenter la perte attendue sur la durée de vie de l'actif financier. Le Groupe ne comptabilise pas de dépréciation pour pertes attendues sur les actifs financiers suivants :

- Les actifs détenus vis-à-vis d'une contrepartie publique présentant un risque de crédit négligeable ;
- Les actifs détenus vis-à-vis d'une entité entrant dans le périmètre de consolidation du Groupe ;
- Les actifs dont la perte attendue estimée n'est pas significative.

En cas d'indication objective d'une dépréciation, matérialisée par une baisse significative ou durable de la valeur de l'actif, une dépréciation est comptabilisée par le résultat, représentant la perte de valeur avérée. Une indication objective résulte de la connaissance par le Groupe de difficultés financières du débiteur (défaut de paiement, liquidation...).

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

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

Les achats « normalisés » sont enregistrés à leur date de

règlement.

Le niveau de la hiérarchie utilisé pour calculer la juste valeur des instruments financiers, qu'ils soient comptabilisés à la juste valeur ou au coût amorti, est indiqué par catégorie, trois différents niveaux étant prévus par la norme IFRS 13 :

- Niveau 1 : juste valeur évaluée à partir de cours cotés par référence au cours de bourse à la date de clôture pour les instruments financiers cotés.
- Niveau 2 : juste valeur évaluée à partir de données observables directement ou indirectement sur le marché mais qui ne sont pas des cours cotés. Il est utilisé pour les instruments financiers non cotés pour lesquels il existe des instruments cotés similaires en nature et maturité et par référence au cours de bourse de ces instruments.
- Niveau 3 : juste valeur déterminée à partir de techniques de valorisation non basées sur des données observables de marché. Il est utilisé pour les autres instruments non cotés. La juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que l'actif net réévalué, les flux de trésorerie actualisés ou les modèles d'évaluation retenus pour les options.

31/12/2019				Instruments financiers				Total	Juste valeur			
Rubrique au bilan et classes d'instruments				A la juste valeur par capitaux propres	A la juste valeur par résultat	Dérivés qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	
En millions d'euros	Note	Non courant	Courant	EFN	Au coût amorti							
Créances des partenariats publics privés (PPP)	6.1.2.1	2 250	268	2 518	-	2 518	-	2 518	2 518	-	2 518	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	6.1.2.1	965	542	1 507	-	1 507	-	1 507	1 756	-	1 756	-
Cash collatéral actif		-	1 623	1 623	-	1 623	-	1 623	1 623	1 142	480	-
Autres prêts et créances	6.1.2.1	1 029	84	1 112	-	1 112	0	1 112	1 123	1	1 121	2
Actifs financiers de concession	3.3	966	53	-	-	1 019	-	1 019	1 038	-	1 038	-
Créances financières de location		9	1	-	-	11	-	11	-	-	-	-
Titres de dettes	6.1.2.3	161	-	161	-	-	161	161	161	-	77	84
Sous-total instruments de dette		5 380	2 571	6 921	-	7 789	161	7 950	8 219	1 143	6 989	87
Actifs de retraite	5	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Placements dans des instruments de capitaux propres	6.1.2.2	194	0	-	173	-	20	194	194	4	22	168
Instruments de transaction	6.1.2.3	-	6	6	-	-	6	6	6	6	-	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	6.3	1 349	148	1 498	-	-	1 498	1 498	1 498	-	1 498	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction	6.3	626	152	778	-	-	778	778	778	-	778	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.1.2.5	-	7 754	7 754	-	-	7 754	7 754	7 754	6 749	1 005	0
Total des actifs financiers courants et non courants		7 562	10 630	16 956	173	7 789	8 719	18 179	18 448	7 902	10 291	255
Emprunts obligataires		58 826	5 633	64 459	-	64 312	147	64 459	75 673	-	75 673	-
Emprunts auprès des établissements de crédit		3 461	250	3 711	-	3 711	-	3 711	3 771	0	3 771	-
Dettes de financement des immobilisations		117	105	223	-	223	-	223	223	-	223	-
Sous-total emprunts	6.1.2.4	62 404	5 989	68 393	-	68 246	147	68 393	79 667	0	79 667	-
dont :		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- ne faisant pas l'objet d'une couverture		46 787	4 181	50 968	-	50 968	-	50 968	61 913	0	61 912	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de flux de trésorerie		11 337	1 771	13 108	-	13 108	-	13 108	13 370	-	13 370	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur		4 136	34	4 170	-	4 170	-	4 170	4 236	-	4 236	-
- évalués selon l'option "juste valeur"(*)		145	2	147	-	-	147	147	147	0	147	-
Juste valeur négative des dérivés de couverture	6.3	2 860	66	2 925	-	-	2 925	2 925	2 925	-	2 925	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction	6.3	539	125	663	-	-	663	663	663	-	663	-
Emprunts et dettes financières		65 803	6 180	71 982	-	68 246	810	71 982	83 256	0	83 256	-
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	6.1.2.5	-	2 673	2 673	-	2 673	-	2 673	2 673	481	2 192	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	6.1.2.4	1 839	-	-	1 839	-	-	1 839	1 839	-	-	1 839
Obligations locatives		3 137	913	-	-	4 050	-	4 050	-	-	-	-
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	6.1.2.1	2 353	279	2 582	-	2 631	-	2 631	2 631	-	2 631	-
Total des passifs financiers courants et non courants (**)		73 131	10 045	77 237	1 839	77 601	810	83 176	90 399	481	88 079	1 839
Endettement financier net du groupe		61 726	-1 446	60 281	-	66 732	-7 888	60 271	71 294	-7 417	78 797	-87

Le Groupe ne désigne pas d'actifs financiers à la juste valeur par résultat.

(*) La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 124 M€. Ces dettes ont été désignées à la juste valeur lors de la comptabilisation initiale.

(**) Y compris les obligations locatives présentées sur une ligne dédiée de l'état de situation financière consolidée.

31/12/2018				Instruments financiers				Total	Juste valeur			
Rubrique au bilan et classes d'instruments				A la juste valeur par capitaux propres	Au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Dérivés qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
En millions d'euros	Note	Non courant	Courant	EFN								
Créances des partenariats publics privés (PPP)	6.1.2.1	2 384	266	2 650	-	2 650	-	2 650	2 650	-	2 650	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	6.1.2.1	1 478	42	1 520	-	1 520	-	1 520	1 841	-	1 841	-
Cash collatéral actif		-	1 527	1 527	-	1 527	-	1 527	1 527	1 120	408	-
Autres prêts et créances	6.1.2.1	863	245	1 108	-	1 104	4	1 108	1 122	0	1 120	2
Actifs financiers de concession	3.3	923	137	-	-	1 060	-	1 060	1 114	-	1 114	-
Titres de dettes	6.1.2.3	72	-	72	-	-	72	72	72	-	72	0
Sous-total prêts et créances		5 720	2 217	6 878	-	7 861	76	7 937	8 325	1 120	7 203	2
Actifs de retraite	5	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Placements dans des instruments de capitaux propres	6.1.2.2	198	0	-	171	-	26	197	197	8	22	168
Instruments de transaction	6.1.2.3	-	2	2	-	-	2	2	2	2	0	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	6.3	1 071	393	1 464	-	-	1 464	1 464	1 464	-	1 464	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction	6.3	689	216	906	-	-	906	906	906	-	906	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.1.2.5	-	8 197	8 197	-	-	8 197	8 197	8 197	7 148	1 048	0
Total des actifs financiers courants et non courants		7 692	11 025	17 446	171	7 861	9 208	18 703	19 091	8 278	10 643	171
Emprunts obligataires		56 676	3 563	60 239	-	60 091	148	60 239	68 723	-	68 723	-
Emprunts auprès des établissements de crédit		2 475	355	2 830	-	2 830	-	2 830	2 839	0	2 839	-
Dettes de location-financement		404	90	493	-	493	-	493	494	-0	494	-
Sous-total emprunts	6.1.2.4	59 555	4 008	63 563	-	63 415	148	63 563	72 056	0	72 056	-
dont :		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- ne faisant pas l'objet d'une couverture		44 044	1 937	45 982	-	45 982	-	45 982	54 105	0	54 105	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de flux de trésorerie		10 921	1 574	12 495	-	12 495	-	12 495	12 769	-	12 769	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur		4 444	495	4 939	-	4 939	-	4 939	5 034	0	5 034	-
- évalués selon l'option "juste valeur"(*)		146	2	148	-	-	148	148	148	0	148	-
Juste valeur négative des dérivés de couverture	6.3	2 680	93	2 773	-	-	2 773	2 773	2 773	-	2 773	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction	6.3	540	121	661	-	-	661	661	661	-	661	-
Emprunts et dettes financières		62 774	4 221	66 996	-	63 415	808	66 996	75 490	0	75 489	-
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	6.1.2.5	-	4 380	4 380	-	4 380	-	4 380	4 380	468	3 912	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	6.1.2.4	1 558	-	-	1 558	-	-	1 558	1 558	-	-	1 558
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	6.1.2.1	2 438	279	2 717	-	2 717	-	2 717	2 717	-	2 717	-
Total des passifs financiers courants et non courants		66 770	8 881	74 093	1 558	70 512	808	75 651	84 145	468	82 118	1 558
Endettement financier net du groupe		58 654	-2 008	56 647	-	63 711	-8 373	56 647	64 807	-7 802	72 611	-2

Le Groupe ne désigne pas d'actifs financiers à la juste valeur par résultat.

(*) La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 120 M€. Ces dettes ont été désignées à la juste valeur lors de leur comptabilisation initiale.

6.1.2.1 Actifs financiers au coût amorti

Les prêts, créances et titres de dette sont comptabilisés à leur coût amorti au bilan dès lors qu'ils ne génèrent que des flux de trésorerie représentatifs du remboursement du capital et de ses intérêts (SPPI), et qu'ils sont détenus dans le seul objectif de collecter ces mêmes flux de trésorerie.

Créances et dettes de partenariat public privé (PPP)

Dans le cadre de son activité infrastructure, le groupe est entré dans des contrats de partenariat public privé (PPP) via l'EPIC SNCF Réseau pour les projets relatifs :

- À la ligne à grande vitesse (LGV) Bretagne-Pays-de-Loire (BPL) avec le constructeur Eiffage.

- À la LGV pour le Contournement Nîmes Montpellier (CNM) avec le constructeur Oc'Via.

- Au Global System for Mobile communication for Railways (GSM-R) avec le constructeur Synerail.

Une partie des projets est pré financée par les constructeurs, lesquels projets sont subventionnés par l'État et les collectivités territoriales. Au fur et à mesure de l'avancement des travaux, le Groupe constate, en conséquences :

- Le montant des subventions à appeler auprès de l'État et des collectivités territoriales sur la ligne « Créances des partenariats publics privés » au sein de ses actifs financiers courants et non courants, dont 1 114 M€ pour BPL, 1 083 M€ pour CNM et 320 M€ pour GSM-R (respectivement 1 155 M€, 1 119 M€ et 375 M€ au 31 décembre 2018).

- Les montants dus aux constructeurs sur la ligne « Dettes des partenariats publics privés » au sein de ses passifs financiers courants et non courants.

Concernant BPL et CNM, SNCF Réseau reçoit les subventions et rembourse les dettes financières associées (mêmes montants que les subventions) depuis 2017, année d'achèvement des projets. Concernant GSM-R, le montant de la subvention à recevoir est inférieur à la dette financière associée car le projet n'est pas financé à 100%. Les échéanciers de paiement sont les mêmes pour les créances et les dettes.

Les informations relatives aux investissements réalisés et subventions d'investissement constatées dans les comptes consolidés annuels sont données en notes 4.1.2 et 4.3.

Des réclamations ont été reçues par l'entreprise au titre des exercices 2015 et 2016 pour PPP CNM et BPL pour un montant total de 634 M€. Ces réclamations sont, en grande partie, contestées par l'entreprise et seule la partie acceptée a fait l'objet d'une comptabilisation.

Créance sur la caisse de la dette publique

Conformément au contrat de plan signé en 1990 entre l'État français et SNCF Mobilités (anciennement SNCF), il avait été créé au 1^{er} janvier 1991, un service annexe d'amortissement de la dette (SAAD), dont la vocation était d'isoler une part de la dette de SNCF Mobilités.

Lors de la construction du bilan d'ouverture IFRS au 1^{er} janvier 2006 de SNCF Mobilités, la dette provenant du SAAD a été intégrée au bilan de l'EPIC Mobilités. Parallèlement, la confirmation de l'engagement de l'État à contribuer à l'amortissement et à la charge de la dette de ce Service Annexe a conduit à reconnaître une créance au titre des versements attendus de l'État.

Dans le courant du mois de décembre 2007, afin d'apporter une solution pérenne et définitive au devenir des engagements de l'État et du financement des dettes

du SAAD, une série d'opérations a été réalisée aboutissant à substituer la créance envers l'État par une créance envers la Caisse de la dette publique (CDP) dont les modalités sont le reflet des engagements vis-à-vis des tiers qui sont cantonnés dans le SAAD.

A l'issue de ces opérations, SNCF Mobilités :

- reste endettée vis-à-vis des détenteurs de titres avec les contreparties bancaires des instruments financiers à terme (contrats d'échange de devises et de taux d'intérêt) qu'elle a nouées ;

- détient une créance sur la CDP reflétant exactement le montant ainsi que les caractéristiques de la dette qui était portée par le SAAD et portant aussi les dérivés associés.

Les modalités de comptabilisation de la créance sont restées inchangées par rapport à celles qui avaient été retenues lors de la constatation d'une créance au titre des versements attendus de l'État au bilan d'ouverture IFRS au 1^{er} janvier 2006, à savoir :

- la créance est enregistrée, à la date des transferts, à la juste valeur des dettes transférées ; elle est ensuite comptabilisée au coût amorti ;

- les instruments dérivés attachés à la créance sont enregistrés à la juste valeur, les variations de valeur étant enregistrées en résultat.

Les valeurs nettes comptables s'entendent hors instruments dérivés.

Autres prêts et créances

Les autres prêts et créances incluent les créances rattachées à des participations, les prêts « aides à la construction », les autres prêts et les dépôts de garantie (hors « cash collatéral actifs ») ainsi que le portage « EOLE ». Pour l'essentiel, ces instruments financiers sont évalués initialement à la juste valeur puis au coût amorti calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif (TIE). Lorsqu'ils sont non SPPI, ces actifs sont évalués à leur juste valeur (voir note 6.1.2.3).

Ces instruments sont présentés en actifs non courants, excepté ceux dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de la clôture, qui sont classés en actifs courants.

6.1.2.2 Actifs financiers à la juste valeur par capitaux propres

Les instruments de dette à l'actif (autres prêts et créances, titres de dette), dès lors qu'ils ne génèrent que des flux de trésorerie représentatifs du remboursement du capital et de ses intérêts (SPPI), et qu'ils sont détenus dans le double objectif de collecter ces mêmes flux de trésorerie et le produit de leur cession ultérieure, sont comptabilisés à leur juste valeur par la contrepartie des capitaux propres recyclables.

Les instruments de capitaux propres (actions et participations non consolidées) peuvent être évalués à la juste valeur par capitaux propres non recyclables sur choix irrévocable du Groupe. Ce choix est effectué titre par titre. Au 31 décembre 2019, le Groupe ne détient pas d'instruments de dette évalués à la juste valeur par capitaux propres.

Les placements dans des instruments de capitaux propres comprennent les titres de participation du Groupe dans le capital de sociétés non consolidées pour 173 M€ (170 M€ au 31 décembre 2018), que le Groupe détient sans en rechercher un profit à court terme (notamment les ESH décrites en note 10.2), et qui ne sont pas destinés à être cédés.

Ces titres de participation sont évalués à la juste valeur à chaque clôture, et les variations de juste valeur sont portées directement dans les capitaux propres, dans un compte spécifique en autres éléments du résultat global. La juste valeur est déterminée en fonction des critères financiers les plus appropriés à la situation particulière de chaque société. Elle est ainsi évaluée suivant le niveau 1 lorsque des cours cotés sont disponibles, suivant le niveau 2 lorsque les prix de transactions similaires sont observables sur le marché, et, à défaut, suivant le niveau 3, notamment sur la base des perspectives de rentabilité ou de la quote-part des capitaux propres lorsqu'elle donne une bonne indication de la valeur de marché de la participation. En cas de cession, les montants constatés en capitaux propres ne sont pas repris en résultat. La plus ou moins-value réalisée est ainsi maintenue dans les capitaux propres.

Ces instruments ne font l'objet d'aucune dépréciation pour perte de valeur.

6.1.2.3 Actifs à la juste valeur par le résultat

Les actifs financiers qui ne génèrent pas que des flux de remboursement du principal et de ses intérêts (non SPPI), ainsi que ceux détenus pour en tirer un profit à court terme (actifs de transaction), sont comptabilisés à la juste valeur par la contrepartie du compte de résultat.

Les actifs dits non SPPI comprennent les obligations remboursables en actions, les parts détenues par le Groupe dans les fonds de capital investissement, ainsi que les actions et titres de participation pour lesquels le Groupe n'a pas fait le choix d'une évaluation à la juste valeur par la contrepartie des capitaux propres (Voir note 6.1.2.2).

Les actifs de transaction comprennent des actifs que le Groupe a l'intention de revendre dans un terme proche afin de réaliser une plus-value, et des actifs volontairement classés dans cette catégorie quand les critères requis sont réunis.

En particulier, la trésorerie du groupe SNCF fait l'objet d'une gestion globale, définie dans un cadre général de gestion des risques de marché approuvé par son Conseil d'Administration, combinant des placements en titres de créances négociables et en OPCVM monétaires. Sa performance est mesurée, à l'instar de celle des OPCVM, en référence à l'EONIA (Euro Overnight Index Average). Les OPCVM étant enregistrés sur la base d'une valeur liquidative qui tient compte de la juste valeur du portefeuille, et afin d'obtenir une cohérence d'ensemble, les placements dont l'échéance à la date d'origine est supérieure à trois mois sont enregistrés volontairement dans cette catégorie.

6.1.2.4 Passifs financiers courants et non courants

Les passifs financiers sont évalués selon l'une des modalités suivantes :

- A la juste valeur par la contrepartie du compte de résultat pour les passifs émis à des fins de transaction et ceux que le Groupe choisit d'évaluer à la juste valeur sur option lorsque les critères requis sont réunis;
- Au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif (TIE) pour les autres passifs financiers.

Les passifs financiers incluent les dépôts de garantie reçus afférents aux instruments dérivés. L'encours de ces dépôts (cash collatéral passif) est inclus dans l'agrégat « Dettes de trésorerie passive ».

Les emprunts et autres passifs financiers sont évalués initialement à la juste valeur minorée des frais de

transaction puis au coût amorti, calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

Certains emprunts font l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur ou d'une couverture de flux de trésorerie. En outre, certains emprunts, qui comportent des dérivés incorporés détachables qui font l'objet d'une couverture sont comptabilisés à leur juste valeur (option « fair value »). Cette option est utilisée lorsque les dettes en cause comportent un dérivé incorporé modifiant de manière significative les flux de trésorerie qui seraient autrement exigés par le contrat ou lorsque le Groupe est dans l'incapacité d'évaluer séparément le dérivé incorporé. La variation de cette juste valeur est enregistrée en résultat financier, hormis la composante du risque de crédit propre qui est à comptabiliser directement dans les capitaux propres. Cette option ne concernant que des dettes de l'EPIC Mobilités, le Groupe considère qu'il n'existe pas de variation de valeur attribuable au risque de crédit propre.

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

Les normes IFRS 10 « États financiers consolidés » et IAS 32 « Instruments financiers : présentation » conduisent le Groupe, en l'état actuel des textes, à enregistrer les engagements d'achat de participations ne donnant pas le contrôle fermes ou conditionnels parmi les passifs financiers avec pour contrepartie une réduction des participations ne donnant pas le contrôle. Lorsque la valeur de l'engagement excède le montant des participations ne donnant pas le contrôle, le solde est comptabilisé en diminution des capitaux propres du Groupe. A chaque clôture, la juste valeur des engagements d'achats de participations ne donnant pas le contrôle est revue. Elle est évaluée suivant le niveau 1 lorsque des cours cotés sont disponibles, suivant le niveau 2 lorsque l'engagement provient d'une transaction récente, et, à défaut, suivant le niveau 3. Le passif financier correspondant est ajusté en contrepartie des capitaux propres.

6.1.2.5 Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Pour ces titres, la juste valeur retenue est la valeur liquidative des OPCVM. Elle relève du niveau 1 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 72 d'IFRS 13. En revanche, compte tenu de leur durée résiduelle à la clôture, les autres placements, notamment les titres de créance négociables, sont comptabilisés à leur valeur nominale, le Groupe considérant qu'elle constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché.

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

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à trois mois (*)	4 499	4 291	209
Disponibilités	3 254	3 906	-651
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière	7 754	8 197	-443
Intérêts courus à payer	-1	-1	0
Concours bancaires courants	-480	-467	-12
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie	7 273	7 728	-455

(*) Y compris dépôts et billets de trésorerie

Pour les placements constitutifs de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, le Groupe considère que pour les titres de créances négociables, la valeur nominale constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché. Le risque de variation de valeur est non significatif pour ces instruments. Les SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie sont évaluées à la juste valeur et se montent à 3 173 M€ au 31 décembre 2019 (3 389 M€ au 31 décembre 2018).

Afin de se financer et de gérer sa trésorerie, SNCF Réseau a recours à des instruments de financement et de placement à court terme tant domestiques qu'internationaux sous la forme de « Billets de Trésorerie » et de « Commercial 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.

Les flux de trésorerie provenant de l'activité dégagent une entrée nette de trésorerie de 5 172 M€ en 2019 (3 652 M€ en 2018). Ils proviennent principalement de la capacité d'autofinancement pour 3 551 M€ (2 217 M€ en 2018).

Les flux de trésorerie liés aux investissements sont négatifs de 5 403 M€ en 2019 (négatifs de 3 652 M€ en 2018).

– Les décaissements proviennent principalement :

- des investissements corporels et incorporels pour 8 371 M€ en 2019 (7 794 M€ en 2018) ; ils sont détaillés en note 4.1.3 ;
- des nouveaux actifs financiers de concession pour 1 494 M€ en 2019 (1 028 M€ en 2018) ;
- une variation des actifs de trésorerie pour 98 M€ en 2019 (178 M€ en 2018) ;
- des incidences des variations de périmètre pour 281 M€ en 2019, liées principalement à l'acquisition de l'entité EFFIA Belgium (0 M€ en 2018).

– Ils sont compensés par :

- des incidences des variations de périmètre pour 0 M€ en 2019 (614 M€ en 2018, liées principalement à la cession de la foncière VESTA)
- des cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles pour 350 M€ en 2019 contre 366 M€ en 2018 ;
- des subventions d'investissement reçues pour 3 120 M€ en 2019 contre 2 413 M€ en 2018 ;
- des encaissements sur les actifs financiers de concession pour 1 508 M€ en 2019 contre 1 379 M€ en 2018.

Les flux liés au financement du Groupe sont négatifs de 238 M€ en 2019 (ils étaient négatifs de 1 991 M€ en 2018). Ils proviennent principalement :

- du paiement des intérêts financiers nets pour 1 648 M€ (1 590 M€ en 2018) ;
- des remboursements de dettes de trésorerie pour 1 682 M€ (contre une augmentation de 266 M€ en 2018) ;
- de remboursements d'emprunts nets des encaissements sur créances CDP pour 3 039 M€ (2 441 M€ en 2018). Les encaissements sur la créance CDP s'élèvent à 0 M€ (0 M€ en 2018) ;
- de nouveaux emprunts, nets des frais et primes d'émission, pour 7 780 M€ (2 593 M€ en 2018) dont 5 943 M€ d'emprunts obligataires levés par SNCF Réseau (2 277 M€ en 2018), 1 262 M€ d'emprunts auprès des établissements de crédit souscrits par ERMEWA (159 M€ en 2018) et 10 M€ d'emprunts obligataires levés par la société SNCF Mobilités (8 M€ en 2018).

6.1.2.6 Variations des passifs issus des activités de financement

Le rapprochement entre les soldes d'ouverture et de clôture de l'état de situation financière consolidé des passifs issus des activités de financement et des actifs financiers qui couvrent ces passifs s'établit comme suit :

En millions d'euros	31/12/18	Flux de trésorerie liés aux activités de financement							Variations non monétaires					31/12/19
	Total	Émissions d'emprunts	Remboursements d'emprunts	Encaissements / (décaissements) sur créances et dettes PPP	Intérêts financiers nets versés	Remboursement des obligations locatives	Intérêts versés sur obligations locatives	Variation des dettes de trésorerie	Variations de juste valeur	Variation des taux de change	Variations de périmètre	Variation non monétaire des locations	Autres	Total
Passifs (A)	75 183	7 781	-3 047	-282	117	-918	18	-1 682	673	64	132	769	3 890	82 697
Emprunts obligataires	60 239	5 953	-1 895	0	-32	0	0	0	184	0	0	0	11	64 459
Emprunts auprès des établissements de crédit	2 830	1 806	-1 081	0	-1	0	0	0	-46	34	177	0	-8	3 711
Dettes de financement des immobilisations	493	22	-71	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-222	223
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	3 912	0	0	0	0	0	0	-1 682	-40	0	0	0	2	2 192
Obligations locatives	0	0	0	0	0	-918	18	0	-3	26	-45	769	4 202	4 050
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 558	0	0	0	0	0	0	0	283	0	0	0	0	1 840
Dettes des partenaires publics privés (PPP)	2 717	0	0	-282	0	0	0	0	147	0	0	0	50	2 631
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	3 433	0	0	0	150	0	0	0	148	3	0	0	-145	3 589
Actifs (B)	6 586	0	-8	-275	175	0	0	0	13	0	0	0	-155	6 337
Créance sur la Caisse de la dette publique	1 520	0	0	0	0	0	0	0	-14	0	0	0	0	1 507
Créances des partenaires publics privés (PPP)	2 650	0	0	-275	0	0	0	0	143	0	0	0	0	2 518
Autres prêts et créances - ICNE	5	0	0	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Dépôts et cautionnements	43	0	-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	2 369	0	0	0	176	0	0	0	-116	0	0	0	-154	2 276
Produits et charges financiers (C)		0	0	0	-1 591	0	-145	0	0	0	0	0	0	
Charges		0	0	0	-1 926	0	-145	0	0	0	0	0	0	
Produits		0	0	0	336	0	0	0	0	0	0	0	0	
Flux de financement dans l'EFT (A - B + C)	68 596	7 781	-3 039	-8	-1 649	-918	-127	-1 682	660	64	132	769	4 044	76 359

31/12/17		Flux de trésorerie liés aux activités de financement					Variations non monétaires					31/12/18	
En millions d'euros	Total	Émissions d'emprunts	Remboursements d'emprunts	Encaissements / (décaissements) sur créances et dettes PPP	Intérêts financiers nets versés	Variation des dettes de trésorerie	Variations de juste valeur	Variation des taux de change	Variations de périmètre	Variation non monétaire des locations		Autres	Total
Passifs (A)	74 755	2 593	-2 439	-275	-218	-266	539	-3	23	46	428	75 183	
Emprunts obligataires	59 727	2 285	-1 952	0	-70	0	87	0	0	0	162	60 239	
Emprunts auprès des établissements de crédit	2 563	294	-60	0	1	0	17	-2	19	0	-2	2 830	
Dettes de location-financement	858	15	-427	0	0	0	0	-1	5	46	-1	493	
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	4 055	0	0	0	0	-266	123	0	0	0	0	3 912	
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 275	0	0	0	0	0	283	0	0	0	0	1 558	
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	3 542	0	0	0	-150	0	-124	0	0	0	166	3 433	
Dettes des partenaires publics privés (PPP)	2 736	0	0	-275	0	0	153	0	0	0	103	2 717	
Actifs (B)	6 665	0	1	-271	-129	0	95	0	0	0	224	6 586	
Créance sur la Caisse de la dette publique	1 533	0	0	0	0	0	-13	0	0	0	0	1 520	
Autres prêts et créances - ICNE	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	
Dépôts et cautionnements	39	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	43	
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	2 370	0	0	0	-129	0	-41	0	0	0	169	2 369	
Créances des partenaires publics privés (PPP)	2 719	0	0	-271	0	0	149	0	0	0	53	2 650	
Produits et charges financiers (C)		0	0	0	-1 501	0	0	0	0	0	0		
Charges		0	0	0	-1 818	0	0	0	0	0	0		
Produits		0	0	0	317	0	0	0	0	0	0		
Flux de financement dans l'EFT (A - B + C)	68 090	2 593	-2 441	-4	-1 590	-266	444	-4	23	46	204	68 596	

6.1.2.7 Dette qualifiée en dette d'État

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

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

6.2 GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ ET COUVERTURE

La gestion des risques de marché et couverture concerne les ensembles constitués par SNCF Mobilités et ses filiales d'une part et SNCF Réseau d'autre part.

SNCF Mobilités

Pour ce qui concerne SNCF Mobilités, la gestion des risques de marché fait l'objet d'un cadre général, approuvé par son Conseil d'administration et dans lequel

sont définis les principes de gestion des risques de la société qui peuvent être couverts par des instruments financiers.

Sont définis dans ce cadre général, les principes de choix des produits financiers, des contreparties et des sous-jacents pour les produits dérivés.

De manière plus précise, le cadre général définit les limites de risque sur la gestion de la trésorerie euro et devises ainsi que celles relatives à la gestion de l'endettement net à long terme.

En outre, il décrit le système de délégations et de décisions ainsi que le système de reporting et de contrôle et sa périodicité (quotidienne, bimensuelle, mensuelle et annuelle).

SNCF Réseau

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

Ce document précise notamment les orientations de la politique de financement, de trésorerie et de gestion de la dette globale, les principes de gestion et limites autorisées pour les risques de taux, de change et de contrepartie, les opérations d'optimisation, les

instruments autorisés, les montants des plafonds des programmes de financement, les supports de placement, les délégations de pouvoir accordées par le conseil d'administration ainsi que les délégations de signature accordées.

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

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

6.2.1 Gestion des risques de taux d'intérêt

L'optimisation du coût de l'endettement net à long terme est gérée, dans sa composante taux, au travers de la répartition entre le taux fixe et le taux variable. Le Groupe utilise pour cela des instruments fermes et optionnels d'échange de taux d'intérêts dans les limites définies, pour SNCF Mobilités, par le cadre général susvisé.

En terme économique, la part à taux fixe de l'endettement financier net de la société mère au 31 décembre 2019 est de 99,60 % comparée à 99,40 % au 31 décembre 2018. Sur

ce même périmètre, le taux de revient s'établit à 2,94 % pour l'exercice 2019 contre 3,41 % pour l'exercice 2018.

Le niveau historiquement bas des taux d'intérêt actuels et la volonté de préserver les équilibres économiques à long terme, ont conduit le Conseil d'Administration de SNCF Réseau à opter pour une répartition de sa dette nette en valeur de remboursement à 90 % à taux fixe, 6 % à taux variable et 4 % indexée sur l'inflation. Un intervalle limité autour de chacun de ces seuils est autorisé par le Conseil d'Administration. Le respect de cette répartition est contrôlé quotidiennement. Pour atteindre cette répartition, SNCF Réseau peut utiliser des produits dérivés optionnels ou d'échange de taux d'intérêt (swaps), dans une optique de couverture.

Analyse de sensibilité

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

- à l'endettement net à taux variable après prise en compte des couvertures de juste valeur ;
- aux dettes en juste valeur sur option ;
- aux instruments dérivés non qualifiés de couverture au sens de la norme IFRS 9.

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

L'analyse de sensibilité a été déterminée sur la base d'une translation à la hausse et à la baisse de la courbe des taux d'intérêts de 50 points de base (bp) à la clôture, et se décompose de la manière suivante :

en millions d'euros	31/12/2019				31/12/2018			
	+50 bp	Réserves recyclables	- 50 bp	Réserves recyclables	+50 bp	Réserves recyclables	- 50 bp	Réserves recyclables
Instruments financiers à taux variable (après prise en compte des couvertures de juste valeur)	2	0	-3	0	12	0	-9	0
Dettes en juste valeur sur option	3	0	-3	0	4	0	-4	0
Dérivés non qualifiés de couverture	8	0	-9	0	17	0	-32	0
Dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie	25	775	-29	-862	24	695	-28	-775
Total	39	775	-44	-862	56	695	-72	-775

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

en millions d'euros	Structure initiale de la dette		Structure après couverture IFRS	
	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2018
Taux fixe	60 073	55 635	60 220	54 670
Taux variable	4 566	4 197	6 056	6 785
Taux d'inflation	3 754	3 731	2 117	2 108
Total des emprunts	68 393	63 563	68 393	63 563

6.2.2 Gestion des risques de change

Les opérations libellées en monnaies étrangères sont converties par la filiale dans sa monnaie fonctionnelle au cours du jour de la transaction.

Les éléments monétaires du bilan sont réévalués au cours de clôture de chaque arrêté comptable. Les écarts de change correspondants sont enregistrés au compte de

résultat ou comme une composante distincte des capitaux propres s'ils sont relatifs à des opérations de couverture qualifiées en IFRS d'investissements nets ou de flux de trésorerie.

Les activités commerciales du Groupe ne génèrent pas de risque de change significatif.

En dehors des filiales qui opèrent dans leur propre pays, l'endettement net du Groupe en devises autre que l'euro est géré en fonction de la limite de risque admissible

définie, pour SNCF Mobilités et SNCF Réseau, par le même cadre général. Le Groupe utilise pour cela des contrats d'échange de devises, généralement mis en place dès l'émission des emprunts.

Au 31 décembre 2019, la part de l'endettement financier net restant en devises, pour l'EPIC Mobilités, après couverture par contrat d'échange de devises, augmente et s'élève à 0,08 % (0,18 % au 31 décembre 2018).

Dans le cadre de sa stratégie financière visant à diversifier son accès aux ressources et optimiser son coût de

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

<i>en millions d'euros</i>	Structure initiale de la dette		Structure après couverture de change	
	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2018
Euro	55 964	50 899	67 865	62 669
Franc suisse	1 655	2 671	0	0
Dollar américain	3 355	2 786	65	364
Dollar canadien	226	245	0	32
Livre sterling	5 785	5 534	362	391
Yen	711	727	0	0
Dollar australien	116	118	59	62
Dollar hong-kong	256	249	0	0
Couronne norvégienne	61	61	0	0
Couronne suédoise	222	226	0	0
Dollar de Singapour	0	0	0	0
Autres	42	45	42	45
Total des emprunts	68 393	63 563	68 393	63 563

Pour ce qui concerne SNCF Mobilités, la dette en Livre sterling est totalement couverte par des actifs en Livre sterling, et les dettes en Dollar sont partiellement couvertes par des actifs en Dollar.

Pour ce qui concerne SNCF Réseau, le risque de change lié aux ressources levées en devises est couvert par le biais de couvertures de change qui transforment ces ressources en euros.

6.2.3 Gestion du risque sur matières premières

Pour ses besoins de production, le Groupe est exposé aux risques de variations des cours des produits pétroliers. Ce risque est géré par l'utilisation d'instruments financiers dérivés fermes ou optionnels (contrats d'échange, options, prix plancher, prix plafond).

– Pour l'année 2019 et dans un contexte de forte tension économique, une couverture de flux de trésorerie a été initiée pour un volume de 9 600 tonnes, par la mise en place de dérivés, entraînant une juste valeur passive de 0,51 M€ à fin 2018. Cette couverture a été échue au 31 décembre 2019.

Pour l'année 2020, aucun nouveau contrat de couverture n'a encore été conclu au 31 décembre 2019.

– Chez Keolis, neuf tunnels de couverture gasoil à prime nulle, pour un volume de 8 614 tonnes de gasoil au 31 décembre 2019, ont été mis en place par Keolis SA et désignés en tant que couverture de flux de trésorerie. Ces tunnels sont comptabilisés en tant que créances d'exploitation et présentent une juste valeur de + 0,2 M € à fin décembre. Les dates d'échéance de ces tunnels sont comprises entre le 30 juin 2020 et le 31 décembre 2020.

Pour rappel, Keolis avait mis en place et désigné en tant que couverture de flux de trésorerie treize tunnels de couverture gasoil à prime nulle, pour un volume de 7 961 tonnes de gasoil au 31 décembre 2018. Ces tunnels présentaient une juste valeur de - 0,6 M € à fin décembre.

financement, SNCF Réseau émet des emprunts en devises qui font l'objet d'une couverture de change. Les flux en devises (principal et intérêts) sont ainsi couverts par des dérivés de change afin de transformer cette dette en euros.

Le Groupe considère que compte tenu du faible pourcentage représenté par les dettes en devises non couvertes, son résultat n'est pas sensible au risque de change.

– SNCF Énergie, en sa qualité de fournisseur d'électricité aux filiales du Groupe pour les besoins d'énergie de traction sur le réseau français, contractualise des contrats à terme auprès du marché ou des organismes régulateurs. Lorsque les volumes contractualisés sont destinés exclusivement à couvrir les besoins physiques du Groupe, ils ne font pas l'objet d'une qualification en dérivés, en vertu de l'exemption dite « pour usage propre » prévue par la norme IFRS 9. En revanche, lorsque les volumes peuvent faire l'objet d'un débouclage sur le marché dans un objectif d'optimisation financière, ils sont qualifiés de dérivés de transaction.

Au 31 décembre 2019, une variation négative de juste valeur à hauteur de 92 M€ a été reconnue dans le résultat financier du Groupe au titre de ces dérivés.

6.2.4 Gestion du risque de contrepartie

SNCF Réseau est exposé à un risque de contrepartie dans le cadre du placement de ses disponibilités et de la souscription de produits dérivés auprès de ses partenaires financiers, dans l'hypothèse où le débiteur se refuserait à honorer tout ou partie de son engagement ou serait dans l'impossibilité de le respecter. Afin d'encadrer et de limiter ce risque, les instruments de placements et les dérivés ne sont mis en place qu'avec des établissements financiers correspondant aux critères de notation de crédit et de niveau de Fonds Propres validés par le Conseil d'Administration de SNCF Réseau. Un montant limite d'engagement par établissement est décidé en fonction de ces critères. Le respect du seuil autorisé par contrepartie est suivi quotidiennement. Afin de couvrir son risque de contrepartie au titre de ses instruments financiers dérivés, SNCF Réseau procède à des appels de marge auprès de ses contreparties financières dont la notation est inférieure au seuil décidé en Conseil d'Administration. Du collatéral (uniquement sous forme de cash) est appelé à hauteur de la valeur de marché des

portefeuilles d'instruments financiers avec chaque contrepartie avec laquelle SNCF Réseau est en risque.

Pour ce qui concerne SNCF Mobilités, les transactions qui génèrent potentiellement un risque de contrepartie sont essentiellement les placements financiers et les instruments financiers explicités ci-dessous. Le risque de crédit client est limité et présenté en note 4.4.2.

6.2.4.1 Les placements financiers

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

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

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Portefeuille des placements dans les instruments de capitaux propres

Les placements dans les instruments de capitaux propres sont uniquement constitués de titres de participation non consolidés. Une juste valeur de ces instruments est déterminée à chaque clôture.

6.2.4.2 Les instruments financiers dérivés

Les transactions sur les produits dérivés ont pour objet de gérer le risque de taux, de change et de matières premières.

Le cadre général déjà cité précise la procédure d'agrément des contreparties qui repose sur l'analyse

quantitative et qualitative des contreparties. Une limite en volume et durée de placement est également déterminée pour chacune d'elle. La consommation de la limite autorisée, fondée sur les paiements futurs ou sur le coût de remplacement, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting.

Concernant les produits dérivés, l'agrément d'une contrepartie nécessite en outre la signature d'une convention cadre. Un contrat cadre de remise en garantie définissant les modalités de versement/réception de collatéral est signé avec toutes les contreparties bancaires traitant avec l'EPIC SNCF Mobilités d'une part ou l'EPIC SNCF Réseau d'autre part, afin de limiter le risque de crédit. Tous les instruments financiers dérivés de taux et de change Moyen et Long Terme (swaps de taux, swaps de devises) négociés avec des contreparties bancaires sont couverts par ces contrats de remise en garantie.

La consommation de la limite attribuée est constituée par le seuil du collatéral auquel est ajouté un montant forfaitaire tenant compte de la valeur absolue des plus fortes variations de la valeur de marché de l'ensemble des contrats financiers sous collatéral avec la contrepartie.

Le tableau ci-dessous présente les informations requises par la norme IFRS 7 « Informations à fournir : compensation des actifs financiers et des passifs financiers ». Il s'agit, pour les actifs et passifs financiers souscrits dans le cadre de conventions ayant une clause de compensation exécutoire, d'une présentation des montants avant et après compensation au 31 décembre. Il inclut les dérivés sur matières premières. Ces dérivés sont comptabilisés parmi les dettes et créances d'exploitation lorsqu'ils sont qualifiés d'instruments de couverture au sens de la norme IFRS 9. Au 31 décembre 2019, ils sont actifs pour 1 M€ (0 M€ au 31 décembre 2018) et passifs pour 2 M€ (9 M€ au 31 décembre 2018). La colonne « Cash collatéral » correspond aux encours des contrats de collatéralisation sur les instruments financiers dérivés mais qui ne satisfont pas les critères de compensation établis par IAS 32 « Instruments financiers : présentation ».

31/12/2019 <i>en millions d'euros</i>	Montants	Montants compensés au bilan	Montants nets présentés au bilan	Montants non compensés au bilan		Montants nets
				Cash collatéral	Dérivés avec accord de compensation	
Instruments financiers dérivés actifs	2 277	0	2 277	691	1 446	140
Instruments financiers dérivés passifs	3 591	0	3 591	1 555	1 446	590
Position nette sur instruments dérivés	-1 314	0	-1 314	-864	0	-450

31/12/2018 <i>en millions d'euros</i>	Montants	Montants compensés au bilan	Montants nets présentés au bilan	Montants non compensés au bilan		Montants nets
				Cash collatéral	Dérivés avec accord de compensation	
Instruments financiers dérivés actifs	2 370	0	2 370	536	1 500	334
Instruments financiers dérivés passifs	3 442	0	3 442	1 487	1 496	459
Position nette sur instruments dérivés	-1 073	0	-1 073	-951	4	-126

Au 31 décembre 2019 :

– Trois contreparties représentent 96,2 % du risque de crédit de la position active de SNCF Mobilités.

L'exposition résiduelle s'explique par les seuils de déclenchement des contrats de collatéralisation et la mensualisation des appels de marge.

– Six contreparties représentent 100 % du risque de crédit de la position active de SNCF Réseau, avant prise en compte des contrats de collatéralisation.

Au 31 décembre 2018 :

– Trois contreparties représentent 99,5 % du risque de crédit de la position active de SNCF Mobilités.

L'exposition résiduelle s'explique par les seuils de déclenchement des contrats de collatéralisation et la mensualisation des appels de marge.

– Deux contreparties représentent 100 % du risque de crédit de la position active de SNCF Réseau, avant prise en compte des contrats de collatéralisation.

6.2.5 Gestion du risque de liquidité

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

La société SNCF Mobilités assure sa liquidité quotidienne grâce à un programme de Neu-CP (anciennement billets de trésorerie) d'un montant maximal de 3 050 M€, utilisé à hauteur de 407 M€ au 31 décembre 2019 (208 M€ au 31 décembre 2018) et en moyenne à hauteur de 363 M€ pendant l'exercice 2019, contre 147 M€ en 2018.

Par ailleurs, la société SNCF Mobilités a mis en place début 2009 un programme d'Euro Commercial Paper d'un montant maximal de 2 000 M€, utilisé à hauteur de 744 M€ au 31 décembre 2019 (299 M€ au 31 décembre 2018) et en moyenne à hauteur de 632 M€ pendant l'exercice 2019 (530 M€ sur 2018).

En outre, SNCF Réseau dispose d'une ligne de crédit syndiqué d'un montant de 1 500 M€ non utilisée en 2019 (1 500 M€ non utilisée en 2018). Cette ligne est à échéance du 28 juin 2022. De son côté, SNCF Mobilités dispose de lignes de crédit bancaires bilatérales dont le total est de 815 M€ (815 M€ en 2018).

Le total des lignes de crédit confirmées pour le Groupe se détaille de la façon suivante :

<i>en millions d'euros</i>	Total	Echéancier		
		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Lignes de crédit confirmées au 31/12/2019	3 489	705	2 188	597
Lignes de crédit confirmées au 31/12/2018	3 117	504	2 560	53

L'échéancier de la valeur comptable des emprunts et dettes financières se présente comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018
Moins d'1 an	5 919	3 751
De 1 à moins de 5 ans	19 087	16 279
De 5 à moins de 10 ans	16 076	18 608
De 10 à moins de 20 ans	15 794	14 905
20 ans et plus	11 429	9 915
Impact de la juste valeur (option "juste valeur")	21	24
Impact de la juste valeur (comptabilité de couverture)	68	80
Total	68 394	63 563
Juste valeur des dérivés non courants	3 398	3 219
Juste valeur des dérivés courants	190	214
Total emprunts et dettes financières	71 983	66 996

En figeant les cours et taux de clôture, les flux d'échéance se présentent comme suit (les décaissements en négatif et les encaissements en positif) pour les actifs et passifs financiers entrant dans la définition de l'EFN :

Flux d'échéances

31/12/2019

<i>en millions d'euros</i>	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Sur emprunts obligataires	-84 634	-8 135	-24 320	-18 684	-18 661	-14 835
<i>Capital</i>	-61 852	-4 639	-17 813	-14 172	-14 100	-11 127
<i>Flux d'intérêts</i>	-22 783	-3 496	-6 506	-4 512	-4 561	-3 708
Sur emprunts auprès des établissements de crédit	-4 193	-285	-1 604	-1 227	-1 076	-1
<i>Capital</i>	-3 751	-245	-1 408	-1 114	-983	-1
<i>Flux d'intérêts</i>	-442	-40	-196	-113	-93	0
Sur dettes de financement des immobilisations	-217	-105	2	2	-116	0
<i>Capital</i>	-223	-105	0	0	-118	0
<i>Flux d'intérêts</i>	6	0	2	2	1	0
Sur le sous-total emprunts	-89 045	-8 525	-25 921	-19 908	-19 854	-14 837
<i>Capital</i>	-65 826	-4 989	-19 221	-15 286	-15 201	-11 129
<i>Flux d'intérêts</i>	-23 219	-3 536	-6 700	-4 622	-4 653	-3 708
Sur dettes de trésorerie et trésorerie passive	-2 673	-2 673	0	0	0	0
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	-3 883	-289	-1 203	-998	-1 393	0
<i>Capital</i>	-2 631	-279	-1 014	-664	-674	0
<i>Flux d'intérêts</i>	-1 251	-10	-189	-334	-719	0
I - Total emprunts	-95 601	-11 487	-27 125	-20 906	-21 247	-14 837
Créances des partenariats publics privés (PPP)	3 743	277	1 083	990	1 393	0
<i>Capital</i>	2 518	268	915	660	674	0
<i>Flux d'intérêts</i>	1 225	9	167	330	719	0
Sur créance sur la Caisse de la dette publique	1 747	599	1 149	0	0	0
<i>Capital</i>	1 407	500	907	0	0	0
<i>Flux d'intérêts</i>	340	99	242	0	0	0
Sur autres prêts et créances et cash collatéral	2 864	1 708	433	655	68	1
<i>Capital</i>	2 857	1 702	433	654	67	1
<i>Flux d'intérêts</i>	7	6	0	1	0	0
Sur trésorerie et équivalents de trésorerie	7 754	7 754	0	0	0	0
II - Actifs financiers	16 108	10 337	2 664	1 645	1 461	1
<i>Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur négative</i>	-1 222	-66	-296	-338	-360	-161
<i>Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur négative</i>	-690	-116	-431	-123	-13	-8
<i>Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur positive</i>	1 388	157	385	346	308	192
<i>Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur positive</i>	736	157	496	81	3	1
III - Instruments financiers dérivés	213	133	153	-34	-62	24
Sur l'endettement financier net (I + II + III)	-79 279	-1 017	-24 307	-19 295	-19 848	-14 812

Flux d'échéances	31/12/2018					
<i>en millions d'euros</i>			De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
	Total	Moins d'1 an				
Sur emprunts obligataires	-80 267	-4 557	-21 767	-21 886	-18 316	-13 741
<i>Capital</i>	-58 281	-2 611	-14 972	-16 957	-13 696	-10 046
<i>Flux d'intérêts</i>	-21 986	-1 946	-6 795	-4 929	-4 620	-3 696
Sur emprunts auprès des établissements de crédit	-2 940	-365	-1 412	-678	-486	0
<i>Capital</i>	-2 825	-349	-1 383	-655	-439	0
<i>Flux d'intérêts</i>	-115	-16	-29	-23	-47	0
Sur dettes de location-financement	-510	-103	-262	-28	-116	0
<i>Capital</i>	-493	-90	-258	-29	-118	0
<i>Flux d'intérêts</i>	-16	-14	-5	1	1	0
Sur le sous-total emprunts	-83 716	-5 025	-23 441	-22 592	-18 917	-13 741
<i>Capital</i>	-61 599	-3 049	-16 612	-17 640	-14 252	-10 046
<i>Flux d'intérêts</i>	-22 117	-1 976	-6 829	-4 951	-4 666	-3 696
Sur dettes de trésorerie et trésorerie passive	-4 380	-4 380	0	0	0	0
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	-4 115	-289	-1 133	-1 102	-1 592	0
<i>Capital</i>	-2 717	-279	-950	-736	-752	0
<i>Flux d'intérêts</i>	-1 399	-10	-183	-365	-840	0
I - Total emprunts	-92 212	-9 694	-24 574	-23 693	-20 510	-13 741
Créances des partenariats publics privés (PPP)	4 018	275	1 116	1 036	1 591	0
<i>Capital</i>	2 650	266	940	692	751	0
<i>Flux d'intérêts</i>	1 368	9	176	343	840	0
Sur créance sur la Caisse de la dette publique	1 846	99	1 747	0	0	0
<i>Capital</i>	1 407	0	1 407	0	0	0
<i>Flux d'intérêts</i>	439	99	340	0	0	0
Sur autres prêts et créances et cash collatéral	2 798	1 796	212	700	83	6
<i>Capital</i>	2 762	1 766	208	699	82	6
<i>Flux d'intérêts</i>	35	30	3	2	0	0
Sur trésorerie et équivalents de trésorerie	8 197	8 197	0	0	0	0
II - Actifs financiers	16 858	10 367	3 075	1 736	1 674	6
<i>Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur négative</i>	-1 292	-77	-294	-365	-370	-187
<i>Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur négative</i>	-713	-112	-418	-170	-5	-9
<i>Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur positive</i>	1 176	106	197	354	349	170
<i>Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur positive</i>	873	154	538	173	6	2
III - Instruments financiers dérivés	43	70	24	-7	-20	-24
Sur l'endettement financier net (I + II + III)	-75 312	743	-21 475	-21 964	-18 856	-13 759

En figeant les cours et taux de clôture, les flux d'échéance des passifs et actifs financiers en dehors de l'EFN se présentent comme suit :

Flux d'échéances		31/12/2019					
<i>(en millions d'euros)</i>		Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Obligations locatives		-4 535	-1 023	-2 437	-832	-235	-9
Capital		-4 032	-895	-2 171	-741	-217	-8
Flux d'intérêts		-502	-127	-266	-90	-18	0
Passifs financiers de concession		0	0	0	0	0	0
Capital		0	0	0	0	0	0
Flux d'intérêts		0	0	0	0	0	0
Dettes des partenariats publics privés (PPP)		-50	0	-50	0	0	0
Capital		-50	0	-50	0	0	0
Flux d'intérêts		0	0	0	0	0	0
I - Passifs financiers exclus de l'EFN		-4 585	-1 023	-2 487	-832	-235	-9
Créances des partenariats publics privés (PPP)		0	0	0	0	0	0
Capital		0	0	0	0	0	0
Flux d'intérêts		0	0	0	0	0	0
Actifs financiers de concession		1 036	56	973	7	0	0
Capital		1 031	53	971	7	0	0
Flux d'intérêts		5	3	2	0	0	0
Créances financières de location		15	1	3	3	7	1
Capital		11	1	1	2	5	1
Flux d'intérêts		5	0	1	1	1	0
II - Actifs financiers exclus de l'EFN		1 051	58	976	10	7	1

Flux d'échéances		31/12/2018					
<i>(en millions d'euros)</i>		Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Actifs financiers de concession		1 165	174	974	17	0	0
Capital		1 124	137	971	17	0	0
Flux d'intérêts		40	36	4	0	0	0
II - Actifs financiers exclus de l'EFN		1 165	174	974	17	0	0

6.3 COUVERTURE ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS

Selon la norme IFRS 9, les instruments dérivés sont des instruments financiers qui requièrent un investissement initial faible ou nul, dont la valeur fluctue par référence à un élément sous-jacent (taux d'intérêt, cours de change, cours d'une matière première...), et dont le règlement intervient à une date ultérieure.

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

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

Les instruments dérivés sont comptabilisés par défaut en tant que dérivés de transaction, sauf lorsqu'une relation de couverture est documentée à leur mise en place.

Couverture de flux de trésorerie

Pour couvrir les flux à taux variable de ses dettes et créances et les encaissements et décaissements liés à son activité commerciale, le Groupe est amené à intervenir sur le marché des dérivés.

Lorsque les conditions de forme prévues par la norme IFRS 9 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de flux de trésorerie et leur variation de valeur est enregistrée directement dans un compte spécifique en autres éléments du résultat global, à l'exclusion de la part inefficace de la couverture, qui est comptabilisée en résultat. Lorsque l'élément couvert affecte le résultat, les montants accumulés en autres éléments du résultat global sont repris en résultat symétriquement aux flux de l'élément couvert.

Couverture de juste valeur

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

Lorsque les conditions de forme prévues par IFRS 9 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de juste valeur, et :

- les variations de valeur du dérivé sont enregistrées en résultat de la période,
- l'élément couvert est comptabilisé au coût amorti et réévalué à sa juste valeur à la clôture, pour la part du risque couvert en contrepartie du résultat.

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

Coûts de couverture

Depuis l'entrée en vigueur de la norme IFRS 9, les coûts de couverture, incluant les effets du risque de base en monnaie étrangère (Foreign Currency Basis Spread) et la valeur temps des options, sont exclus des relations de couverture. Les variations de leur juste valeur sont enregistrées en capitaux propres recyclables, et leur coût réel reconnu en résultat de façon homogène dans le temps sur la durée des relations de couverture (approche « time period related »).

Transaction

Lorsque les conditions permettant de bénéficier de la comptabilité de couverture ne sont pas réunies au sens de la norme IFRS 9, l'instrument est qualifié de dérivé de transaction. La variation de sa juste valeur est enregistrée en résultat de la période, au sein du résultat financier, y compris lorsque le dérivé est associé à des opérations d'exploitation.

La juste valeur des instruments dérivés actifs et passifs (hors dérivés de matières premières qualifiés de couverture), courants et non courants, se répartit comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019			31/12/2018		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Instruments dérivés actifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	746	99	845	591	169	760
Dérivés de couverture de juste valeur	603	49	652	479	224	703
Dérivés de transaction	626	152	778	689	216	906
Total instruments dérivés actifs	1 975	300	2 276	1 760	609	2 369
Instruments dérivés passifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	2 684	80	2 763	2 462	102	2 564
Dérivés de couverture de juste valeur	176	-14	162	218	-9	208
Dérivés de transaction	539	125	663	540	121	661
Total instruments dérivés passifs	3 398	190	3 589	3 219	214	3 433

6.3.1 Lien économique entre les instruments dérivés et les éléments couverts

Les relations de couverture définies par le Groupe sont de nature à permettre une compensation entre la variation de juste valeur ou de flux de trésorerie d'un instrument de couverture et celle d'un élément couvert.

Le groupe SNCF intervient régulièrement sur le marché des instruments dérivés de devises, principalement dans une optique de couverture des emprunts émis. L'objectif poursuivi est ainsi de couvrir le risque de change, correspondant aux fluctuations de la valeur ou des flux de trésorerie des emprunts concernés dus à des variations des cours des monnaies étrangères.

Dans le cadre de la gestion du risque de taux d'intérêt de sa dette financière, le Groupe intervient sur le marché des

swaps de taux et des options sur swaps de taux. Le risque couvert correspond ainsi au risque que la valeur ou flux de trésorerie des dettes concernées fluctue en raison des variations du taux d'intérêt de marché.

Par ailleurs, en raison des fluctuations du cours de certaines matières premières nécessaires aux besoins de production, le Groupe contractualise des swaps ou des contrats à terme permettant de couvrir le risque de prix.

Les instruments dérivés qui ne sont pas qualifiés d'instruments de couverture au sens de la norme IFRS 9 sont comptabilisés en tant qu'actifs de transaction.

Le tableau suivant présente, par type de risque, le lien économique entre les instruments dérivés et les éléments couverts :

31/12/2019 en millions d'euros	Nominal des instruments dérivés		Valeur comptable des instruments dérivés (1)		Variation de JV de l'instrument dérivé sur la période	Valeur comptable de l'élément couvert (2)		Cumul des variations de juste valeur comptabilisées sur l'élément couvert	Variation de juste valeur de l'élément couvert sur la période (3)	Inefficacité de la couverture (4)
	Donnés	Reçus	Actif	Passif		Actif	Passif			
Risque de taux	1 874	1 875	179	10	90	692	1 456	-138	-89	1
Swaps de taux	1 874	1 875	179	10	90					
Risque de change	2 832	2 707	473	152	-31	0	3 025	-234	-3	-33
Cross-currency swaps (*)	2 528	2 395	466	152	-4					
Achats ou ventes de devises	304	312	7	0	-27					
Couverture de juste valeur	4 706	4 581	652	162	60	692	4 481	-372	-92	-32
Risque de taux	5 955	6 412	118	1 114	-181				197	-1
Swaps de taux	5 955	5 955	118	1 114	-180					
Options de taux	0	457	0	0	-1					
Instruments de pré-couverture	0	0	0	0	0					
Risque de change	9 251	8 557	728	1 649	-40				44	2
Cross-currency swaps (**)	9 251	8 557	728	1 649	-39					
Achats ou ventes de devises	0	0	0	0	1					
Instruments de pré-couverture	0	0	0	0	-2					
Risque de prix	(***)	(***)	1	2	8				-8	0
Instruments fermes			1	2	8					
Instruments conditionnels			0	0	0					
Couverture de flux de trésorerie	15 206	14 969	847	2 765	-212				232	1
Instruments de taux	8 489	8 489	734	652	-69					
Swaps de taux	8 489	8 489	734	652	-78					
Options de taux	0	0	0	0	10					
Instruments de change	1 391	1 419	29	11	-14					
Swaps de devises	1 122	1 151	4	11	-10					
Cross-currency swaps	122	122	25	0	-3					
Achats ou ventes de devises	147	147	0	0	0					
Instruments de prix	0	0	15	0	-92					
Instruments fermes			15	0	-92					
Instruments conditionnels			0	0	0					
Transaction	9 880	9 908	778	663	-175					

(*) Dont part de couverture du risque de taux s'élevant à 204 M€

(**) Dont part de couverture du risque de taux s'élevant à -291 M€

- (1) La valeur comptable des instruments de couverture des risques de change et de taux est restituée dans l'état de situation financière au sein des actifs financiers ou passifs financiers courants ou non courants selon leur sens et échéance. La valeur comptable des instruments de couverture de risque de prix est restituée dans l'état de situation financière au sein des créances ou dettes d'exploitation selon leur sens.
- (2) La valeur comptable des éléments de l'EFN est restituée dans l'état de situation financière au sein des passifs financiers courants et non courants selon leur échéance. Celle des éléments de BFR est restituée au sein des créances et dettes d'exploitation. Les transactions futures ne font pas l'objet d'une restitution dans les états de synthèse.
- (3) La variation de juste valeur indiquée correspond à celle retenue pour le calcul de l'inefficacité.
- (4) L'inefficacité de la couverture des risques de change et de taux est restituée dans le compte de résultat consolidé au sein du coût de l'endettement financier net et autres. Celle générée par la couverture du risque de prix est restituée au sein de la marge opérationnelle.
Un montant positif est un produit, un montant négatif une charge.

L'inefficacité présentée, non significative, peut trouver sa source dans :

- Des taux de référence différents entre l'instrument de couverture et l'élément couvert ;
- Des décalages au niveau des dates de tombées des flux de trésorerie (date de maturité, date de paiement...) entre l'instrument de couverture et l'élément couvert ;
- De différences d'intérêts courus entre l'élément couvert et l'instrument de couverture.

	Nominal des instruments dérivés		Valeur comptable des instruments dérivés		Variation de JV de l'instrument dérivé sur la période	Valeur comptable de l'élément couvert		Cumul des variations de juste valeur comptabilisées sur l'élément couvert	Variation de juste valeur de l'élément couvert sur la période	Inefficacité de la couverture
	Donnés	Reçus	Actif	Passif		Actif	Passif			
31/12/2018 <i>en millions d'euros</i>										
Risque de taux	2 374	2 374	142	11	6	483	1 920	-96	-9	-3
Swaps de taux	2 374	2 374	142	11	6					
Risque de change	4 742	4 719	561	198	-7	0	4 824	-224	-17	-23
Cross-currency swaps (*)	2 984	2 906	509	191	-36					
Achats ou ventes de devises	1 757	1 813	52	6	29					
Couverture de juste valeur	7 115	7 093	703	208	-1	483	6 744	-320	-25	-26
Risque de taux	6 267	6 761	81	895	88				-86	2
Swaps de taux	6 267	6 267	80	894	86					
Options de taux	0	387	1	0	2					
Instruments de pré-couverture	0	106	0	0	0					
Risque de change	9 497	8 697	679	1 670	-202				213	-1
Cross-currency swaps (**)	9 319	8 521	678	1 669	-202					
Achats ou ventes de devises	26	25	0	1	-2					
Instruments de pré-couverture	151	151	2	0	2					
Risque de prix			0	9	-8				7	0
Instruments fermes			0	9	-8					
Instruments conditionnels			0	0	0					
Couverture de flux de trésorerie	15 764	15 459	761	2 573	-122				134	1
Instruments de taux	8 029	8 029	749	644	-32					
Swaps de taux	7 529	7 529	749	634	-24					
Options de taux	500	500	0	10	-8					
Instruments de change	666	708	35	2	61					
Swaps de devises	371	434	3	2	0					
Cross-currency swaps	122	120	28	0	-3					
Achats ou ventes de devises	173	154	4	0	63					
Instruments de prix			122	15	107					
Instruments fermes			122	15	107					
Instruments conditionnels			0	0	0					
Transaction	8 694	8 736	906	661	136					

(*) Dont part de couverture du risque de taux s'élevant à -59 M€

(**) Dont part de couverture du risque de taux s'élevant à 343 M€

(***) Les nominaux des instruments de couverture de prix sont évalués en volumes, et sont présentés dans la note 6.3.2

6.3.2 Échéanciers des engagements nominaux

Aux 31 décembre 2019 et 2018 les engagements nominaux des différents instruments de couverture souscrits, ainsi que leurs dates d'échéance, par type de risque couvert, sont les suivants :

Engagements nominaux reçus

31/12/2019 <i>en millions d'euros</i>	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de taux	1 875	1	758	705	410	0
Risque de change	2 707	312	1 200	375	820	0
Couverture de juste valeur	4 581	312	1 958	1 080	1 230	0
Risque de taux	6 412	826	2 141	1 626	1 170	650
Risque de change	8 557	1 417	2 067	1 966	1 217	1 889
Risque de prix	0	0	0	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	14 969	2 243	4 208	3 591	2 388	2 539

**Engagements nominaux reçus
31/12/2018**

<i>en millions d'euros</i>	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de taux	2 374	0	478	436	1 460	0
Risque de change	4 719	2 426	1 148	271	755	119
Couverture de juste valeur	7 093	2 426	1 626	707	2 215	119
Risque de taux	6 761	661	3 151	1 138	1 161	650
Risque de change	8 697	1 800	2 092	1 514	1 522	1 770
Risque de prix	1	1	0	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	15 459	2 461	5 243	2 652	2 683	2 420

**Engagements nominaux donnés
31/12/2019**

<i>en millions d'euros</i>	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de taux	1 874	0	758	705	410	0
Risque de change	2 832	304	1 313	425	789	0
Couverture de juste valeur	4 706	304	2 072	1 131	1 199	0
Risque de taux	5 955	701	1 811	1 623	1 170	650
Risque de change	9 251	1 347	2 016	2 466	1 372	2 051
Risque de prix	0	0	0	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	15 206	2 048	3 826	4 089	2 542	2 701

**Engagements nominaux donnés
31/12/2018**

<i>en millions d'euros</i>	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de taux	2 374	0	478	436	1 460	0
Risque de change	4 742	2 214	1 313	350	755	109
Couverture de juste valeur	7 115	2 214	1 791	785	2 215	109
Risque de taux	6 267	559	2 760	1 138	1 161	650
Risque de change	9 497	1 635	2 028	2 007	1 831	1 996
Risque de prix	0	0	0	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	15 764	2 193	4 788	3 145	2 992	2 646

Pour ce qui est de la couverture des volumes de gasoil, les nominaux sont exprimés en volumes et se présentent ainsi :

**Engagements nominaux reçus
31/12/2019**

<i>en tonnes</i>	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de prix	132 865	69 506	63 359	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	132 865	69 506	63 359	0	0	0

**Engagements nominaux reçus
31/12/2018**

<i>en tonnes</i>	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de prix	157 679	78 407	79 272	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	157 679	78 407	79 272	0	0	0

**Engagements nominaux donnés
31/12/2019**

<i>en tonnes</i>	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de prix	132 865	69 506	63 359	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	132 865	69 506	63 359	0	0	0

**Engagements nominaux données
31/12/2018**

<i>en tonnes</i>	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de prix	157 679	78 407	79 272	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	157 679	78 407	79 272	0	0	0

6.3.3 Rupture des relations de couverture

Une relation de couverture est rompue dès lors que les conditions d'efficacité ne sont plus remplies au sens de la norme IFRS 9, ou lorsque l'instrument dérivé concerné arrive à échéance, est résilié, exercé ou vendu, ou lorsque l'élément couvert est résilié ou vendu. Par ailleurs, le Groupe peut à tout moment décider de mettre un terme à une relation de couverture. Dans ces cas, la comptabilité de couverture n'est plus applicable. Les conséquences comptables de la rupture d'une relation de couverture sont différentes selon qu'il s'agisse d'une couverture de juste valeur ou de flux de trésorerie.

Couverture de juste valeur

L'emprunt couvert cesse d'être ajusté de la variation de juste valeur relative au risque couvert. Les réévaluations comptabilisées préalablement sont amorties au même rythme d'amortissement que l'élément couvert :

Cumul des variations de juste valeur de l'élément ayant cessé d'être couvert

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018
Risque de taux	-186	-174
Risque de change	64	75
Couverture de juste valeur	-122	-99

Couverture de flux de trésorerie

Les gains et pertes cumulés sur l'instrument de couverture et enregistrés parmi les autres éléments du résultat global au sein des capitaux propres sont figés et ne sont reclassés en résultat que lorsqu'il est affecté par l'élément couvert, de manière symétrique :

31/12/2019	Réserves de couverture sur relations de couverture maintenues	Réserves de couverture sur relations de couverture arrêtées	Réserves de couverture recyclées car l'élément couvert a influé sur le résultat (*)	Réserves de couverture recyclées car l'élément couvert ne se réalise plus (*)
<i>en millions d'euros</i>				
Risque de taux	-1 116	-300	2	-16
Risque de change	-508	-7	79	0
Risque de prix	-1	0	-2	0
Couverture de flux de trésorerie	-1 625	-306	79	-16

(*) Le reclassement en résultat des autres éléments du résultat global relatifs aux instruments de couverture des risques de change et de taux est restitué dans la ligne coût de l'endettement financier net et autres du compte de résultat consolidé.

Le recyclage des autres éléments du résultat global relatifs aux instruments de couverture du risque de prix et est restitué dans la ligne marge opérationnelle du compte de résultat consolidé.

31/12/2018	Réserves de couverture sur relations de couverture maintenues	Réserves de couverture sur relations de couverture arrêtées	Réserves de couverture recyclées car l'élément couvert a influé sur le résultat	Réserves de couverture recyclées car l'élément couvert ne se réalise plus
<i>en millions d'euros</i>				
Risque de taux	-847	-205	2	-13
Risque de change	-245	0	31	0
Risque de prix	-9	0	-5	0
Couverture de flux de trésorerie	-1 101	-205	28	-13

6.3.4 Nature des instruments financiers faisant l'objet d'une couverture de flux de trésorerie

La juste valeur des dérivés affectés à des opérations de couverture de flux de trésorerie (hors couverture de matières premières) se ventile comme suit par type d'élément couvert :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	Echéancier				
		Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Emprunts obligataires	-1 798	58	147	-855	-494	-655
Emprunts non obligataires	-116	-16	-48	-8	-44	0
Dettes de financement des immobilisations	-4	-4	0	0	0	0
Prêts et créances	0	0	0	0	0	0
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-1 918	39	99	-863	-539	-655

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2018	Echéancier				
		Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Emprunts obligataires	-1 687	122	59	-812	-577	-479
Emprunts non obligataires	-109	-15	-46	-10	-38	0
Dettes de location financement	-7	0	-7	0	0	0
Prêts et créances	-1	-1	0	0	0	0
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-1 804	105	7	-823	-614	-479

6.3.5 Impacts des opérations de couverture sur les capitaux propres recyclables

Les impacts sur les capitaux propres recyclables (autres éléments du résultat global), hors effets d'impôts différés, se détaillent comme suit (- débiteur, + créditeur) :

<i>en millions d'euros</i>	Capitaux propres recyclables
Ouverture au 01/01/2018	-1 274
Recyclé en résultat	38
Variation de valeur efficace sur instruments de couverture de flux de trésorerie	-66
<i>Couverture de risque de taux</i>	20
<i>Couverture de risque de change</i>	-65
<i>Dont transactions futures couvertes</i>	-2
<i>Couverture de risque de prix</i>	-20
Variation de valeur des coûts de la couverture	-174
<i>Couverture de risque de taux</i>	0
<i>Couverture de risque de change</i>	-174
<i>Couverture de risque de prix</i>	0
Clôture au 31/12/2018	-1 476
Ouverture au 01/01/2019	-1 476
Recyclé en résultat	81
Variation de valeur efficace sur instruments de couverture de flux de trésorerie	-619
<i>Couverture de risque de taux</i>	-545
<i>Couverture de risque de change</i>	-81
<i>Dont transactions futures couvertes</i>	0
<i>Couverture de risque de prix</i>	7
Variation de valeur des coûts de la couverture	85
<i>Couverture de risque de taux</i>	80
<i>Couverture de risque de change</i>	4
<i>Couverture de risque de prix</i>	0
Clôture au 31/12/2019	-1 929

6.4 CAPITAUX PROPRES

6.4.1 Capital

Pour l'établissement des comptes consolidés, la méthode de la mise en commun d'intérêts a été retenue, considérant que le Groupe a toujours existé sous le contrôle commun de l'État. Jusqu'au 31 décembre 2019 il a été constitué par les dotations au capital accordées par l'État dès l'origine aux EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Au 31 décembre 2019, le capital du groupe SNCF était essentiellement constitué de :

- 9,8 milliards d'euros de dotations en capital reçues par SNCF Réseau ;

- 3,9 milliards d'euros de dotations reçues par SNCF Mobilités (1,2 milliards d'euros de dotations en capital et 2,8 milliards d'euros de dotations immobilières correspondant aux différents apports en nature reçus de l'État). D'un montant de 2,2 milliards d'euros au 31 décembre 2015, les dotations en capital ont été diminuées de 1 milliard d'euros par affectation sur les réserves distribuables suite à un arrêté ministériel de novembre 2016.

Un dividende a été arrêté et versé à l'actionnaire en juin 2019 pour 537 M€.

Un dividende a été arrêté et versé à l'actionnaire en juillet 2018 pour 274 M€.

À compter du 1^{er} janvier 2020, après sa transformation en société anonyme, le capital social de la société mère du Groupe, dénommée « société nationale SNCF SA », est de 1 milliard d'euros.

1.1.1 Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)

Les participations ne donnant pas le contrôle se répartissent sur les sous-groupes suivants.

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Geodis	10	11	-2
STVA	0	0	0
Ermewa	9	8	1
CapTrain	20	22	-1
Keolis	89	86	3
Autres	-10	12	-22
Total	118	139	-21

Le sous-groupe Keolis, dont les principaux indicateurs sont suivis par la direction du Groupe (voir note 3.1), est détenu à 30% par des minoritaires.

Les informations financières résumées de cet ensemble, avant neutralisation des opérations avec le reste du groupe, sont les suivantes :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018
Chiffre d'affaires	6 592	5 936
Résultat net de l'exercice	-52	34
Résultat global total	-13	24
Flux de trésorerie généré sur la période	25	-7
<i>Dont dividendes versés aux minoritaires</i>	<i>-15</i>	<i>-13</i>
Actifs courants	1 826	1 625
Actifs non courants	4 147	2 501
Passifs courants	2 784	2 288
Passifs non courants	2 807	1 433
Actif net	383	405

L'approbation des minoritaires de Keolis est requise pour les opérations de désinvestissements, cessions ou restructurations qui dépassent un seuil prédéfini.

Le résultat net du sous-groupe Keolis attribuable aux minoritaires s'élève à -8 M€ au 31 décembre 2019 (13 M€ au 31 décembre 2018).

7. IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

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

- L'impôt exigible sur les sociétés et les différentes contributions additionnelles qui s'y rattachent ;

- Les crédits d'impôt mécénat et étrangers ;

- Les impôts forfaitaires déterminés sur la base d'un élément de résultat net ;

- La Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) : instaurée par l'article 65 de la Loi de finance 2011, elle est assise sur le résultat imposable à l'impôt sur les sociétés, avant imputation des déficits fiscaux reportables, au titre du dernier exercice clos avant l'exigibilité de la taxe. Le montant de la taxe est plafonné à 226 M€ pour les montants exigibles à partir du 1er janvier 2016 (200 M€ à partir du 1er janvier 2013). Compte tenu de son assiette, cette taxe est comptabilisée sur la ligne « Impôts sur les

sociétés ». Seul l'EPIC SNCF Mobilités est concerné au sein du Groupe ;

- L'impact des redressements fiscaux et des incertitudes liées à des positions fiscales au titre d'un impôt sur le résultat et des impôts différés ;

- Les impôts différés.

Impôts différés

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

Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables, ainsi que les crédits d'impôts, ne sont comptabilisés que lorsque leur récupération est jugée probable. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôts est appréciée au travers d'une analyse basée

notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient. Les bases utilisées sont les mêmes que pour le calcul des valeurs d'utilité dans le cadre des tests de perte de valeur.

S'agissant des participations dans les filiales, co-entreprises et entreprises associées, un passif d'impôt différé est comptabilisé pour toute différence temporelle imposable entre la valeur comptable des titres et leur base fiscale sauf si :

- le Groupe contrôle la date à laquelle cette différence temporelle se renversera (via par exemple une distribution de dividendes ou une cession de la participation) ; et
- il est probable que cette différence ne se renversera pas dans un avenir prévisible.

Ainsi, pour les sociétés intégrées globalement et les coentreprises, un passif d'impôt différé n'est reconnu qu'à due concurrence des impôts de distribution sur les dividendes dont le versement est planifié par le Groupe.

Quant à l'impôt différé actif, il est comptabilisé seulement dans la mesure où, il est probable que :

- la différence temporelle s'inversera dans un avenir prévisible ; et
- il existera un bénéfice imposable sur lequel pourra s'imputer la différence temporelle.

Les impôts différés ne sont pas actualisés et trouvent leur contrepartie sur une ligne distincte au bilan parmi les actifs et passifs non courants.

Autres impôts sur le résultat

Les impôts sur le résultat autres que les impôts différés trouvent leur contrepartie en dettes et créances d'exploitation au bilan.

7.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT

7.1.1 Impôt en compte de résultat

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018	Variation
(Charge) / produit d'impôt courant	-322	-315	-7
(Charge) / produit d'impôt différé	-423	-294	-129
Total	-745	-609	-136

La charge d'impôt courant tient compte en 2018 et 2019 de la TREF pour 226 M€. Cette taxe a un effet négatif dans la preuve d'impôt sur la ligne « Différentiel de taux » de 148 M€ sur 2019 (148 M€ sur 2018).

A compter du 1er janvier 2015, un nouveau groupe fiscal au sens de l'article 223 A bis du Code général des impôts a été créé. L'EPIC SNCF Mobilités, mère de l'ancien groupe fiscal jusqu'au 31 décembre 2014, ainsi que l'ensemble de ses filiales intégrées, et l'EPIC SNCF Réseau ont rejoint ce nouveau groupe, dont la société mère est l'EPIC SNCF. Le nouveau périmètre est constitué de 226 sociétés au 31 décembre 2019 (229 au 31 décembre 2018) et présente les particularités suivantes :

– Les déficits reportables de SNCF Réseau générés jusqu'au 31 décembre 2014 sont antérieurs à l'intégration fiscale et ne pourront être imputés que sur ses seuls résultats. Compte tenu de son cycle de vie, l'EPIC SNCF Réseau peut faire des prévisions pour la récupération de ses déficits sur un horizon plus long que le reste du Groupe. Ainsi, un horizon de 20 ans est considéré comme un horizon raisonnable de consommation d'actif d'impôt pour reconnaître sa créance d'IDA.

– Pour ce qui concerne le stock de déficits au 31 décembre 2014 de l'ancien groupe intégré SNCF Mobilités, il pourra être imputé sur les résultats générés par une sélection d'entités issues de l'ancien périmètre et membres du nouveau groupe d'intégration fiscale, celui-ci ayant opté pour le mécanisme de la base élargie suivant les dispositions fiscales applicables en France.

Les perspectives de récupération des impôts différés actifs par SNCF sont déterminées compte tenu de ces particularités. Elles ont été mises à jour sur la base des éléments de contexte indiqués en note 4.3.2.1.

Les impacts des impôts différés du Groupe sur le résultat 2019 pour un total de -423 M€ proviennent principalement de la diminution du résultat fiscal d'ensemble sur la période projetée compte tenu de la loi de finance 2020 qui rend déductible fiscalement le versement de SNCF au fonds de concours.

Ces effets se retrouvent dans la ligne « Dépréciation d'impôts différés antérieurement activés » de la preuve d'impôt.

7.1.2 Impôt en résultat global

Au 31 décembre 2019, la charge d'impôt différé reconnue sur les autres éléments de résultat global est de 16 M€.

Au 31 décembre 2018, le produit d'impôt différé reconnu sur les autres éléments de résultat global est de 31 M€.

7.2 PREUVE D'IMPÔT

Pour sa preuve d'impôt, le groupe retient comme taux d'impôt le taux applicable en France à l'impôt sur les sociétés (33,33%) augmenté de la contribution sociale de 3,3% pour la part d'impôt qui excède 763 000 €.

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018
Résultat net de l'exercice	-773	213
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	35	28
Impôt sur les résultats	-745	-609
Résultat des activités ordinaires avant impôt et avant quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-63	794
Taux d'IS applicable en France	34,43%	34,43%
IMPOT THEORIQUE	22	-273
Différences permanentes	12	-180
Activation de déficits antérieurs	0	1 714
Déficits et différences temporelles de la période non activés	-168	-309
Dépréciation d'impôts différés antérieurement activés	-434	-1 518
Utilisation de déficits ou différences temporelles non activées antérieurement	-4	1
Différentiels de taux	-174	-157
Crédits d'impôts	1	114
Ajustements sur exercices antérieurs	0	-3
Effets des changements de taux	3	0
IMPOT COMPTABILISE	-745	-609
TAUX D'IMPOT EFFECTIF	117,66%	76,73%

– La ligne « Déficits et différences temporelles de la période non activés » provient essentiellement de SNCF Réseau qui n'active pas de nouveaux déficits en 2019.

– La ligne « Dépréciation d'impôts différés antérieurement activés » en 2018 provient essentiellement du groupe fiscal intégré SNCF dont les perspectives de consommation de déficit ont été revues suite à l'application sur la trajectoire de résultat du groupe des dispositions de l'article 34 de la loi n° 2018-1317 du 28 décembre 2018 de finances pour 2019 transposant la directive ATAD. Jusqu'à fin 2018, seules 75% des charges financières nettes obtenues suivant un calcul défini par la LFR sont déductibles du résultat imposable. La part non déductible constitue une différence permanente dans la preuve d'impôt. À partir de 2019, l'application des nouvelles règles de limitation de déduction des charges financières au niveau du groupe fiscal SNCF conduit ce dernier à limiter la réintégration à 55 M€ pour la

détermination du résultat d'ensemble 2019. La part non déduite en 2019 des charges financières nettes peut être reportée indéfiniment et constitue à ce titre une différence temporaire.

– La ligne « Crédits d'impôts » est constituée principalement du Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE) en 2018 pour 107 M€ au 31 décembre 2018. En 2019, le CICE est remplacé par un allègement des charges sociales ce qui ne constitue plus un crédit d'impôt dans la ligne éponyme de la preuve d'impôt.

– Le taux d'impôt sur les résultats est de 34,43% en 2019, puis passe de façon progressive à 32,02% en 2020, 28,41% en 2021 et 25,83 à compter du 1^{er} janvier 2022. Ces baisses de taux déjà votées dans la loi de finances de 2018 ont été retardées à partir de 2020 ce qui conduit à un effet de 3 M€ sur la ligne « Effets des changements de taux ».

7.4 SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS

Les reports déficitaires du Groupe au 31 décembre 2019 s'élèvent à 22,1 milliards d'euros contre 19,9 milliards d'euros au 31 décembre 2018. Sur ce montant, 19,8 milliards d'euros concernent des entités françaises pour lesquelles les déficits sont indéfiniment reportables (17,8 milliards d'euros au 31 décembre 2018). Le montant des actifs d'impôt non reconnus à cette même date s'élève à 5,8 milliards d'euros (4,4 milliards d'euros au 31 décembre 2018).

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2018	Résultat	Capitaux propres	Reclassement	Variation de périmètre et change	31/12/2019
Reports déficitaires	5 115	384	388	1	-33	5 853
<i>Avantages du personnel</i>	46	-72	62	0	2	38
<i>Différences de valeur sur les immobilisations</i>	-433	-88	-6	0	-2	-530
<i>Location financement</i>	-16	18	14	1	0	17
<i>Provisions réglementées</i>	-139	-2	0	0	0	-140
<i>Instruments financiers</i>	413	26	114	7	1	560
<i>Réévaluation d'actifs et passifs identifiables acquis lors de regroupements d'entreprises</i>	-231	20	0	0	-6	-217
<i>Résultats internes</i>	150	-3	0	0	0	147
Total retraitements de consolidation	-210	-100	184	7	-4	-125
Provisions non déductibles et autres différences fiscales	4 291	52	-5	1	-1	4 338
Impôts différés non reconnus	-4 445	-759	-580	-8	41	-5 751
Impôts différés nets reconnus	4 751	-423	-14	0	2	4 316
Impôts différés actif	4 936	0	0	0	0	4 473
Impôts différés passif	184	0	0	0	0	157
Impôts différés nets au bilan	4 751	0	0	0	0	4 316

8. RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

SNCF, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial dont le capital est intégralement détenu par l'État français (via l'Agence des Participations de l'État), est liée, au sens de la norme IAS 24 « Informations relatives aux parties liées », avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'État français. Les informations à fournir sur les transactions individuellement ou collectivement notables avec ces entités concernent les parties liées suivantes :

- L'État, en tant qu'actionnaire et les autorités organisatrices de transport (Régions et Île de France Mobilités (ex STIF)) ; a contrario, les impôts prélevés dans les règles de droit commun sont exclus du champ de nos parties liées.
- Les Entreprises Sociales pour l'Habitat (ESH) du Groupe ICF.

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

Les sociétés du Groupe autres que les EPIC ne réalisent pas d'opérations significatives avec ces parties liées.

8.1 TRANSACTIONS MENÉS AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS

Les informations retracées ci-dessous sont celles relatives aux opérations menées avec l'État, au sens des ministères, des administrations centrales et des autorités organisatrices de transport (AO), qui sortent du régime de droit commun.

Les subventions d'exploitation apportées au groupe SNCF par l'État et les collectivités sont présentées dans le tableau suivant :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018
Subventions d'exploitation reçues	149	141

Par ailleurs, le Groupe facture l'État, via l'EPIC SNCF Réseau, au titre des redevances d'accès relatives aux trains régionaux de voyageurs (TER) et d'équilibre du territoire (TET, Intercités). A ces redevances s'ajoutent les compensations tarifaires versées par l'État pour assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret, en complément des redevances versées par les entreprises de fret. Les montants, détaillés ci-après, sont comptabilisés en chiffre d'affaires.

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018
Redevances d'accès (*)	1 860	1 832
Compensations Fret	81	54

(*) Dont redevances TER 1450 M€ (1 392 M€ sur 2018) et redevances TET 410M€ (440 M€ sur 2018)

Les montants reçus de l'État et des AO dans le cadre des prestations de transport sont détaillés en note 3.2.

8.2 TRANSACTIONS AVEC LES ENTREPRISES SOCIALES POUR L'HABITAT (ESH) DU GROUPE ICF

8.2.1 Soldes au bilan

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2019	31/12/2018
Actifs financiers courants	10	11
Actifs financiers non courants	254	259
Passifs financiers courants	0	0
Passifs financiers non courants	0	0

Les actifs financiers non courants sont constitués principalement par les prêts liés à l'effort constructions

accordés par SNCF Mobilités et par ICF aux filiales ESH, et par les titres de participation des filiales ESH. Ces derniers s'élèvent à 145 M€ (145 M€ au 31 décembre 2018) et sont inclus dans les actifs financiers à la juste valeur par capitaux propres (cf. note 6.1.2.2). Compte tenu de la réglementation HLM et de la structure de SNCF Mobilités, ces actifs ne sont pas transférables à d'autres entités du groupe.

8.2.2 Produits et charges

Les transactions avec les ESH ne sont pas significatives au compte de résultat.

9. ENGAGEMENTS HORS BILAN

9.1 ENGAGEMENTS REÇUS ET DONNÉS

Les engagements reçus et donnés sont détaillés dans les tableaux suivants et la part d'engagements vis-à-vis des co-entreprises comprise dans le total s'élève à :

– 0 M€ pour les engagements reçus au 31 décembre 2019 (1 M€ pour 2018).

– 0 M€ pour les engagements donnés au 31 décembre 2019 (216 M€ pour 2018).

		31/12/2019				31/12/2018
		Montant des engagements par période				
Engagements reçus (en M€)	Notes	Engagement total	À moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	Engagement total
Engagements liés au financement		3 630	786	2 225	618	3 186
Sûretés personnelles	9.1.1.1	136	77	37	22	65
Sûretés réelles		4	4	0	0	4
Lignes de crédit confirmées non utilisées	6.2.5	3 489	705	2 188	597	3 117
Engagements liés aux activités opérationnelles		12 451	3 736	6 775	1 939	10 959
Engagements de financement d'investissements pour l'exploitation de matériel ferroviaire	9.1.2.1	6 219	1 854	4 262	103	5 933
Engagements de financement d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	9.1.2.2	1 182	434	734	14	1 372
Promesses de vente immobilière	9.1.2.3	38	12	15	11	73
Garanties opérationnelles et financières	9.1.2.4	1 910	961	900	49	1 582
Contrats de location simple : mobilier	9.1.2.5	517	214	268	35	437
Contrats de location simple : immobilier	9.1.2.5	2 536	216	597	1 723	1 552
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations		10	4	0	6	10
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole,...)		39	39	0	0	0
Engagements liés au périmètre consolidé		17	0	0	17	17
Engagements portant sur les titres (contrats d'options)		17	0	0	17	17
Autres engagements reçus		5	5	0	0	20
Total engagements reçus		16 102	4 527	9 000	2 575	14 182

		31/12/2019				31/12/2018
		Montant des engagements par période				
Engagements donnés (en M€)	Notes	Engagement total	À moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	Engagement total
Engagements liés au financement		2 286	785	210	1 291	1 778
Sûretés personnelles		218	106	74	38	185
Sûretés personnelles : cautions données au titre des prêts souscrits par le personnel	9.1.1.1	530	33	132	365	661
Sûretés réelles	9.1.1.2	1 538	646	5	888	933
Engagements liés aux activités opérationnelles		16 463	4 349	7 651	4 463	20 037
Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire	9.1.2.1	9 596	2 148	4 680	2 768	9 674
Engagements d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	9.1.2.2	3 149	1 168	1 953	28	3 087
Promesses de vente immobilière	9.1.2.3	36	12	15	9	71
Garanties opérationnelles et financières	9.1.2.4	1 969	273	633	1 063	1 917
Cautions douanes (activité Geodis)		247	216	9	23	178
Contrats de location simple : mobilier	9.1.2.5	-	-	-	-	2 215
Contrats de location simple : immobilier	9.1.2.5	-	-	-	-	2 083
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations	9.1.2.6	872	248	238	386	278
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole,...)	9.1.2.7	593	283	123	187	533
Engagements liés au périmètre consolidé		108	5	101	2	11
Autres engagements liés au périmètre consolidé	9.1.2.8	108	5	101	2	11
Autres engagements donnés		41	20	20	1	56
Total engagements donnés		18 898	5 159	7 982	5 757	21 883

9.1.1 Engagements liés au financement

9.1.1.1 Sûretés personnelles

La hausse de 71 M€ des sûretés personnelles reçues est essentiellement liée aux garanties données par la joint-

venture Partner Amey pour le compte de la franchise Wales & Borders.

Les cautions données au titre des prêts souscrits par le personnel correspondent à l'encours total des cautions accordées par SNCF dans le cadre de prêts immobiliers

souscrits par son personnel. Statistiquement, le montant des appels en garantie est très faible.

9.1.1.2 Sûretés réelles

Les engagements donnés ont augmenté de 606 M€ au cours de l'exercice 2019 ; cette évolution est essentiellement liée à la mise en fiducie des titres des sociétés Ermewa Ferroviaire France, Ermewa Intermodal France, Ermewa Opérations Holding et Ermewa Interservices en garantie d'un emprunt bancaire.

9.1.2 Engagements liés aux activités opérationnelles

9.1.2.1 Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire

Les engagements donnés concernent les investissements convenus avec les constructeurs de matériel roulant, en lien pour certains d'entre eux avec les Autorités Organisatrices de transport (AO), pour la mise en service future de matériel ferroviaire. La diminution nette constatée s'explique par des investissements réalisés sur la période, supérieurs aux nouveaux engagements souscrits.

Les engagements reçus correspondent aux financements d'investissements à recevoir des AO sur le matériel roulant commandé. Ils diminuent à hauteur des investissements commandés par les Autorités Organisatrices et qui ont été réalisés. A l'inverse, ils augmentent à hauteur de nouvelles commandes d'investissement.

La diminution de 78 M€ des engagements donnés s'explique principalement par :

– la contractualisation de nouveaux programmes d'investissement dont les principaux sont, pour un montant de 1 646 M€ :

- la commande à Alstom par Voyages SNCF de 12 rames TGV 2N3 pour 233 M€ ;
- la commande à Bombardier par Transilien de 8 rames Regio2N pour 97 M€ ;
- la commande à Alstom par TER de 88 rames Régiolis pour 687 M€ ;
- la commande à CAF par Intercités de 28 rames AMLD Grande Vitesse pour 629 M€.

– une baisse des investissements restant à exécuter sur le matériel ferroviaire à la suite des acomptes versés et des livraisons effectuées ; cela concerne principalement, pour un montant de 1 613 M€ :

- chez Transilien des rames Regio2N pour 133 M€, des rames NAT pour 283 M€ et des rames RER NG pour 176 M€ ;
- chez Voyages SNCF des rames TGV pour 363 M€ ;
- chez Intercités des rames Omneo Normandie pour 250 M€ et des rames Régiolis pour 122 M€ ;
- chez TER des rames Régiolis pour 195 M€ et des rames Regio2N pour 91 M€.

La hausse en 2019 de 286 M€ des engagements reçus est due :

– à l'augmentation de 374 M€ des subventions d'investissement à recevoir des AO, principalement :

- chez Intercités pour 298 M€ en lien avec la commande de 28 rames AMLD Grande Vitesse (641 M€) dont les effets sont en partie compensés par les encaissements reçus au titre des rames Régiolis (103 M€) et Omneo Normandie (240 M€) ;
- chez Transilien pour 88 M€, essentiellement pour des rames NAT et RER NG.

– à une diminution de 87 M€ des garanties de rémunération reçues en contrepartie des investissements prévus, se décomposant en :

- une baisse de 510 M€ chez Transilien principalement sur les matériels roulants NAT (278 M€), RER NG (138 M€), Regio2N (62 M€) et Tram Train (28 M€) ;
- une augmentation de 422 M€ chez TER combinant une hausse de 527 M€ sur les rames Régiolis avec une baisse de 105 M€ sur les rames Regio2N.

9.1.2.2 Engagements d'achat et de financement d'immobilisations autres que matériel ferroviaire

La baisse de 189 M€ des engagements reçus de financement d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire s'explique essentiellement par la diminution des subventions à recevoir par Transilien de la part d'Île-de-France Mobilités au titre de son plan quadri-annuel d'investissement.

La hausse des engagements donnés d'achat d'immobilisations pour 62 M€ s'explique notamment par :

– une hausse chez Transilien de 212 M€ du programme quadri-annuel d'investissement sur installations fixes hors Contrat Plan État / Région (CPER) ;

– compensée en partie par une baisse des engagements chez SNCF Réseau et sur le périmètre immobilier en lien avec l'avancement de plusieurs projets d'investissement.

Par ailleurs, les engagements donnés relatifs aux achats d'immobilisations et aux projets ferroviaires de SNCF Réseau s'expliquent comme suit :

– Projet EOLE

Un arrêté inter-préfectoral du 31 mars 2016 a autorisé la réalisation des travaux et l'exploitation du prolongement à l'ouest de la ligne E du RER de la gare Haussmann St Lazare jusqu'à Nanterre – La Folie.

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

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

– Projet Charles de Gaulle Express

La loi du 28 décembre 2016 de ratification de la liaison CDG Express attribue à une société, détenue à parts égales par SNCF Réseau, le Groupe ADP et CDC. La société a pour objet la conception, le financement, la réalisation ou l'aménagement, l'exploitation ainsi que la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure ferroviaire. La loi permet également à l'Etat de désigner, par voie d'appel d'offres, l'exploitant ferroviaire chargé du service de transport de personnes.

L'État a fait adopter un amendement visant à préciser que la règle d'or ne s'applique pas à la participation de SNCF Réseau au financement du CDG Express compte tenu de sa spécificité. CDG Express a été créé le 5 octobre 2018. Son activité a pris effet à la signature des principaux contrats, notamment le contrat de concession avec l'Etat et le contrat de conception construction avec SNCF Réseau, soit le 11 février 2019. Les coûts de construction

sous responsabilité SNCF Réseau sont estimés à 1,6 Md€ avec un financement de CDG Express à hauteur de 84% environ.

9.1.2.3 Promesses de vente immobilière

La baisse des engagements liés aux promesses de vente immobilière s'explique principalement par des cessions réalisées sur la période atténuée partiellement par des nouvelles promesses de ventes.

9.1.2.4 Garanties opérationnelles et financières

Les garanties opérationnelles et financières données augmentent de 51 M€ à la suite notamment de la mise en place de nouvelles garanties opérationnelles chez Keolis à hauteur de 148 M€ pour des contrats au Royaume-Uni et aux Pays-Bas ; cette évolution est en partie compensée par la baisse des garanties opérationnelles de l'EPIC SNCF Mobilités (-46 M€) et de Geodis (-23 M€) et par celle des garanties financières de SNCF Réseau (-24 M€).

Les garanties opérationnelles et financières reçues dans les comptes de SNCF concernent essentiellement les cautions bancaires reçues de la part des fournisseurs de matériel ferroviaire, Bombardier et Alstom.

La hausse nette de 328 M€ est liée principalement à des cautions concernant :

- Transilien à hauteur de 98 M€ pour des rames NAT et RER NG ;
- Voyages SNCF à hauteur de 83 M€ pour des rames TGV ;
- Intercités à hauteur de 156 M€ pour des rames Regio2N.

Les garanties financières données et reçues des tiers au 31 décembre 2019, dans les comptes de SNCF Réseau, sont détaillées de la façon suivante :

- Les garanties financières données à des tiers se composent principalement de la garantie émise en 2011 en faveur de la Caisse des Dépôts-direction des Fonds d'Épargne pour un montant de 687 M€ (757 M€ pour 2018) et de la garantie financière accordée à CDG Express pour 47 M€.
- Les garanties financières reçues se décomposent principalement de garanties financières auprès d'Eiffage Rail Express pour 140 M€, d'OCVIA pour 122 M€, de VINCI Construction pour 72 M€ et de Bouygues Travaux Public pour 38 M€.

9.1.2.5 Engagements liés aux contrats de location simple mobiliers et immobiliers

Les contrats de location simple mobiliers et immobiliers reçus augmentent de 1 062 M€ en lien principalement avec la nouvelle Autorisation d'Occupation Temporaire pour le projet Gare du Nord 2024 de SNCF Gares & Connexions.

À la suite de l'application au 1er janvier 2019 de la norme IFRS 16, les contrats de location simples du preneur sont capitalisés et ne font plus l'objet d'une déclaration d'engagement hors bilan. A la clôture annuelle 2018, les engagements de location simple mobiliers et immobiliers donnés s'élevaient respectivement à 2 215 M€ et à 2 083 M€.

Un rapprochement entre les engagements hors bilan au 31 décembre 2018 et la dette IFRS 16 à l'ouverture est réalisé en note 1.2.3.

Au 31 décembre 2019, l'échéancier des engagements reçus des contrats de locations se décompose de la façon suivante :

En millions d'euros	31/12/2019
Contrats de location simple mobilier	
À moins d'un an	214
De 1 à moins de 2 ans	123
De 2 à moins de 3 ans	71
De 3 à moins de 4 ans	48
De 4 à moins de 5 ans	26
De 5 ans et plus	35
Total	517
Contrats de location simple immobilier	
À moins d'un an	216
De 1 à moins de 2 ans	159
De 2 à moins de 3 ans	155
De 3 à moins de 4 ans	144
De 4 à moins de 5 ans	139
De 5 ans et plus	1 723
Total	2 536

9.1.2.6 Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations

Les autres engagements d'achats d'exploitation donnés augmentent de 594 M€. Dans ces engagements figurent les engagements d'achats d'accès aux rails et stations et de réservations de sillons.

L'évolution constatée au cours de l'exercice est liée essentiellement au contrat de réservation de sillons de la nouvelle franchise Wales and Borders de Keolis.

Le Document de Référence du Réseau pour 2018 consultable sur le site internet de SNCF Réseau prévoit un nouveau mécanisme d'indemnité réciproque en cas de suppression ou de modification importante, par l'une ou l'autre des parties, des sillons affectés et/ou réservés. Les pénalités applicables s'échelonnent désormais entre 0,5€/tr/Km et 8€/tr/Km suivant des durées variables entre la date de la suppression ou modification et la date de réservation du sillon. Elles sont plus significatives pour SNCF Réseau que pour les entreprises ferroviaires.

9.1.2.7 Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole...)

Les engagements d'achat de matières premières concernent principalement des contrats d'approvisionnement en électricité.

La hausse des engagements d'achat donnés de matières premières au cours de l'exercice est de 60 M€. Un nouveau contrat d'achat d'énergie renouvelable a été signé par SNCF Energie (voir note 2.1.10).

9.1.2.8 Autres engagements liés au périmètre consolidé

La hausse de 96 M€ de ce poste est due essentiellement à l'engagement pris par SNCF Voyages Développement de souscrire à des obligations convertibles en actions Blablacar (voir note 2.1.9).

9.2 TRANSFERT D'ACTIFS FINANCIERS

9.2.1 Affacturage Geodis

SNCF Mobilités a mis en place une opération d'affacturage revolving pour la cession de créances clients dans le secteur Geodis. Les opérations portent sur la totalité du montant des créances cédées. Elles peuvent être réalisées avec une fréquence mensuelle. Les risques

de contrepartie et de retard de paiement sont transférés au factor ainsi que les avantages attachés aux créances. Les créances étant en euro et cédées en euro, il n'existe pas de risque de change. A ce titre, le Groupe est considéré comme avoir transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés aux créances. S'agissant de créances d'exploitation, les cessions se traduisent pour le Groupe par des encaissements présentés parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l'état des flux de trésorerie. Les cessions réalisées à la clôture ont permis de recevoir un encaissement net de 184 M€ sur 2019 (170 M€ sur 2018) de la part du Factor de façon anticipée par rapport au délai de recouvrement habituel des créances.

9.2.2 Cession de la créance CICE

Sur les exercices 2018 et 2019, aucune cession de créance CICE n'a été réalisée.

10. PÉRIMÈTRE

10.1 NOMBRE DE SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES

Le nombre de sociétés consolidées par le groupe SNCF se détaille comme suit :

	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Société mère et sociétés intégrées globalement	905	894	11
Sociétés intégrées par quotes-parts (opérations conjointes)	0	1	-1
Sociétés mises en équivalence (co-entreprises)	49	51	-2
Sociétés mises en équivalence (influence notable)	72	70	2
Périmètre total	1 026	1 016	10

10.2 ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS

10.2.1 E.S.H. (Sociétés HLM)

L'appréciation du contrôle des Entreprises Sociales pour l'Habitat (E.S.H., sociétés dites HLM) constitue un domaine normatif complexe que le Groupe a analysé à la lumière des contraintes fixées par le cadre très strict de la réglementation HLM et des orientations qu'il se fixe dans sa politique du logement. Il apparaît que la consolidation ne s'impose pas notamment car :

- si SNCF Mobilités exerce une influence sur certains aspects de gestion des ESH, elle ne peut pas être qualifiée d'influence de contrôle : SNCF Mobilités ne peut ni diriger les activités pertinentes des ESH en application d'IFRS 10 ni influencer sur la direction de celles-ci en application d'IAS 28 révisée du fait des restrictions et de l'encadrement strict imposés par la Loi ;

- l'attachement du groupe SNCF Mobilités à la détention de quatre ESH concernées tire primordialement sa source dans des raisons institutionnelles et d'intérêt général et non dans des considérations financières et patrimoniales directes ou indirectes, les rendements pouvant être perçus étant très limités.

Les titres des sociétés HLM sont par conséquent maintenus à l'actif du bilan et classés en actifs financiers disponibles à la vente (cf. notes 6.1.2.4 et 8.2.2).

Les principaux postes du bilan consolidé de ces sociétés sont les suivants :

- Actifs non courants : 4 523 M€ (4 451 M€ en 2018);
- Passifs non courants (dettes) : 2 362 M€ (2 373 M€ en 2018).

L'endettement net des ESH non consolidées s'élève à 2,29 milliards d'euros (2,30 milliards d'euros au 31 décembre 2018).

10.2.2 SOFIAP

SNCF Mobilités est actionnaire d'un groupe de sociétés orienté vers le financement immobilier. Regroupé sous la marque SOCRIF, cet ensemble est composé de SNCF Habitat (société coopérative d'intérêt collectif détenue à 100%), de Sofiap (établissement de crédit détenu à 34% et contrôlé par La Banque Postale depuis le 20 mai 2014 après avoir été détenu à 49% et contrôlé par le Crédit Immobilier de France Développement) et de Soprim (société par actions simplifiée détenue à 100%). Étant donné les restrictions légales régissant les rendements reçus par les investisseurs des Sociétés Anonymes Coopératives d'Intérêt Collectif pour l'Accession à la Propriété (règles statutaires particulières édictées par le Code de la Construction pour l'Habitation), le Groupe n'est pas exposé aux rendements variables de SNCF Habitat et n'a pas non plus la capacité d'agir sur ces rendements. En conséquence, SNCF Habitat n'est pas consolidée en application de la norme IFRS 10. Il en est de même pour Sofiap et Soprim détenues indirectement via SNCF Habitat en l'absence de contrôle effectif. Soprim a une activité très limitée. Les titres de participation sont maintenus à l'actif du bilan et classés en placements dans les instruments de capitaux propres. Sofiap présente les agrégats financiers suivants à la clôture :

- actifs non courants : 2 138 M€ (2 037 M€ au 31 décembre 2018)

- passifs non courants : 2 259 M€ (2 005 M€ au 31 décembre 2018)

10.2.3 SNCF Réseau et SNCF Mobilités

Conformément à l'article L2102-10 du Code des transports, la consolidation des comptes de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités sur ceux de SNCF est effectuée selon la méthode de l'intégration globale.

10.3 PRINCIPALES ENTITÉS DU PÉRIMÈTRE

Dans le tableau ci-dessous ne sont listées que les principales entités significatives. Est considérée comme une entité significative, toute entité qui dépasse 30 M€ de chiffre d'affaires ou 50 M€ de total bilan. Les activités relevant des EPIC sont identifiées par le terme « EPIC ».

Méthodes de consolidation :

IG : Intégration Globale

OC : Opérations Conjointes – Intégration des quotes-parts d'actifs, passifs, produits et charges

CE : Co-Entreprise – Mise en équivalence

IN : Influence Notable – Mise en équivalence

NI : Non Consolidée

F : Société absorbée par une autre société du Groupe

Pourcentage d'intérêt : part détenue dans le capital par l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

Pourcentage de contrôle : pourcentage de droit de vote dont dispose l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC	PI	PC	PI
				Année N	Année N	Année N-1	Année N-1
Société Mère							
FRANCE	FRANCE	SNCF	IG	100%	100%	100%	100%
Métier SNCF Réseau							
FRANCE	FRANCE	SNCF Réseau - SIGBC ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
Métier Voyageurs							
Secteur SNCF Transilien, Régions, Intercités							
FRANCE	FRANCE	SNCF Mobilités – Transilien ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Mobilités – TER ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Mobilités – Intercités ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Mobilités - FC - Traction ^{EPIC}	IG	100%	100%	100%	100%
Secteur SNCF Voyages							
	AUTRICHE	Rail Holding AG	IN	17%	17%	17%	17%
EUROPE HORS FRANCE	BELGIQUE	THI Factory	IG	60%	60%	60%	60%
	GRANDE BRETAGNE	Groupe Eurostar	IG	55%	55%	55%	55%
FRANCE	FRANCE	OUI Bus	NI	0%	0%	95%	95%
	FRANCE	SNCF Mobilités - Voyages - Europe EPIC	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Mobilités - Voyages - TGV EPIC	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Mobilités - Voyages Central EPIC	IG	100%	100%	100%	100%
Secteur Gares & Connexions							
	FRANCE	Retail & Connexions	IG	100%	100%	100%	100%
FRANCE	FRANCE	SNCF Mobilités - Gares & Connexions EPIC	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	GARE DU NORD 2024	IN	34%	34%	0%	0%
	FRANCE	Lagardère & Connexions	CE	50%	50%	50%	50%
Métier Keolis							
Afrique, Moyen Orient	QATAR	RKH Qitarat LLC	IN	33%	23%	33%	23%
AMÉRIQUES	CANADA	Keolis Canada Inc	IG	100%	70%	100%	70%
	ETATS UNIS	Keolis Transit America	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Commuter Services LLC	IG	100%	82%	100%	82%
ASIE, PACIFIQUE	AUSTRALIE	KDR Victoria Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
		KD Hunter Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
		Path Transit Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
		Southlink Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
EUROPE (HORS FRANCE)	ALLEMAGNE	Keolis Deutschland COKG	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Danmark	IG	100%	70%	100%	70%
	GRANDE BRETAGNE	Govia Thameslink Railway Limited	CE	35%	24%	35%	24%
		Keolis-Amey Docklands Ltd	IG	70%	49%	70%	49%
		Keolis-Amey Metrolink	IG	60%	42%	60%	42%
		Keolis Amey Operations/Gweithrediadau Keolis Amey Limited – the Operating Entity	IG	64%	45%	64%	45%
		London&South Eastern Railway - LSER	CE	35%	24%	35%	24%
	PAYS BAS	Keolis Nederland BV (ex-Syntus)	IG	100%	70%	100%	70%
	SUEDE	Keolis Sverige	IG	100%	70%	100%	70%
	FRANCE	FRANCE	Aerolis	IG	100%	70%	100%
CarPostal France Siège			IG	100%	70%	0%	0%
Effia Concessions			IG	100%	70%	100%	70%
EFFIA Park			IG	100%	70%	100%	70%
Effia Stationnement et Mobilité			IG	100%	70%	100%	70%
Keolis			IG	100%	70%	100%	70%

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
		Keolis Amiens	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Angers	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Atlantique	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Besançon Mobilités	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Bordeaux Métropole	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Bus Verts	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Caen Mobilités	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis CIF	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Dijon Mobilités	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Grand Nancy	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Lyon	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Métropole Orléans	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Pays d'Aix	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Rennes	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Tours	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Versailles	IG	100%	70%	100%	70%
		KeoMotion	IG	100%	70%	100%	70%
		SAEMES	CE	33%	23%	33%	23%
		Transpole	IG	100%	70%	100%	70%
		Transport Daniel MEYER	IG	100%	70%	100%	70%
<hr/>							
	Métier	SNCF Logistics					
AMÉRIQUES	ARGENTINE	Geodis Wilson Argentina S.A.	IG	100%	100%	100%	100%
	BRESIL	GW Freight Management Brazil	IG	100%	100%	100%	100%
	CHILI	Geodis Wilson Chile Limitada	IG	100%	100%	100%	100%
	ETATS UNIS	Geodis USA, Inc.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis America	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Global Solutions USA Inc	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Transportation, LLC	IG	100%	100%	100%	100%
	MEXIQUE	Geodis Wilson Mexico S.A. de C.V.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Global Solutions Mexico	IG	100%	100%	100%	100%
ASIE, PACIFIQUE	AUSTRALIE	Geodis Wilson Pty Ltd Australia	IG	100%	100%	100%	100%
	CHINE	Geodis Wilson Hong Kong Ltd.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Wilson China Limited	IG	100%	100%	100%	100%
	INDE	Geodis Overseas India	IG	100%	100%	100%	100%
	NOUVELLE-ZELANDE	Geodis Wilson. New Zealand Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	SINGAPOUR	Geodis Wilson Singapore Pte Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
EUROPE (HORS FRANCE)	ALLEMAGNE	Captrain Deutschland CargoWest GmbH	IG	100%	100%	100%	100%
		Forwardis GmbH	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Logistics Deutschland GmbH	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Wilson Germany GmbH & Co KG	IG	100%	100%	100%	100%
		ITL Eisenbahngesellschaft mbH	IG	100%	100%	100%	100%
		NEB	CE	67%	34%	67%	34%
	AUTRICHE	Chemfreight (Rail Cargo Logistics)	CE	34%	34%	34%	34%
	BELGIQUE	Geodis FF Belgium N.V	IG	100%	100%	100%	100%

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC	PI	PC	PI
				Année N	Année N	Année N-1	Année N-1
FRANCE		Geodis RT Spain SA	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Wilson Spain, S.L.U.	IG	100%	100%	100%	100%
	GRANDE BRETAGNE	Geodis UK Ltd Messagerie	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Wilson UK Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	IRLANDE	Geodis Ireland Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	ITALIE	Captrain Italia	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Logistics S.P.A.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis RT Italia Italia Srl	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Wilson Italia Spa	IG	100%	100%	100%	100%
	LUXEMBOURG	Lexsis	IG	100%	100%	100%	100%
		LORRY Rail	IG	58%	58%	58%	58%
		SIBELIT	IN	43%	42%	43%	42%
	PAYS BAS	Geodis Holding BV	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Logistics Netherlands BV	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis RT Netherlands BV (ex Geodis Wilson Netherlands B.V.)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Wilson Netherlands B.V.	IG	100%	100%	100%	100%
	POLOGNE	Geodis Polska	IG	100%	100%	100%	100%
	SUEDE	Geodis Holding Sweden AB	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Sweden AB	IG	100%	100%	100%	100%
	SUISSE	BLS CARGO	IN	45%	45%	45%	45%
		Ermewa Ferroviaire (Suisse)	IG	100%	100%	100%	100%
		Ermewa Intermodal (Suisse)	IG	100%	100%	100%	100%
		PIRCO SA	F	0%	0%	100%	100%
		Groupe AKIEM	CE	50%	50%	50%	50%
		BM Virolle	IN	35%	35%	35%	35%
		Bourgey Montreuil Alsace	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Alsace	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Armorique	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Bretagne	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Ile de France	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Loiret	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Méditerranée	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Normandie	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Paris Europe	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Picardie	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Rhône Alpes	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson SAS	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Sud-Ouest	IG	100%	100%	100%	100%
		Challenge International	IG	100%	100%	100%	100%
		Chaveneau Bernis Transport	IG	100%	72%	100%	72%
		Dusolier Calberson	IG	100%	100%	100%	100%
		Ermewa (Paris)	IG	100%	100%	100%	100%
	Ermewa Ferroviaire	IG	100%	100%	100%	100%	
	Ermewa Holding	IG	100%	100%	100%	100%	
	Ermewa Intermodal	IG	100%	100%	100%	100%	
	Eurotainer SAS	IG	100%	100%	100%	100%	
	Flandre Express	IG	100%	100%	100%	100%	
	Forwardis SA	IG	100%	100%	100%	100%	
	Geodis Automotive Est	IG	100%	100%	100%	100%	

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
		Geodis Calberson Valenciennes	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Euromatic	NI	0%	0%	100%	100%
		Geodis Freight Forwarding France	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Logistics Ile-de-France	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Logistics Nord	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Logistics Rhône-Alpes	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis SA	IG	100%	100%	100%	100%
		Geoparts	IG	100%	100%	100%	100%
		Giraud Rhône-Alpes	IG	100%	100%	100%	100%
		Grimaldi ACL France	CE	60%	60%	60%	60%
		INVEHO UFO	IG	100%	100%	100%	100%
		Naviland Cargo	IG	100%	100%	100%	100%
		Rhône Dauphiné Express	IG	100%	100%	100%	100%
		SCI Ney - Geodis	IG	100%	100%	100%	100%
		SCO Aerospace and Defence	IG	100%	100%	100%	100%
		Sealogis	IG	100%	100%	100%	100%
		SEALOGIS FREIGHT FORWARDING (ex Transfert International)	IG	99%	99%	98%	98%
		Seine Express	IG	100%	100%	100%	100%
		SNCF Geodis - Fret	IG	100%	100%	100%	100%
		Transports Bernis	IG	68%	68%	68%	68%
		VFLI	IG	100%	100%	100%	100%
		VIIA	IG	100%	100%	100%	100%
		Walbaum	IG	100%	100%	100%	100%

Métier		SNCF Immobilier					
FRANCE	FRANCE	Ste Nationale d'Espaces Ferroviaires	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	FONCIERE VESTA (MEE)	IN	20%	20%	20%	20%
	FRANCE	ICF	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	NOVEDIS-ICF	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	S2FIT1	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - Immobilier EPIC	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Mobilités - FC - DI EPIC	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Réseau - Immobilier EPIC	IG	100%	100%	100%	100%

		Corporate					
EUROPE (HORS FRANCE)	SUISSE	EUROFIMA	IN	23%	23%	23%	23%
FRANCE	FRANCE	DIRECTION DIGITALE & SI	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	GARE	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	GI CDG Express	CE	33%	33%	33%	33%
	FRANCE	MASTERIS	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - Autres CSP EPIC	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - Divisions techniques EPIC	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF - Pilotage et CC EPIC	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Energie	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Mobilités - FC - DFT-FM EPIC	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Mobilités - FC - Entreprise EPIC	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Mobilités - FC - Matériel EPIC	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Mobilités - FC S&F (hors DFT-FM) EPIC	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Réseau - FC - COF EPIC	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Systra	IN	43%	43%	42%	42%

04 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

PRICEWATERHOUSECOOPERS AUDIT

63 rue de Villiers
92208 Neuilly Sur Seine Cedex

Commissaire aux Comptes
Membre de la compagnie
régionale de Versailles

ERNST & YOUNG Audit

Tour First
TSA 14444
92037 Paris-La Défense cedex
S.A.S. à capital variable
344 366 315 R.C.S. Nanterre

Commissaire aux Comptes
Membre de la compagnie
régionale de Versailles

Société nationale SNCF (anciennement SNCF Mobilités Epic)

Exercice clos le 31 décembre 2019

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

A l'Assemblée Générale de la Société nationale SNCF,

Opinion avec réserves

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de la Société nationale SNCF (anciennement SNCF Mobilités Epic) relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2019, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Sous les réserves décrites dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserves », nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine, à la fin de cet exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques.

Fondement de l'opinion avec réserves

■ Motivation des réserves

Comme mentionné dans la note note 4.3.2.5 de l'annexe aux comptes consolidés relative au test de valeur des actifs de l'Unité Génératrice de Trésorerie Infrastructure, le Groupe SNCF a considéré que la finalisation courant septembre 2019 du recensement des ouvrages de contournement dont la loi Didier de 2014 impose désormais l'entretien au gestionnaire d'infrastructure, et l'engagement pris le 29 août 2019 par le groupe d'abandonner le glyphosate d'ici à 2021, conduisent à une augmentation du coût d'entretien des voies, et à un risque de perte de valeur de l'Unité Génératrice de Trésorerie Infrastructure (« l'UGT »).

Le Groupe a en conséquence réalisé un nouveau test de valeur au 31 décembre 2019 selon une méthodologie similaire à celle utilisée lors des précédentes clôtures, en excluant désormais les actifs gares de la base testée, pour ceux détenus par SNCF Réseau, compte tenu du transfert prévu à la nouvelle filiale SNCF Gares & Connexions à compter du 1er janvier 2020 pour une valeur nette comptable de 0,9 Md€.

Ce test n'a pas conduit à une variation de la valeur nette comptable de l'UGT, l'équilibre des négociations entre l'Etat et SNCF Réseau qui sous-tend la trajectoire financière en résultant n'ayant pas été remis en cause par le Groupe. Cet équilibre s'était traduit à travers la signature du contrat de performance d'avril 2017, puis par des amendements apportés par la loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire de juin 2018 ainsi que par certaines déclarations du gouvernement venues notamment modifier l'évolution de l'indexation des péages. Cet équilibre continue de supposer, d'une part, l'atteinte par SNCF Réseau de ses plans de productivité et, d'autre part, la mise en œuvre effective, notamment par l'Etat, de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour soutenir la valeur recouvrable des actifs ainsi déterminée, bien que l'Etat n'ait pas formellement reconfirmé ces engagements pour l'arrêté des comptes au 31 décembre 2019.

Ainsi, les projections de trésorerie utilisées dans le test continuent d'intégrer (i) des entrées de trésorerie (péages, redevances d'accès, subventions d'investissement) émanant notamment d'engagements de l'Etat, (ii) des dépenses (travaux et entretien des installations), des investissements de renouvellement et des gains de productivité :

- Pour le réseau en service, le Groupe a maintenu l'année 2030 comme année normative considérant qu'elle correspondra à l'année où le réseau sera stabilisé au niveau de performance attendu, ce niveau n'ayant jamais été atteint auparavant. La valeur terminale constitue la part essentielle de la valeur d'utilité.
- Les flux de trésorerie utilisés pour justifier la valeur de ces actifs supposent l'atteinte par le Groupe de plans de productivité plus ambitieux que ceux retenus dans le contrat de performance signé entre SNCF Réseau et l'Etat en avril 2017.
- La trajectoire d'indexation des péages du domaine conventionné est maintenue inchangée par rapport à la clôture précédente, à un niveau plus soutenu que celle relative aux activités TGV et Fret et ce malgré les avis de non-conformité rendus par l'ART (ex-ARAFER) en février 2019 et 2020 sur les tarifs pour les horaires de services 2020 et 2021, le Groupe considérant que l'ordonnance publiée le 11 mars 2019 lui permet de continuer à appliquer une indexation différente de celle de TGV et Fret. Un recours devant le Conseil d'Etat a été déposé par SNCF Réseau en septembre 2019, contesté par l'ART en décembre 2019, et dont l'issue ne peut être anticipée à ce stade.
- Les subventions d'investissement affectées aux travaux de régénération et qui sont financées en partie à travers un fonds de concours notamment par la redistribution par l'Etat à SNCF Réseau de ses dividendes perçus de SNCF, reposent sur une trajectoire financière différente de celle retenue dans le contrat de performance de 2017 et qui n'a pas fait l'objet d'une approbation formelle de l'Etat. Cette trajectoire pourrait s'avérer différente de celle qui sera issue des discussions en cours avec l'Etat dans la perspective de la signature d'un nouveau contrat de performance couvrant la période 2020-2029.
- Le nouveau contrat de performance de SNCF Réseau pour la période 2020-2029 est en cours de discussion, et ses incidences ne peuvent être mesurées à date. Des arbitrages structurants sont toujours en cours de discussion, notamment sur la consistance du réseau et les dessertes fines, comme l'illustrent les deux accords signés entre l'Etat et les régions Grand-Est et Centre-Val de Loire le 20 février 2020. Ces accords structurent les lignes de ces régions en trois groupes distincts dont l'un a vocation à être réintégré au réseau dit " structurant " et dont SNCF Réseau financera le renouvellement, sans que SNCF Réseau et l'Etat ne se soient à ce stade accordés sur les modalités de financement de ces investissements de renouvellement et de maintenance.
- Comme rappelé dans la note 4.3.2.5 de l'annexe aux comptes consolidés, les mesures relatives au nouveau régime de retraite et plus largement au nouveau cadre social issu des accords de branche pour l'activité ferroviaire sont toujours en cours de négociation à la date d'arrêté des comptes et en conséquence n'ont pu être modélisées.

Ainsi, des aléas et incertitudes majeurs continuent de peser sur les hypothèses de flux de trésorerie prévisionnels actualisés retenus pour l'évaluation des actifs corporels et incorporels et des actifs d'impôts différés figurant au bilan au 31 décembre 2019 et, en conséquence, le montant des dépréciations afférentes pourrait augmenter de manière importante.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant de ces projections et donc de nous prononcer sur la valeur nette de dépréciation des actifs concernés qui s'élève, d'une part, à 33,5 milliards d'euros au 31 décembre 2019 (encours de production compris) pour les immobilisations corporelles et incorporelles, et d'autre part, à 4,3 milliards d'euros pour les impôts différés.

■ Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés » du présent rapport.

■ Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance qui nous sont applicables, sur la période du 1^{er} janvier 2019 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014 ou par le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes.

Observation

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 1.2.2 « Application d'IFRS 16 Contrats de location » de l'annexe aux comptes consolidés qui expose les incidences du changement de méthode comptable relatif à la première application de la norme IFRS 16 « Contrats de location ».

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L. 823-9 et R. 823-7 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, outre les points décrits dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserves », nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes consolidés pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes consolidés pris isolément.

■ Première application de la norme IFRS 16 « Contrats de location »

Notes 1.2.2, 4.1.3 et 9.1.2.5 de l'annexe aux comptes consolidés

Description du risque

Comme indiqué dans la note 1.2.2 de l'annexe aux comptes consolidés au 31 décembre 2019, le groupe a adopté la nouvelle norme IFRS 16 « Contrats de location » au 1er janvier 2019 selon la méthode rétrospective simplifiée.

La première application de la norme a conduit à comptabiliser, dans les comptes consolidés clos au 31 décembre 2019, à l'actif des droits d'utilisation relatifs aux contrats de location pour un montant de 3 948 millions d'euros et au passif des obligations locatives non courantes pour un montant 3 137 millions d'euros ainsi que des obligations locatives courantes pour un montant de 913 millions d'euros.

Nous avons considéré la première application de la nouvelle norme sur les contrats de location comme un point clé de l'audit compte tenu de la forte volumétrie des données relatives aux contrats de location à collecter, analyser et traiter, du montant significatif du droit d'utilisation et des obligations locatives et du degré de jugement de la direction que requièrent notamment la détermination de la durée de location et des taux marginaux d'endettement.

Notre réponse au risque

Nous avons apprécié la conformité avec les dispositions de la norme IFRS 16 Contrats de location des choix de principes comptables et des méthodes retenues par le groupe, en particulier en ce qui concerne la méthode de transition, les mesures de simplification et la méthodologie de détermination des durées de location et des taux marginaux d'endettement.

Nous avons pris connaissance de l'organisation, du système d'information et des contrôles clés mis en place par le groupe pour l'application de cette nouvelle norme.

Nos travaux ont également consisté à :

- apprécier les procédures mises en place par le groupe pour identifier l'exhaustivité des contrats de location à retraiter :
 - nous avons obtenu les instructions préparées par le groupe et adressées aux filiales et analysé si leur conception permet d'identifier et de recenser l'ensemble des contrats de location et de collecter pour chacun d'eux toutes les informations nécessaires au calcul de l'obligation locative ;
 - nous avons rapproché les montants des droits d'utilisation et obligations locatives avec les états comptables de consolidation à la date de transition et à la date de clôture ;
 - nous avons obtenu le rapprochement des engagements hors bilan au 31 décembre 2018 avec le calcul de l'obligation locative au 1^{er} janvier 2019 et avons analysé les éléments en rapprochement.
- tester les contrôles généraux informatiques et le paramétrage du système d'information mis en place par le groupe pour collecter les données des contrats de location et pour déterminer les impacts comptables de la norme ;
- analyser le montant des obligations locatives et des droits d'utilisation évalués et comptabilisés par le groupe dans les comptes consolidés. Pour ce faire, nous avons, sur la base d'un échantillon de contrats de location :
 - apprécié, compte tenu des caractéristiques propres du contrat, la conformité du retraitement opéré par rapport aux principes de la norme IFRS 16 ;
 - corroboré les informations collectées pour l'évaluation du droit d'utilisation et de l'obligation locative avec les données propres du contrat en tenant compte des différents avenants et des données historiques depuis l'origine du contrat ;
 - s'agissant de la durée de location retenue, apprécié les critères pris en compte par le groupe pour la déterminer et rapproché cette durée avec les dispositions prévues au contrat, notamment en cas d'options de résiliation ou de renouvellement ;
 - s'agissant du taux marginal d'endettement pour évaluer l'obligation locative, apprécié, en lien avec nos experts en évaluation, la conformité de la méthodologie retenue avec la norme IFRS 16 et comparé les paramètres de ces taux avec des données de marché en prenant en compte les caractéristiques des contrats de location sous-jacents.

Nous avons par ailleurs apprécié le caractère approprié des informations données dans les notes de l'annexe aux comptes consolidés.

■ Engagements envers le personnel

Note 5 de l'annexe aux comptes consolidés

Description du risque

Le personnel des sociétés du groupe SNCF bénéficie de différents régimes d'avantages postérieurs à l'emploi qui sont qualifiés, le cas échéant sur la base d'analyses juridiques, soit de régimes à prestations définies soit de régimes à cotisations définies.

Les régimes à prestations définies donnent lieu à la comptabilisation d'engagements au passif pour une valeur nette de 2 946 millions d'euros au 31 décembre 2019, après prise en compte d'actifs de couverture évalués à 391 millions d'euros. Les engagements ainsi comptabilisés concernent notamment:

- les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi, l'action sociale et les rentes accidents du travail;
- les autres régimes d'avantages à long terme, tels que, notamment, les médailles du travail et autres avantages assimilés, et la cessation progressive d'activité.

Comme indiqué dans la note 5 de l'annexe aux comptes consolidés, ces engagements sont principalement évalués selon des calculs actuariels intégrant des hypothèses financières et démographiques, telles que le taux d'actualisation, le taux de mortalité, la rotation du personnel et la projection des salaires futurs.

Pour le personnel des ex EPIC SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau au statut, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF, la société a conclu que le régime spécial de retraite est un régime à cotisations définies, comme mentionné dans la note 5 de l'annexe aux comptes consolidés. Dans un tel régime, les engagements ne donnent pas lieu à l'enregistrement d'un passif, la société n'étant pas engagée envers le personnel au-delà des cotisations versées chaque année.

Compte tenu de la complexité des régimes et de leur analyse au regard de leur qualification, du nombre de régimes d'avantages au personnel au sein du groupe et du caractère significatif des passifs liés, de la complexité des calculs actuariels réalisés, du degré d'incertitudes entourant les hypothèses financières et démographiques sous-jacentes, ainsi que de la sensibilité élevée de la valeur actuarielle des engagements à ces hypothèses, l'estimation par la Direction de la valeur des engagements envers le personnel constitue un point clé de l'audit.

Notre réponse au risque

Nous avons pris connaissance du processus de qualification et d'évaluation par la Direction de ses principaux engagements.

Nos travaux ont également consisté à :

- obtenir et examiner la documentation interne et externe relative à ces engagements, y compris les relevés d'actifs de couverture des engagements;
- apprécier, sur la base des analyses réalisées par la Direction :
 - la qualification des nouveaux régimes post-emploi, entre régimes à prestations définies et régimes à cotisations définies,
 - l'incidence potentielle des faits et événements de l'exercice sur la qualification des régimes existants, notamment les évolutions de taux de cotisation ;
- examiner par sondage les données de base prises en compte dans les calculs actuariels avec les données sous-tendant la comptabilité ;
- apprécier avec nos experts en actuariat le bien-fondé des principales hypothèses actuarielles retenues dans l'évaluation des engagements, en fonction de la nature des engagements, de leur durée et des données de marché disponibles (taux d'actualisation, d'inflation, de mortalité, de rotation du personnel et la projection des salaires futurs) ;
- analyser la conformité des principes et modalités d'évaluation et de comptabilisation retenus avec les dispositions contractuelles, conventionnelles, légales et réglementaires en vigueur.

Enfin nous avons apprécié le caractère approprié des informations données dans la note 5 de l'annexe aux comptes consolidés, notamment sur la qualification des engagements et la sensibilité de la valeur des engagements aux hypothèses retenues.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires des informations données dans le rapport sur la gestion du groupe du conseil d'administration.

A l'exception de l'incidence éventuelle des points décrits dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserves », nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

En application de la loi, nous vous signalons que la déclaration de performance extra-financière prévue par l'article L. 225-102-1 du code de commerce ne figure pas dans le rapport de gestion et que votre société n'a pas procédé à la désignation d'un organisme tiers indépendant chargé de sa vérification.

Informations résultant d'autres obligations légales et réglementaires

■ Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la Société national SNCF (anciennement SNCF Mobilités Epic) par le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi en date du 21 avril 2008 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit, et par le Ministre de l'Economie, du Redressement Productif et du Numérique en date du 18 avril 2014 pour le cabinet Ernst & Young Audit.

Au 31 décembre 2019, le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit était dans la douzième année de sa mission sans interruption et le cabinet Ernst & Young Audit dans la sixième année.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes consolidés

Il appartient à la direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes consolidés, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Il incombe au Comité d'audit, des comptes et des risques de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés

■ Objectif et démarche d'audit

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes consolidés. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L. 823-10-1 du Code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- ▶ il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- ▶ il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- ▶ il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés ;
- ▶ il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- ▶ il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle ;
- ▶ concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

■ Rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques

Nous remettons au Comité d'audit, des comptes et des risques un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité d'audit figurent les risques d'anomalies significatives, que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité d'audit la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L. 822-10 à L. 822-14 du Code de commerce et dans le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le Comité d'audit, des comptes et des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Neuilly Sur Seine et Paris-La Défense, le 3 mars 2020

Les Commissaires aux Comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

ERNST & YOUNG Audit

Laurent Daniel

François Guillon

Christine Vitrac

Denis Thibon

05 – RAPPORT DE GESTION SA SNCF (EX EPIC SNCF MOBILITES)

1 PRÉAMBULE	171	4.5 PÉAGES	176
2 EVÈNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE	171	4.6 IMPÔTS ET TAXES	176
2.1 RÉFORME FERROVIAIRE 2018	171	4.7 CHARGES DE PERSONNEL	176
2.2 MOUVEMENT SOCIAL 2019	172	4.8 EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION	176
2.3 COMMANDE DE NOUVEAUX MATÉRIELS ROULANTS FERROVIAIRES	172	4.9 AMORTISSEMENTS, PROVISIONS ET AUTRES CHARGES	176
2.4 ENQUÊTE DE L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE SUR LE SECTEUR DE LA MESSAGERIE	173	4.10 RÉSULTAT D'EXPLOITATION	177
2.5 SIGNATURES DE CONVENTIONS TER	173	4.11 RÉSULTAT FINANCIER	177
2.6 MISE EN CONCURRENCE DE LIGNES INTERCITÉS ET TER	173	4.12 RÉSULTAT COURANT	177
2.7 AVIS DE L'ART SUR LE DRG DE SNCF GARES & CONNEXIONS	173	4.13 RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	177
2.8 PROJET GARE DU NORD 2024	173	4.14 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS	178
2.9 NOUVELLES OBLIGATIONS DE SÉPARATION COMPTABLE	173	4.15 RÉSULTAT NET	178
2.10 CONTRÔLE URSSAF 2019	173	5 EVOLUTION DE L'ENDETTEMENT NET	178
2.11 PRISE DE PARTICIPATION SIGNIFICATIVES DE L'EXERCICE	174	6 INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS	178
3 EVÈNEMENT POST-CLÔTURE	174	7 CONCOURS PUBLICS	179
3.1 MISE EN ŒUVRE DE LA RÉFORME FERROVIAIRE	174	8 INFORMATION SUR LES DÉLAIS DE RÈGLEMENTS	179
4 RÉSULTAT DE L'EXERCICE 2019	174	9 DISTRIBUTION DE DIVIDENDES	180
4.1 CHIFFRE D'AFFAIRES	174	10 RÉSULTATS DE L'EPIC SNCF MOBILITÉS DES CINQ DERNIERS EXERCICES	180
4.2 PRODUCTION IMMOBILISÉE ET STOCKÉE	175	11 FILIALES ET PARTICIPATIONS	181
4.3 AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION	175		
4.4 ACHATS ET CHARGES EXTERNES (HORS PÉAGES)	176		

1 PRÉAMBULE

Les comptes de l'Entreprise ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du Groupe SNCF du 28 février 2020.

A partir du 1er janvier 2020, date d'entrée en vigueur de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire (voir note 2.1), l'EPIC SNCF Mobilités change de statut juridique et de dénomination sociale et prend le nom de SA SNCF.

Les comptes présentés sont ceux de l'EPIC SNCF Mobilités au 31 décembre 2019, avant sa transformation en SA SNCF au 1er janvier 2020 (voir notes 2.1), incluant en particulier les activités Voyageurs, Fret et Gares et Connexions.

Dans le document, l'établissement public (EPIC) SNCF Mobilités, « l'EPIC Mobilités », « Mobilités » et « l'EPIC SNCF Mobilités » désignent la Société Nationale SNCF.

L'EPIC SNCF Mobilités est par ailleurs consolidé par l'EPIC SNCF société mère du Groupe Public Ferroviaire (GPF) immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny sous le numéro 808 332 670 et dont le siège social est situé 2 place aux Etoiles 93200 Saint Denis.

L'EPIC (Établissement Public à Caractère Industriel et Commercial) est régi par le droit français. Il a été créé par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (dite "Loi LOTI"), succédant à l'entité anciennement dénommée « Société Nationale des Chemins de fer Français » créée historiquement par le décret-loi du 31 août 1937.

La Loi LOTI a été modifiée de nombreuses fois et plus récemment par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014, relative à la réforme du système ferroviaire en France (la Loi portant réforme ferroviaire), entrée en vigueur au 1er janvier 2015 et complétée par sept décrets d'application publiés au Journal Officiel le 11 février 2015. Le décret n° 2015-138 du 10 février 2015 relatif à l'objet, aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités (le Décret) décrit également l'organisation administrative de SNCF Mobilités, sa gestion financière et comptable, sa gestion domaniale et le contrôle économique et financier que l'État français exerce sur l'EPIC.

La Loi portant réforme ferroviaire a créé un Groupe Public Ferroviaire (GPF) organisé en trois EPIC, intégré économiquement :

– SNCF Réseau (ci-après désigné SNCF Réseau ou EPIC SNCF Réseau) : Réseau Ferré de France (RFF), SNCF Infra et la Direction de la circulation ferroviaire (DCF) ont été regroupés au sein de SNCF Réseau, en charge de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'infrastructure du réseau ferré français. C'est lui qui doit garantir un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires.

– SNCF Mobilités (ci-après désigné SNCF Mobilités ou EPIC SNCF Mobilités ou l'Entreprise) - anciennement « Société Nationale des Chemins de Fer Français » : en rassemblant l'ensemble des métiers offrant des services de mobilité, SNCF Mobilités assure toutes les activités de transport des voyageurs et des marchandises en tant qu'exploitant du réseau ainsi que la gestion des gares.

– SNCF (la maison-mère, ci-après désigné SNCF ou EPIC SNCF) : créé le 1er décembre 2014 dans le cadre de la réforme, SNCF est en charge de la gestion stratégique et de la surveillance, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale et la cohésion du GPF.

2 EVÈNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE

2.1 RÉFORME FERROVIAIRE 2018

La Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée au Journal officiel de la République française (le Nouveau Pacte Ferroviaire) entrée en vigueur à compter du 1er janvier 2020, modifie fortement l'organisation actuelle du groupe SNCF. Elle se décline autour des axes suivants :

– Construire une nouvelle organisation du groupe SNCF au 1er janvier 2020, avec pour objectif de transformer le groupe SNCF en un grand groupe public unifié et intégré constitué d'une société anonyme à capitaux publics, SNCF, détenant deux sociétés, SNCF Voyageurs et SNCF Réseau selon les missions suivantes ;

- la société nationale SNCF (anciennement l'EPIC SNCF Mobilités jusqu'au 31 décembre 2019) est la nouvelle société à compter de 1er janvier 2020, chargée d'animer et de piloter le groupe public unifié et, notamment, d'en assurer le pilotage stratégique et financier et d'en définir l'organisation ;
- la société SNCF Voyageurs créée au 1er janvier 2020, ayant pour mission d'exploiter les services de transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national ; et
- SNCF Réseau, ayant pour mission notamment d'assurer l'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, la gestion opérationnelle des circulations sur ce réseau et des gares de voyageurs.

– En application des décrets 2019-1585, 2019-1587 et 2019-1589 parus en décembre 2019 et entrés en vigueur au 1er janvier 2020, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs deviennent des sociétés anonymes, détenue par la société mère du groupe public unifié SNCF et qui est elle-même une société nationale à capitaux publics (la "Société Holding"). Le Nouveau Pacte Ferroviaire prévoit l'incessibilité du capital détenu par l'État dans la Société Holding ainsi que du capital détenu par la Société Holding dans SNCF Réseau et SNCF Voyageurs (voir ci-dessous).

– L'entité Gares & Connexions est détenue à 100% par SNCF Réseau ;

– L'arrêt du recrutement sous le statut de cheminot à compter du 1er janvier 2020. Les employés existant pourront continuer de bénéficier de ce statut. En parallèle de cette transformation, des négociations au niveau de la branche ferroviaire sont entreprises ; et

– Définir les modalités de la réussite de l'ouverture à la concurrence de l'activité de transport de personne en France.

– Mettre en place une nouvelle gouvernance.

Le Nouveau Pacte Ferroviaire a été complété par l'Ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF (l'"Ordonnance") en ce qui concerne le fonctionnement et la création du nouveau groupe public unifié (GPU) remplissant les missions de service public dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité.

Transformation du groupe SNCF actuel en un groupe public unifié

A la date du 1er janvier 2020, les opérations suivantes ont été réalisées :

– Transfert par voie d'apport à la valeur nette comptable de l'EPIC SNCF Mobilités à une société anonyme SNCF Gares & Connexions nouvellement créée et dont il détient l'intégralité du capital, de l'ensemble des biens, droits et obligations attachés aux activités de gestion des gares de voyageurs. Les titres de cette société anonyme ont été transférés à leur valeur nette comptable à l'EPIC SNCF Réseau qui transfère également l'ensemble de ses biens, droits et obligations liés à la gestion des gares publiques de voyageurs.

– Transfert par voie d'apport à la valeur nette comptable de l'EPIC SNCF Mobilités à une société anonyme SNCF Voyageurs dont il détient l'intégralité du capital, de l'ensemble de ses biens, droits et obligations attachés à ses activités de transport de passagers.

– Transfert par voie d'apport à la valeur nette comptable de l'EPIC SNCF Mobilités à une société anonyme simplifiée Fret SNCF dont il détient l'intégralité du capital, de l'ensemble des biens, droits et obligations à l'exception de la dette financière qui n'est pas transférée, attaché aux activités en France et hors de France relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de marchandises (faisant partie actuellement de la Branche SNCF Logistics).

– Les périmètres des biens, droits et obligations transférés a été approuvé par des arrêtés conjoints du ministre chargé des transports, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget, publiés le 17 décembre 2019 au Journal officiel de la République française.

– L'EPIC SNCF a été dissout de plein droit et l'intégralité de ses biens, droits et obligations ont été repris à leur valeur nette comptable dans le cadre d'une dévolution universelle de patrimoine ("fusion-absorption") par l'EPIC SNCF Mobilités.

– L'EPIC SNCF Mobilités est devenue une société nationale à capitaux publics renommé société nationale SNCF.

– L'EPIC SNCF Réseau est devenue une société anonyme, dont l'intégralité du capital est attribuée à la société nationale SNCF.

Les transformations des établissements SNCF Réseau et SNCF Mobilités en sociétés anonymes n'emportent ni création de personnes juridiques nouvelles ni cessation d'activité, et les droits et obligations de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités ne sont pas affectés par ces changements.

A compter du 1er janvier 2020, le nouveau groupe public unifié remplissant les missions de service public dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité est ainsi constitué de la société nationale SNCF (anciennement l'EPIC SNCF Mobilités) détenant plusieurs filiales, parmi lesquelles SNCF Voyageurs et SNCF Réseau (anciennement l'EPIC SNCF Réseau).

Objet de la nouvelle société nationale SNCF

La société nationale SNCF a désormais pour objet d'animer et de piloter le groupe public unifié et notamment d'en assurer le pilotage stratégique et financier et d'en définir l'organisation.

Elle définit et conduit notamment les politiques industrielle et d'innovation, de ressources humaines, de valorisation et de gestion des actifs du groupe public unifié.

Elle assure également (i) des fonctions mutualisées, exercées au bénéfice de l'ensemble du groupe public

unifié et (ii) des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national.

Par ailleurs, l'État a annoncé les engagements suivants :

– Une nouvelle règle d'or relative au financement des investissements de développement réalisés par SNCF Réseau couvrira un domaine plus large.

– La reprise par l'État de la dette de SNCF Réseau pour 35 Mds€ dont 25 Mds€ en janvier 2020 et 10 Mds€ supplémentaires en 2022 conformément aux annonces faites par le Premier ministre le 25 mai 2018.

– La limitation de l'évolution du tarif des péages au niveau de l'inflation pour les activités non conventionnées.

Plusieurs décrets publiés le 30 et 31 décembre 2019 sont venus complétés et précisés les ordonnances prises par le Gouvernement, notamment :

– Décret n°2019-1582 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau, avec une nouvelle règle d'or couvrant un domaine plus large et ayant pour objectif d'éviter le surendettement du gestionnaire d'infrastructure,

– Décret n°2019-1527 relatif aux conditions de saisine de l'Autorité de régulation des transports sur la nomination, le renouvellement ou la révocation du dirigeant de SNCF Réseau,

– Décret n°2019-1575 relatif aux conditions d'aliénation des terrains bâtis ou non appartenant au domaine privé de l'État géré par SNCF Réseau ou sa filiale prévues à l'article L.3211-13-1 du code général de la propriété des personnes publiques,

– Décret n°2019-1516 relatif aux règles de gestion domaniale à la société SNCF Réseau et à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L.2119-9 du code des transports. Ce décret précise le régime des biens confiés par l'État à SNCF Réseau et à sa filiale chargée de la gestion unifiée des gares,

– Et de l'arrêté opérant la reprise de dette de SNCF Réseau par l'État pour la première partie de 25 Md€ au 1er janvier 2020.

2.2 MOUVEMENT SOCIAL 2019

Un mouvement social a débuté le 5 décembre 2019 en opposition au projet de la réforme des retraites.

Des mesures commerciales avec des effets défavorables sur le chiffre d'affaires ont été constatées dans les comptes de l'EPIC SNCF Mobilités au 31 décembre 2019.

2.3 COMMANDE DE NOUVEAUX MATÉRIELS ROULANTS FERROVIAIRES

Plusieurs commandes de nouveaux matériels roulants ont été notifiées aux constructeurs en 2019 :

– Commande complémentaire de 18 rames Régiolis, en mars 2019 et juillet 2019, pour la région Occitanie ;

– Commande de 5 rames Régiolis, pour la région Sud (nouvelle appellation de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur - PACA) ;

– Commande de 16 rames Régiolis, pour la région Bourgogne Franche Comté ;

– Commande de 10 rames Régiolis Leman Express, en juillet 2019, pour la région Auvergne-Rhône-Alpes ;

– Commande de 9 rames Régiolis et 30 rames Régiolis Transfrontaliers France / Allemagne, en juillet 2019, pour la région Grand-Est ;

– Commande de 28 rames AMLD Grande Vitesse, en novembre 2019, pour les lignes Intercités ;

– Commande de 12 rames TGV 2N3 (type 3UFC MC), en juillet 2019.

De nouveaux engagements hors bilan sont constatés à ce titre au 31 décembre 2019 (cf. note 30 des comptes annuels).

2.4 ENQUÊTE DE L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE SUR LE SECTEUR DE LA MESSAGERIE

Une décision de la Cour d'appel de Paris a été rendue le 19 juillet 2018 concernant les suites d'une enquête menée dans le secteur de la messagerie au titre d'une présomption d'entente sur les revalorisations tarifaires sur la période 2005/2010.

L'EPIC SNCF Mobilités a formé un pourvoi en cassation le 22 juillet 2018 et a déposé un mémoire en demande le 17 décembre 2018. L'Autorité de la Concurrence n'a pas formé de pourvoi incident.

L'Entreprise n'a tiré aucune conséquence de cet arrêt dans ses comptes à fin décembre 2019

2.5 SIGNATURES DE CONVENTIONS TER

Des nouvelles conventions TER ont été signées au cours de l'année 2019 avec les régions suivantes :

– Convention avec la région Sud (PACA) pour 2019-2023 signée le 9 avril ;

– Convention avec la région Nouvelle-Aquitaine pour 2019-2024 signée le 29 avril ;

– Convention avec la région Hauts-de-France pour 2019-2024 signée le 25 octobre.

– Convention avec la région Normandie pour 2020-2029 intégrant la reprise des lignes normandes Intercités votée en Assemblée Plénière du Conseil Régional signée le 16 décembre 2019 et signée le 23 décembre 2019.

– Convention avec la région Bretagne pour 2019-2028, signée le 24 janvier 2020 (avec effet rétroactif au 1er janvier 2019).

2.6 MISE EN CONCURRENCE DE LIGNES INTERCITÉS ET TER

L'exploitation des lignes Intercités et TER a fait l'objet d'une mise en concurrence partielle en 2019 :

– SNCF Intercités : dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, prévue par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018, le Gouvernement a annoncé, le 9 janvier 2019, son intention de mettre en concurrence les lignes Intercités Nantes - Bordeaux et Nantes - Lyon. Ces deux lignes de Trains d'équilibre du territoire (TET) sont exploitées par SNCF Intercités dans le cadre d'une convention avec l'État s'appliquant jusqu'à la fin de l'année 2020.

Dans son annonce, le ministère des Transports précise que le matériel roulant actuellement exploité sur ces deux lignes sera mis à disposition de l'opérateur retenu à l'issue de l'appel d'offres.

La mise en exploitation par l'opérateur choisi est a priori fixée en 2022, mais dépendra de la durée de la procédure d'attribution.

– Région Grand-Est : l'Autorité Organisatrice a publié deux avis d'information le 30 mars 2019 pour la mise en concurrence de 2 lots géographiques (Nancy-Vittel-Contrexéville et Bruche-Piémont-Vosges). Le démarrage de l'exploitation de ces 2 lots par le ou les opérateurs choisis est prévu pour mars 2022, soit 2 ans et 9 mois avant la fin de la convention TER actuelle prévue le 31 décembre 2024).

2.7 AVIS DE L'ART SUR LE DRG DE SNCF GARES & CONNEXIONS

Par un arrêt attendu rendu le 10 juillet 2019, la Cour de justice de l'Union européenne a jugé que les quais pour voyageurs appartiennent à l'infrastructure ferroviaire, comprise dans les prestations dites « minimales » et non à la catégorie des installations de services. Dans ce contexte, l'Entreprise a de nouveau saisi l'Autorité de Régulation des Transports (ART - ex. ARAFER), en date du 5 novembre 2019, sur les impacts de cette décision en matière de tarification sur le DRG 2020.

L'ART dispose d'un délai de 4 mois pour publier son avis, soit jusqu'en février 2020.

2.8 PROJET GARE DU NORD 2024

Dans le cadre du projet Paris Gare du Nord 2024, l'EPIC SNCF Mobilités, à travers l'activité SNCF Gares et Connexions, et CEETRUS ont constitué une société d'économie mixte à opération unique, StatioNord détenue à hauteur de 34% par l'EPIC SNCF Mobilités. L'objet de cette société sera de réaliser les travaux de transformation de la gare du Nord et d'assurer l'exploitation et la gestion des activités commerciales dans l'enceinte de la gare. A ce titre un contrat de concession de travaux et une convention d'occupation temporaire du domaine public ont été signés en date du 22 février 2019.

2.9 NOUVELLES OBLIGATIONS DE SÉPARATION COMPTABLE

La décision de l'ART (ex ARAFER) n° 2017-101 relative aux règles de séparation comptable applicables aux entreprises ferroviaires, a été homologuée par décision ministérielle du 4 décembre 2017, rendant la décision applicable pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2018.

L'EPIC SNCF Mobilités a présenté le document des règles de séparation comptable à l'ART le 4 juin 2018, puis une version révisée le 31 octobre 2018, qui a été approuvée par l'ART en date du 31 janvier 2019 (au travers de sa décision n°2019-003).

En réponse à la procédure en manquement ouverte par l'ART en juillet 2019, les documents relatifs aux comptes séparés 2018 ont été transmis par l'Entreprise en décembre 2019.

L'ART dans sa décision n°2020-008 lève la procédure en manquement sur la séparation comptable 2018 de l'EPIC SNCF Mobilités qui est de ce fait approuvée par le régulateur.

2.10 CONTRÔLE URSSAF 2019

L'URSSAF a réalisé en 2019 un contrôle au titre des exercices 2016, 2017 et 2018 conclu par une lettre d'observation remise le 20 décembre 2019. L'Entreprise en a tiré les conséquences dans ses comptes au 31 décembre 2019. (cf. note 16 des comptes annuels).

2.11 PRISE DE PARTICIPATION SIGNIFICATIVES DE L'EXERCICE

Néant

3 EVÈNEMENT POST-CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants :

4 RÉSULTAT DE L'EXERCICE 2019

En millions d'euros	2019	2018	Variation
Chiffre d'affaires	16 247	15 478	769
Production immobilisée et stockée	1 424	1 247	177
Achats et charges externes	-10 353	-9 861	-492
Valeur ajoutée	7 318	6 864	454
Autres produits d'exploitation	257	280	-23
Impôts, taxes et versements assimilés	-823	-812	-11
Charges de personnels	-5 239	-5 266	27
Excédent Brut d'Exploitation	1 513	1 067	446
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation	1 177	1 190	-13
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	-2 091	-1 844	-247
Autres charges de gestion	-3	-6	3
Résultat d'exploitation	596	407	189
Produits financiers	1 336	969	367
Charges financières	-894	-1 073	179
Résultat financier	442	-105	547
Résultat courant	1 038	302	736
Produits exceptionnels	886	4 516	-3 630
Charges exceptionnelles	-1 114	-1 225	111
Résultat exceptionnel	-228	3 291	-3 519
Impôt sur les résultats	-226	-91	-135
Résultat net	583	3 501	-2 918

Le chiffre d'affaires s'établit à 16 247 M€ à fin décembre 2019, en hausse de 5 %. Cette évolution est liée, d'une part au contre-effet des grèves 2018 (+848 M€), malgré l'impact des grèves 2019 (-681 M€), et d'autre part à la croissance du trafic sur les activités voyageurs (+1,7% chez Transilien, +9% chez TER, +5,8% chez Voyages SNCF).

L'augmentation des achats et des charges externes de + 492 M€ est en grande partie imputable à la hausse des péages (+109 M€), des dépenses de prestations informatiques (+90M€) (déploiement du digital notamment) et des prestations d'étude / recherche et de télécommunication (+68 M€), des achats de matières et fournitures (+60M€), des travaux d'entretien et de maintenance (+62 M€) et des charges de patrimoine (+54 M€).

Les impôts et taxes (-823 M€) sont en hausse de +11 M€, du fait, principalement, de l'augmentation de la taxe sur les salaires en 2019 (+17 M€).

Les dépenses de personnel diminuent (-27 M€) du fait de la baisse des effectifs, ainsi que la baisse de cotisations sociales octroyée par l'État en remplacement du CICE (Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi) supprimé à partir du 1er janvier 2019, compensés par la hausse du coût moyen agent et l'impact des grèves de décembre 2019 inférieur à celui des grèves 2018.

En conséquence, l'Excédent Brut d'Exploitation s'élève à +1 513 M€, en hausse de +446 M€, soit +42 % par rapport à 2018.

L'évolution des dotations aux amortissements est liée notamment à l'impact de la reprise de perte de valeur de l'UGT TGV au 30 juin 2018.

3.1 MISE EN ŒUVRE DE LA RÉFORME FERROVIAIRE

Conformément aux éléments mentionnés en note 2.1, la réforme ferroviaire a été mise en œuvre à compter du 1er janvier 2020.

Compte tenu de ces éléments, le résultat d'exploitation ressort à +596 M€ contre + 407 M€ en 2018.

Le résultat financier s'élève à +442 M€, en amélioration par rapport à celui de 2018 (- 105 M€) compte tenu, notamment des dividendes perçus en 2019 (611 M€).

Le résultat exceptionnel s'élève à -228 M€ en 2019 contre +3 291 M€ en 2018. La variation est principalement due au contre-effet de la reprise en 2018 de la perte de valeur de l'UGT TGV France et Europe (+ 3 150 M€) et de celle de l'UGT SNCF Gares & Connexions (+ 217 M€).

L'impôt sur les résultats s'élève à -226 M€ en 2019 et correspond à la Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaire (TREF) au titre de l'exercice 2019. La variation par rapport à 2018 est liée à la suppression au 1er janvier 2019, du crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE) remplacé par une baisse de cotisations sociales.

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net au 31 décembre 2019 est un bénéfice de + 583 M€ contre un résultat de + 3 501 M€ sur l'exercice 2018.

4.1 CHIFFRE D'AFFAIRES

Par activité, le chiffre d'affaires de l'entreprise s'analyse de la façon suivante :

En millions d'euros	2019	2018	Variation
Voyages SNCF	6 108	5 829	278
Transilien	3 017	2 895	122
TER	4 625	4 190	434
Intercités	684	746	-63
Gares & Connexions	553	508	45
Fret SNCF	799	808	-9
Fonctions communes	448	487	-40
SNCF Combustible	14	14	0
Chiffre d'affaires EPIC	16 247	15 478	769

Le chiffre d'affaires de l'EPIC augmente de +769 M€, compte tenu :

– d'une année 2019 marquée par 27 jours de grèves (dont l'impact global est estimé à -681 M€), suite au projet de réforme du système des retraites ;

– du contre-effet des grèves 2018 de +848 M€ (39 jours de grèves) liées à l'annonce de la réforme du système ferroviaire ;

– de la hausse du chiffre d'affaires chez Voyages SNCF +278 M€ liée à une croissance des produits du trafic (+4,2% hors effets grèves) avec la poursuite du déploiement de OUIGO, la performance de l'offre TGV INOUI (notamment sur l'axe Sud Est) et la montée en charge des lignes nouvelles Atlantique;

– de la hausse du chiffre d'affaires chez TER de +434 M€, malgré les grèves, grâce à une croissance dynamique du trafic et des recettes (soutenue par une forte amélioration hors grèves de la qualité de production), la reprise des lignes Intercités Hauts-de-France, et l'impact de la négociation de nouvelles conventions avec les Autorités Organisatrices (PACA, Nouvelle Aquitaine, Hauts de France, Leman Express et Bretagne) ;

– de la baisse du chiffre d'affaires chez Intercités (-63 M€) du fait, notamment, de l'application de la clause de revoyure sur la contribution de l'État (reflet de l'amélioration de la trajectoire économique d'Intercités);

– de la hausse du chiffre d'affaires chez Transilien (+122 M€) liée à l'augmentation des contributions versées par Ile-de-France Mobilités +76 M€ (hors effets grèves) grâce à l'évolution favorable des indices, bonus/malus, régularisations, avenants et malgré l'absence de compensation de la taxe sur les salaires. Les autres produits (substitutions routières par bus, lutte anti-fraude) évoluent de +27 M€.

– de la hausse du chiffre d'affaires chez Gares et Connexions de +45 M€ avec une hausse des projets de développement de +28 M€ (dont des opérations de régénération d'actifs en gare) et une croissance des revenus de concession de +15 M€ (ouverture de nouveaux points de restauration) ;

– du recul de -9 M€ du chiffre d'affaires de Fret SNCF lié à la dégradation des produits du trafic, notamment sur le secteur céréalière;

– de la baisse de -40 M€ dans les Fonctions communes, principalement chez Matériel, liée à une baisse d'activité.

Le chiffre d'affaires inclut les commandes publiques de prestations de services :

En millions d'euros	2019	2018	Variation
Rémunération du Gestionnaire d'Infrastructure par SNCF Réseau	139	145	-6
<i>dont gestion des trafics et des circulations</i>	3	4	-1
<i>dont entretien du réseau et du patrimoine</i>	136	141	-5
Travaux pour SNCF Réseau	95	59	36
Total SNCF Réseau	234	204	30
Compensations tarifaires régionales	27	49	-22
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices	5 360	4 963	396
Total Régions et Île-de-France Mobilités	5 387	5 012	374
Presse	0	0	0
Tarifs sociaux	9	9	0
Défense	146	140	5
Trains d'Equilibre du Territoire (TET)	236	288	-52
Total État	391	437	-46
TOTAL	6 012	5 654	358

Les prestations pour SNCF Réseau sont constituées essentiellement de prestations de services de Gares & Connexions.

Les commandes publiques en provenance des Autorités Organisatrices et Ile de France Mobilités augmentent de 374 M€ par rapport à 2018 compte tenu d'une hausse des contributions d'exploitation chez TER liée à la négociation de nouvelles conventions avec les Autorités Organisatrices (PACA, Nouvelle Aquitaine, Hauts de France, Leman Express et Bretagne).

Les commandes publiques de l'État diminuent de -46 M€. Cette évolution concerne essentiellement la convention TET et s'explique notamment par le transfert de lignes Intercités vers TER et l'application de la clause de revoyure sur la contribution de l'État en 2019.

4.2 PRODUCTION IMMOBILISÉE ET STOCKÉE

En millions d'euros	2019	2018	Variation
Production Immobilisée Personnel	137	120	16
<i>Matériel Roulant</i>	76	70	7
<i>Installations Fixes</i>	60	51	10
Production Immobilisée ACE	1 288	1 123	165
<i>Matériel Roulant</i>	299	238	61
<i>Installations Fixes</i>	989	885	104
Total Production Immobilisée	1 425	1 243	181
Matériel Roulant	376	308	68
Installations Fixes	1 049	936	113
Production stockée	-1	3	-4
TOTAL	1 424	1 247	177

La production immobilisée et stockée augmente de +177 M€ par rapport à 2018. Elle est en hausse de +68 M€ sur le matériel roulant et de 168 M€ sur les installations fixes, notamment du fait des travaux du technicentre d'Hellemmes et de la modernisation de la gare de Paris Montparnasse.

4.3 AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

En millions d'euros	2019	2018	Variation
Subventions d'exploitation	27	24	2
Autres produits / transfert de charges	230	256	-26
Autres produits d'exploitation	257	280	-24

Le poste « autres produits/transferts de charges » enregistre les transferts de charges liés à la traduction comptable des conditions contractuelles avec des tiers, les ajustements entre SNCF et SNCF Mobilités liés aux prestations sociales fournies au personnel et la

refacturation des péages Eurotunnel à British Railways Board.

4.4 ACHATS ET CHARGES EXTERNES (HORS PÉAGES)

Par nature, les achats et charges externes (hors péages) s'analysent comme suit :

En millions d'euros	2019	2018	Variation
Achats de matières et fournitures	-669	-609	-60
Utilisation moyens de transports et de traction	-868	-854	-14
Travaux entretien et maintenance	-684	-622	-62
Charges de patrimoine	-1 058	-1 004	-54
Locations matériel et engins	-135	-124	-10
Prestations d'escale	-67	-59	-8
Energie de traction	-472	-479	7
Charges de commission et de distribution	-285	-297	12
Prestations informatiques	-560	-470	-90
Prestations d'études et de recherche	-384	-340	-44
Prestations de télécommunication	-470	-446	-24
Autres charges	-765	-730	-36
Total	-6 416	-6 033	-383

Les achats et charges externes (hors péages) sont en hausse de 383 M€ par rapport à 2018 sous l'effet principal de la hausse des dépenses de prestations informatiques (déploiement du digital notamment) et des prestations d'étude / recherche et de télécommunication, des achats de matières et fournitures, des travaux d'entretien et de maintenance et des charges de patrimoine.

4.5 PÉAGES

Les péages se décomposent de la façon suivante :

En millions d'euros	2019	2018	Variation
Péages SNCF Réseau	-3 379	-3 281	-98
Péages Lisea	-241	-229	-12
Péages Eurotunnel	-157	-148	-9
Péages autres	-160	-170	10
Total	-3 937	-3 828	-109

Les dépenses de péages augmentent de 109 M€ par rapport à 2018 compte tenu des effets nets défavorables des grèves 2018 et 2019 et de la mise en place de la nouvelle tarification.

4.6 IMPÔTS ET TAXES

En millions d'euros	2019	2018	Variation
Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux (IFER)	-264	-267	3
Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE)	-102	-98	-4
Cotisation foncière des entreprises (CFE)	-51	-51	0
Taxe sur les salaires	-120	-103	-17
Taxes foncières	-56	-56	-1
Contribution sociale de solidarité des Sociétés (C3S)	-16	-17	1
Contribution de Solidarité Territoriale (CST)	-16	-16	0
Autres impôts et taxes (a)	-198	-204	6
Total	-823	-812	-11

(a) le poste « Autres impôts et taxes » comprend principalement les impôts et taxes sur rémunération : versement transport, taxes liées à la formation professionnelle et fonds national d'aide au logement.

Les impôts et taxes augmentent de 11 M€ par rapport à 2018, avec notamment, l'augmentation de la taxe sur les salaires relative aux activités conventionnées.

4.7 CHARGES DE PERSONNEL

L'évolution de la masse salariale s'analyse de la façon suivante :

En millions d'euros	
Charges de personnel 2018	-5 266
Baisse des effectifs	178
Hausse du coût moyen agent	-48
Intéressement et abondement plan d'épargne groupe (PEG)	-54
Retenue pour grèves 2019	35
Hausse du recours à l'intérim	-30
Autres*	-54
Charges de personnel 2019	-5 239

(*) Contre-effet des retenues pour grèves 2018, augmentation des avantages du personnel et indemnités de départs volontaires.

La diminution du poste « Charges de personnel » résulte principalement de la baisse des effectifs, ainsi que la baisse de cotisations sociales octroyée par l'État en remplacement du CICE supprimé à partir du 1^{er} janvier 2019, compensés par la hausse du coût moyen agent et l'impact des grèves de décembre 2019 inférieur à celui des grèves 2018.

4.8 EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION

Compte tenu des éléments ci-dessus, l'Excédent Brut d'Exploitation de l'exercice 2019 s'établit à +1 513 M€, en hausse de +446 M€ (+42%) par rapport à 2018. Cette variation peut être résumée de la façon suivante :

En millions d'euros	
Excédent Brut d'Exploitation 2018	1 067
Hausse de l'activité	769
Hausse des productions immobilisée et stockée	177
Augmentation des achats et charges externes (hors péages)	-383
Hausse des péages	-109
Diminution des charges de personnel	27
Augmentation des impôts et taxes	-11
Hausse des autres produits	-24
Excédent Brut d'Exploitation 2019	1 513

4.9 AMORTISSEMENTS, PROVISIONS ET AUTRES CHARGES

En millions d'euros	2019	2018	Variation
Dotations nettes aux amortissements d'exploitation	-935	-750	-185
Immobilisations incorporelles	-97	-83	-14
Immobilisations matériel ferroviaire (a)	-473	-340	-133
Autres immobilisations corporelles	-365	-328	-38
(Dotation) / Reprise nette aux dépréciations et provisions d'exploitation	21	97	-75
Dépréciations des immobilisations	1	0	1
Dépréciations sur actif circulant (b)	41	-54	95
Provisions pour risques et charges (c)	-20	151	-171
Autres charges de gestion	-3	-6	3
Total	-916	-660	-257

(a) L'évolution des dotations est liée notamment à l'impact de la reprise de perte de valeur de l'UGT TGV au 30 juin 2018.

(b) L'évolution des dépréciations sur actif circulant est liée notamment à la reprise de dépréciation des stocks de pièces du Matériel pour + 71 M€ et aux dépréciations des créances clients pour - 25 M€.

(c) En 2019, le poste « provisions pour risques & charges » concerne principalement un risque de contentieux avec les organismes sociaux ainsi que des litiges avec d'anciens salariés

4.10 RÉSULTAT D'EXPLOITATION

Compte tenu des éléments précédents, le résultat d'exploitation ressort positif à 596 M€, en hausse de +189 M€ par rapport à 2018.

4.11 RÉSULTAT FINANCIER

En millions d'euros	2019	2018	Variation
Coût endettement financier net	-173	-151	-22
Coût financier net des avantages au personnel	-63	21	-83
Dividendes	611	103	508
Autres charges financières	-101	-583	482
Autres produits financiers	166	505	-338
Résultat financier	442	-105	547

La dégradation de -83 M€ constatée par rapport au 31 décembre 2018 au titre du coût financier net des avantages du personnel est en lien avec la perte actuarielle de 45 M€ principalement liée à la baisse du taux d'actualisation de -0,98 % entre fin 2018 (1,58 %) et fin décembre 2019 (0,60 %) générant une charge de -45 M€ contre une hausse de +0,35 points entre fin 2017 (1,23 %) et fin décembre 2018 (1,58 %) générant un produit de 35 M€.

L'augmentation des dividendes en 2019 correspondent essentiellement aux dividendes versés par ICF pour 556 M€.

En décembre 2019, les autres produits et charges financiers de 66 M€ sont principalement liés à l'impact du

débouclage anticipé des leases suédois et néozélandais (44 M€). En 2018, les autres produits et charges financiers s'élevaient à -78 M€ (dont -84 M€ d'impact du débouclage des leases Service Contract)

Débouclage de leases 2019

En 2019, préalablement à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire 2020 entraînant la modification juridique de SNCF Mobilités et dans la mesure où les contrats de location contenaient des dispositions relatives à la perte du statut d'EPIC, l'Entreprise a décidé de déboucler les 8 contrats de leases encore actifs (Lease Néozélandais et Lease Suédois).

L'impact de ce débouclage anticipé est une charge de -13 M€ sur le résultat de l'exercice. Cet impact se décompose en produits financiers liés à la sortie des dépôts et effets de change (+16 M€), en produits financiers liés à la reprise de produits constatés d'avance correspondant au solde de la plus-value réalisée à l'origine de l'opération (+28 M€), en reprise des provisions constituées pour couvrir la levée d'options d'achat (+406 M€), en dépréciation des rames (-462 M€) permettant de ramener la valeur des biens à leur valeur d'utilité.

Au 31 décembre 2019 tous les contrats sont débouclés.

4.12 RÉSULTAT COURANT

Le résultat courant de l'exercice 2019 est positif de 1 038 M€, en hausse de +736 M€ par rapport à 2018.

4.13 RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

En millions d'euros	2019	2018
Plus values nettes de cessions d'actifs	60	49
Actifs incorporels	-6	-2
Actifs corporels	66	51
Amortissements et provisions	-256	3 262
Perte de valeur UGT FRET	-16	-21
Perte de valeur MATERIEL	0	30
Perte de valeur UGT TGV	0	3 150
Perte de valeur UGT Trains Spéciaux, Auto Trains	0	9
Perte de valeur Intercités	0	-9
Perte de valeur SNCF Gares & Connexions	0	217
Autres dépréciations d'actif	-48	-1
Radiations exceptionnelles d'actifs	-125	-222
Débouclage de lease	-57	95
Autres provisions	-10	15
Autres	-32	-21
Amendes, pénalités et indemnités	-37	-56
Accord Qualité Sillons SNCF Réseau	2	0
Autres charges et produits divers	3	35
Total	-228	3 291

Le résultat exceptionnel au 31 décembre 2019 est une charge nette de -228 M€.

Il inclut les principaux éléments suivants :

Plus-values nettes de cessions d'actifs corporels + 60 M€, dont :

- + 21 M€ de plus-value sur la cession d'un ensemble immobilier situé à Paris ;
- + 25 M€ de plus-value sur la cession de divers biens (dont +7 M€ pour un ensemble immobilier situé à Poissy, +5 M€ pour un terrain à Chelles, +4 M€ pour un terrain à Saint-Ouen et +9 M€ pour des volumes et terrains divers).

+ 4 M€ de plus-value de cession intra-groupe concernant la cession d'un terrain à SNCF Réseau.

Amortissements et provisions - 256 M€, dont :

- Dotation nette de perte de valeur sur les actifs de l'UGT Fret pour -16 M€ (dépréciation des actifs immobilisés sur l'exercice) ;
- Autres dépréciations d'actif pour -48 M€. Elles concernent notamment des biens à démolir, des fermetures de sites et des programmes de déconstruction.

– Radiations d'actifs pour - 125 M€ (dont matériel roulant - 103 M€ et installations fixes - 22 M€) ;

Impact du débouclage de différents leases pour - 57 M€. Cet impact est partiellement compensé par un produit financier net de + 44 M€, soit un impact global de -13 M€ sur le résultat de l'exercice.

Autres produits et charges exceptionnels pour - 32 M€ :

Principalement liés à des indemnités versées dans le cadre d'accords transactionnels.

4.14 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

En millions d'euros	2019	2018	Variation
Taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) (a)	-226	-226	0
Impôt sur les Sociétés (b)	0	135	-135
Total	-226	-91	-135

(a) Contribution créée en 2010 pour le financement des Trains d'Équilibre du Territoire (TET)

(b) A compter du 1^{er} janvier 2019, le crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE) a été supprimé par une baisse de cotisations sociales. Le montant du CICE au 31/12/2018 était de 132 M€.

– Depuis le 1^{er} janvier 2015, un nouveau groupe fiscal au sens de l'article 223 A bis du Code général des impôts a

5 EVOLUTION DE L'ENDETTEMENT NET

L'endettement net (EFN) augmente de 943 M€ par rapport à 2018 :

En millions d'euros	2019	2018	Variation
CAF (après impôt, hors dividendes reçus et versés)	1 453	1 046	406
Retraitement du résultat financier et des impôts	-213	-438	225
Incidence de la variation du BFR d'exploitation	250	1 175	-925
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	1 490	1 784	-294
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles (a)	-4 266	-3 213	-1 053
Subventions d'investissement encaissées	1 846	1 452	394
Cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (a)	196	103	92
Acquisition de titres non consolidés	-177		-177
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	-2 401	-1 658	-743
Dividendes payés	-537	-186	-351
Dividendes reçus	611	103	508
Charges financières nettes cash	-111	-228	117
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	-36	-311	275
Autres effets sur endettement net	4	2	2
Autres variations de l'endettement net	4	2	2
Variation calculée de l'endettement net	-943	-183	-760
Endettement d'ouverture	4 224	4 042	183
Endettement de clôture	5 167	4 224	943

(a) Y compris variation de BFR Investissement

La variation du BFR d'exploitation 2019(-925 M€) résulte principalement de l'impact du débouclage des leases pour - 682 M€ et pour -227 M€ de la diminution du BFR fournisseurs (impact du paiement anticipé de dettes arrivant à échéance entre le 1^{er} et le 15 janvier 2020 du fait de la fermeture des systèmes en début 2020 liée à la mise en œuvre de la Réforme Ferroviaire, soit -517 M€, compensé par l'augmentation de la dette de +325 M€ - achat de matériel roulant notamment).

6 INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Les instruments utilisés par l'Entreprise font l'objet d'une inscription en engagement hors bilan (cf. note 30 des comptes annuels). Leurs impacts comptables sont présentés en note 18 des comptes annuels.

été créé. L'EPIC SNCF Mobilités, mère de l'ancien groupe fiscal SNCF jusqu'au 31 décembre 2014, ainsi que l'ensemble de ses filiales intégrées et l'EPIC SNCF Réseau ont rejoint ce nouveau groupe, dont la société mère est l'EPIC SNCF.

Le déficit d'ensemble de l'ancien groupe fiscal SNCF, d'un montant de 5,3 milliards d'euros à la clôture de l'exercice 2014, devient un déficit propre de l'EPIC SNCF Mobilités.

A fin 2019, le déficit reportable cumulé de l'EPIC SNCF Mobilités s'élève à 6,1 milliards d'euros

Au 31 décembre 2019, SNCF Mobilités constate une charge nette d'impôt sur les résultats de -226 M€ contre - 91 M€ en 2018. Ce montant correspond principalement à la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) au titre des résultats 2019 (-226 M€).

4.15 RÉSULTAT NET

Sur ces bases, le résultat net 2019 est un bénéfice de 583 M€, alors que le résultat net 2018 s'élevait à + 3 501 M€.

7 CONCOURS PUBLICS

Les concours publics apportés à l'Entreprise par l'État et les collectivités sont présentés dans le tableau suivant :

En millions d'euros	2019	2018	Variation
Subventions d'exploitation	27	24	2
Subventions d'investissement reçues	1 846	1 452	394
Encaissements sur créance financière Ile-de-France Mobilités (ex STIF)	115	72	43
Subventions d'investissement reçues (a)	1 988	1 549	439

– Concours publics inclus dans le résultat :

- Subventions d'exploitation :

Il s'agit notamment des subventions à caractère social versées par l'État aux entreprises dans le cadre de sa politique pour l'emploi.

– Concours publics sans impact sur le résultat :

- Subventions d'investissement reçues :
- SNCF Mobilités perçoit des subventions d'investissement sous la forme de financement par des tiers, principalement des collectivités territoriales, pour le matériel roulant Transilien, TER et Intercités.

Les subventions d'investissement sont comptabilisées au bilan et sont constatées en résultat d'exploitation (diminution de la dotation aux amortissements et provisions) en fonction de la durée de vie économique estimée des biens correspondants.

Les subventions reçues en 2019 se détaillent comme suit :

En millions d'€	2019
Installations fixes	308
Matériel roulant	1 354
Total Régions et Ile-de-France Mobilités	1 661
Installations fixes	54
Matériel roulant	131
Total Etat et autres financeurs	185
Total subventions encaissées	1 846

– Encaissements sur créance financière vis-à-vis d'Ile de France Mobilités (ex STIF) :

Les encaissements sur créance financière correspondent aux montants perçus d'Ile de France Mobilités au titre des amortissements du matériel roulant et de la rémunération financière dus dans le cadre de la convention de financement du matériel.

8 INFORMATION SUR LES DÉLAIS DE RÈGLEMENTS

Conformément à l'arrêté du 20 mars 2017 précisant les modalités d'application du décret n°2015-1533 relatif à l'information sur les délais de paiement des fournisseurs et clients de l'Entreprise, la répartition des dettes fournisseurs et des créances clients échues est communiquée ci-après :

Factures reçues non réglées au 31 décembre 2019 dont le terme est échu

En millions d'euros	0 jours	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et plus	Total (1 jour et plus)	Total factures non échues
(A) Tranches de retard de paiement							
Nombre de factures concernées	102	4 891	923	419	2 973	9 206	72 482
Dettes d'immobilisations et d'exploitation							
Montant total des factures concernées T.T.C	1	54	10	3	17	84	899
Pourcentage du montant total des factures T.T.C d'achats de l'exercice	0,0%	0,3%	0,1%	0,0%	0,1%	0,5%	
Autres dettes d'exploitation							
Montant total des factures concernées T.T.C		7	3	0	18	28	223
Pourcentage du montant total des factures T.T.C d'achats de l'exercice		0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	
(B) Factures exclues du (A) relatives à des dettes litigieuses ou non comptabilisées							
Nombre de factures exclues				1896			
Montant total des factures T.T.C exclues				13			
(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuel ou délai légal)							
Délais contractuels	Application des délais prévus par la loi LME						
Délais légaux	non						

Convention de signe : (+) = crédit ; (-) = débit

Les factures échues depuis plus de 90 jours correspondent à des factures émises par les EPIC SNCF et SNCF Réseau pour 9 M€ (53%), et à des litiges.

Factures émises non réglées au 31 décembre 2019 dont le terme est échu

En millions d'euros	0 jours	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et plus	Total (1 jour et plus)	Total factures non échues
(A) Tranches de retard de paiement							
Nombre de factures concernées	7 806					16 413	
Créances commerciales hors immobilisations							
Montant total des factures concernées T.T.C		68	26	10	260	364	311
Pourcentage du montant total des factures T.T.C de ventes de l'exercice		1,0%	0,4%	0,2%	4,2%	5,8%	
Créances sur cessions d'immobilisations							
Montant total des factures concernées T.T.C		14	0	0	9	23	5
Pourcentage du montant total des factures T.T.C de ventes de l'exercice		19,7%	0,6%	0,0%	12,5%	32,8%	
Autres créances d'exploitation							
Montant total des factures concernées T.T.C		0	1	0	1	2	9
Pourcentage du montant total des factures T.T.C de ventes de l'exercice		0,0%	7,3%	0,0%	18,2%	25,0%	
(B) Factures exclues du (A) relatives à des dettes litigieuses ou non comptabilisées							
Nombre de factures exclues				40			
Montant total des factures T.T.C exclues				54			
(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuel ou délai légal)							
Délais contractuels				cas général 30J (SNCF Réseau 60J)			
Délais légaux				cas général 30J (SNCF Réseau 60J)			

Convention de signe : (+) = crédit ; (-) = débit

Les factures échues depuis plus de 90 jours correspondent pour 233 M€ à des contributions facturées à des Autorités Organisatrices de Transport.

9 DISTRIBUTION DE DIVIDENDES

Les dividendes étaient versés à l'État jusqu'au 31 décembre 2015. Depuis 2016, ils sont versés à l'EPIC SNCF.

Les montants versés au cours des trois dernières années sont les suivants :

En millions d'euros		
Exercice de référence	Année de versement	Montant versé
2017	2019	537
2016	2018	186
2015	2017	110

10 RÉSULTATS DE L'EPIC SNCF MOBILITÉS DES CINQ DERNIERS EXERCICES

En millions d'€	2019	2018	2017	2016	2015
Situation financière en fin d'exercice					
Dotation en Capital	1 204	1 204	1 204	1 204	2 204
Opérations et résultats de l'exercice					
Chiffre d'affaires hors taxes	16 247	15 478	15 843	15 155	18 198
Résultat avant impôts et dotations aux amortissements et provisions	1 723	4 247	1 283	986	-1 109
Impôts sur les résultats (tête de groupe d'intégration fiscale jusqu'en 2014)	-226	-91	-60	-103	-6
Résultat après impôts et dotations aux amortissements et provisions	583	3 501	590	402	-2 081
Personnel					
Effectif moyen payé	86 814	89 567	92 178	94 366	120 747
Montant de la masse salariale	5 239	5 266	5 459	5 572	7 597

11 FILIALES ET PARTICIPATIONS

En millions d'euros		Capital social	Capitaux propres avant répartition des résultats	%	Valeur comptable des titres détenus		Prêts et créances consentis par la société et non encore remboursés	Montant des cautions et aval donnés par la société	Chiffre d'affaires	Bénéfice net (+) ou perte (-) du dernier exercice écoulé	Dividendes encaissés en 2018
N° SIREN	SOCIETES				brute	nette					
I - FILIALES											
552001406	SICF	542	720	100%	658	658	153	0	1	585	556
Société Suisse	EUROFIMA	479	1 528	23%	24	24	-	-	NC	10	2
572150977	SNCF PARTICIPATIONS	385	3 455	100%	2 527	2 527	114	-	1	38	30
0541 696 005	THI FACTORY	565	604	60%	339	339	-	-	551	36	23
519037584	SNCF C10	0	3	100%	3	3	-	-	-	-0	-
518697685	SNCF C32	21	171	100%	172	172	-	-	-	-0	-
507523801	SNCF-B1 SA	1	1	100%	1	1	-	-	-	-0	-
II - PARTICIPATIONS											
Association	Société du chemin de fer sous marin	NC	-	50%	0	-	-	-	-	-	-
542074539	SNCF Habitat	NC	58	100%	0	0	-	-	0	-1	-
III - PARTICIPATIONS (inférieures à 10% du capital)											
954502357	SEPEL	NC	14	0%	-	-	-	-	37	4	-
582059796	SEMAPARISEINE	NC	36	0%	0	0	-	-	24	0	-
Société Néerlandaise	HIT RAIL BV	NC	3	8%	0	0	-	-	1	0	0
382149987	TELEFACT	NC	4	0%	0	0	-	-	4	1	0
BE 0459 711 506	BUREAU CENTRALE DE CLEARING	NC	0	7%	0	0	-	-	0	-0	-
572154128	LA MAISON DES MINES	NC	2	2%	0	0	-	-	0	0	-
592056972	LA MAISON DES POLYTECHNICIENS	NC	3	3%	-	-	-	-	1	0	-
380041962	ORLYVAL Service	NC	1	1%	0	0	-	-	12	0	-
383110509	Sté d'Investissement France Active (SIFA)	NC	166	0%	-	-	-	-	-	1	-
TOTAL GENERAL					3 724	3 724					

06 – COMPTES ANNUELS SA SNCF (EX EPIC SNCF MOBILITES)

NORMES FRANÇAISES

BILAN	185	7.13 DISTINCTION ENTRE RÉSULTAT COURANT ET EXCEPTIONNEL	197
COMPTE DE RÉSULTAT	186	7.14 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS	197
1. NOTES AUX COMPTES ANNUELS	187	8. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	198
2. PRÉAMBULE	187	8.1 EVOLUTION DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	198
3. EVÈNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE	187	8.2 PERTES DE VALEUR	198
3.1 RÉFORME DU FERROVIAIRE	187	9. IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	201
3.2 MOUVEMENT SOCIAL 2019	188	9.1 CRÉANCE SUR SNCF RÉSEAU	201
3.3 COMMANDE DE NOUVEAUX MATÉRIELS ROULANTS FERROVIAIRES	188	9.2 CRÉANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP)	202
3.4 ENQUÊTE DE L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE SUR LE SECTEUR DE LA MESSAGERIE	189	9.3 AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	203
3.5 SIGNATURES DE CONVENTIONS TER	189	10. STOCKS ET ENCOURS	203
3.6 MISE EN CONCURRENCE DE LIGNES INTERCITÉS ET TER	189	11. CRÉANCES D'EXPLOITATION ET AUTRES	203
3.7 AVIS DE L'ART SUR LE DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DES GARES (DRG) DE SNCF GARES & CONNEXIONS	189	12. VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT	204
3.8 PROJET GARE DU NORD 2024	189	13. COMPTES DE RÉGULARISATION ACTIF	204
3.9 NOUVELLES OBLIGATIONS DE SÉPARATION COMPTABLE	189	14. ECARTS DE CONVERSION	204
3.10 CONTRÔLE URSSAF 2019	190	15. CAPITAUX PROPRES	204
4. EVÈNEMENT POST-CLÔTURE	190	16. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	205
4.1 MISE EN ŒUVRE DE LA RÉFORME FERROVIAIRE	190	17. EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES	205
5. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE	190	17.1 STRUCTURE DES DETTES FINANCIÈRES Y COMPRIS EUROFIMA ET ASSIMILÉS	206
6. ESTIMATIONS COMPTABLES	190	17.2 STRUCTURE DES DETTES FINANCIÈRES NETTES DE LA CRÉANCE SUR SNCF RÉSEAU, DE LA CRÉANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP) ET DES PRÊTS LONG TERME AUX FILIALES	206
7. PRINCIPES COMPTABLES	190	18. INSTRUMENTS DÉRIVÉS	207
7.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	190	18.1 INSTRUMENTS FINANCIERS DE CHANGE	207
7.2 IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	192	18.2 INSTRUMENTS FINANCIERS DE TAUX	207
7.3 STOCKS	192	18.3 INSTRUMENTS FINANCIERS SUR MATIÈRES PREMIÈRES	207
7.4 CRÉANCES D'EXPLOITATION	192	18.4 GESTION DU RISQUE DE CONTREPARTIE	207
7.5 VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT	192	18.5 VALEURS DE MARCHE DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS	208
7.6 PRIMES ET FRAIS D'ÉMISSION, PRIMES DE REMBOURSEMENT DES EMPRUNTS	192	19. DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES	208
7.7 CONVERSION DES OPÉRATIONS EN DEVICES	192	20. COMPTES DE RÉGULARISATION PASSIF	209
7.8 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	192	21. CHIFFRE D'AFFAIRES	209
7.9 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	193	22. ACHATS ET CHARGES EXTERNES	209
7.10 OPÉRATIONS DE LOCATION – FINANCEMENT	195		
7.11 INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS	196		
7.12 COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS	197		

23. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION	209	32. LITIGES	214
24. IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS	209	32.1 LITIGES RÉSOLUS	214
25. CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS	209	32.2 LITIGES EN COURS	214
26. DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, AUX DEPRECIATIONS ET PROVISIONS ET AUTRES CHARGES	210	33. FILIALES ET PARTICIPATIONS	216
27. RÉSULTAT FINANCIER	210	34. PARTIES LIÉES	217
28. RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	210	35. AUTRES PARTIES LIÉES	217
29. IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS ET SITUATION FISCALE	211	35.1 TRANSACTIONS AVEC SNCF ET SNCF RÉSEAU	217
30. ENGAGEMENTS HORS BILAN	211	35.2 TRANSACTIONS MENÉES AVEC L'ETAT	217
30.1 ENGAGEMENTS REÇUS	211	35.3 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT	217
30.2 ENGAGEMENTS DONNES	212	36. TRANSACTIONS RÉALISÉES AVEC D'AUTRES ENTREPRISES PUBLIQUES	217
31. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES OPÉRATIONS DE CRÉDIT BAIL ET ASSIMILÉS	213	37. GARANTIES EUROFIMA	217

BILAN

Normes Françaises

ACTIF

En millions d'euros	Référence note			31/12/2019	31/12/2018
		Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Net
Immobilisations incorporelles	8	1 015	-602	413	355
Immobilisations corporelles	8	52 945	-27 953	24 991	23 385
Créance vis-à-vis de SNCF Réseau	9	683	-	683	686
Créance vis-à-vis de Caisse de la Dette Publique (CDP)	9	1 449	-	1 449	1 449
Autres immobilisations financières	9	6 987	0	6 987	8 199
Actif immobilisé		63 079	-28 556	34 523	34 073
Stocks et en cours	10	623	-30	593	478
Créances d'exploitation et autres	11	3 722	-64	3 659	3 723
Valeurs mobilières de placement	12	2 362	0	2 362	2 142
Disponibilités		988	-	988	1 047
Actif circulant		7 696	-94	7 602	7 390
Comptes de régularisation	13	502	-	502	479
Primes de remboursement des obligations		8	-	8	9
Ecart de conversion - actif	14	630	-	630	734
Actif		71 914	-28 650	43 264	42 685

PASSIF

En millions d'euros	Référence note			31/12/2019	31/12/2018
Capital	15			3 971	3 971
Ecart de réévaluation	15			70	70
Report à nouveau	15			3 911	947
Résultat de l'exercice	15			583	3 501
Situation nette				8 535	8 489
Subventions d'investissement	15			11 943	10 709
Provisions réglementées	15			0	0
Capitaux propres				20 479	19 198
Provisions pour risques et charges	16			2 292	2 260
Dettes financières	17			13 307	12 823
Dettes fiscales et sociales	19			1 450	1 417
Autres dettes d'exploitation	19			4 314	5 017
Comptes de régularisation	20			1 005	1 416
Ecart de conversion - passif	14			418	555
Passif				43 264	42 685

COMPTE DE RÉSULTAT

Normes Françaises

En millions d'euros	Référence note	31/12/2019	31/12/2018
Chiffre d'affaires	21	16 247	15 478
Production immobilisée et stockée		1 424	1 247
Achats et charges externes	22	-10 353	-9 861
Valeur ajoutée		7 318	6 864
Autres produits d'exploitation	23	257	280
Impôts, taxes et versements assimilés	24	-823	-812
Charges de personnels	25	-5 239	-5 266
Excédent Brut d'Exploitation		1 513	1 067
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation	26	1 177	1 190
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	26	-2 091	-1 844
Autres charges de gestion	26	-3	-6
Résultat d'exploitation		596	407
Produits financiers		1 336	969
Charges financières		-894	-1 073
Résultat financier	27	442	-105
Résultat courant		1 038	302
Produits exceptionnels		886	4 516
Charges exceptionnelles		-1 114	-1 225
Résultat exceptionnel	28	-228	3 291
Impôt sur les résultats	29	-226	-91
Résultat net		583	3 501

1. NOTES AUX COMPTES ANNUELS

Sauf mention contraire, les montants exprimés sont en millions d'euros (M€).

Les comptes présentés sont ceux de l'EPIC SNCF Mobilités au 31 décembre 2019, avant sa transformation en SA SNCF au 1^{er} janvier 2020 (voir notes 2 et 3.1), incluant en particulier les activités Voyageurs, Fret et Gares et Connexions.

2. PRÉAMBULE

Les comptes de l'Entreprise ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du Groupe SNCF du 28 février 2020.

A partir du 1^{er} janvier 2020, date d'entrée en vigueur de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire (voir note 3.1), l'EPIC SNCF Mobilités change de statut juridique et de dénomination sociale et prend le nom de SA SNCF.

Dans le document, l'établissement public (EPIC) SNCF Mobilités, « l'EPIC Mobilités », « Mobilités » et « l'EPIC SNCF Mobilités » désignent la Société Nationale SNCF.

Jusqu'au 31 décembre 2019, L'EPIC SNCF Mobilités est par ailleurs consolidé par l'EPIC SNCF société mère du Groupe Public Ferroviaire (GPF) immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny sous le numéro 808 332 670 et dont le siège social est situé 2 place aux Etoiles 93200 Saint Denis.

L'EPIC (Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial) est régi par le droit français. Il a été créé par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (dite "Loi LOTI"), succédant à l'entité anciennement dénommée « Société Nationale des Chemins de fer Français » créée historiquement par le décret-loi du 31 août 1937.

La Loi LOTI a été modifiée de nombreuses fois et plus récemment par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014, relative à la réforme du système ferroviaire en France (la Loi portant réforme ferroviaire), entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2015 et complétée par sept décrets d'application publiés au Journal Officiel le 11 février 2015. Le décret n° 2015-138 du 10 février 2015 relatif à l'objet, aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités (le Décret) décrit également l'organisation administrative de SNCF Mobilités, sa gestion financière et comptable, sa gestion domaniale et le contrôle économique et financier que l'État français exerce sur l'EPIC.

La Loi portant réforme ferroviaire a créé un Groupe Public Ferroviaire (GPF) organisé en trois EPIC, intégré économiquement :

– SNCF Réseau (ci-après désigné SNCF Réseau ou EPIC SNCF Réseau) : Réseau Ferré de France (RFF), SNCF Infra et la Direction de la circulation ferroviaire (DCF) ont été regroupés au sein de SNCF Réseau, en charge de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'infrastructure du réseau ferré français. C'est lui qui doit garantir un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires.

– SNCF Mobilités (ci-après désigné SNCF Mobilités ou EPIC SNCF Mobilités ou l'Entreprise) - anciennement « Société Nationale des Chemins de Fer Français » : en rassemblant l'ensemble des métiers offrant des services de mobilité, SNCF Mobilités assure toutes les activités de transport des voyageurs et des marchandises en tant qu'exploitant du réseau ainsi que la gestion des gares.

– SNCF (la maison-mère, ci-après désigné SNCF ou EPIC SNCF) : créé le 1^{er} décembre 2014 dans le cadre de la réforme, SNCF est en charge de la gestion stratégique et de la surveillance, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale et la cohésion du GPF.

3. EVÈNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE

3.1 RÉFORME DU FERROVIAIRE

La Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée au Journal officiel de la République française (le Nouveau Pacte Ferroviaire) entrée en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2020, modifie fortement l'organisation actuelle du groupe SNCF. Elle se décline autour des axes suivants :

– Construire une nouvelle organisation du groupe SNCF au 1^{er} janvier 2020, avec pour objectif de transformer le groupe SNCF en un grand groupe public unifié et intégré constitué d'une société anonyme à capitaux publics, SNCF, détenant deux sociétés, SNCF Voyageurs et SNCF Réseau selon les missions suivantes ;

- la société nationale SNCF (anciennement l'EPIC SNCF Mobilités jusqu'au 31 décembre 2019) est la nouvelle société à compter de 1^{er} janvier 2020, chargée d'animer et de piloter le groupe public unifié et, notamment, d'en assurer le pilotage stratégique et financier et d'en définir l'organisation ;
- la société SNCF Voyageurs créée au 1^{er} janvier 2020, ayant pour mission d'exploiter les services de transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national ; et
- SNCF Réseau, ayant pour mission notamment d'assurer l'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, la gestion opérationnelle des circulations sur ce réseau et des gares de voyageurs.

– En application des décrets 2019-1585, 2019-1587 et 2019-1589 parus en décembre 2019 et entrés en vigueur au 1^{er} janvier 2020, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs deviennent des sociétés anonymes, détenues par la société mère du groupe public unifié SNCF et qui est elle-même une société nationale à capitaux publics (la "Société Holding"). Le Nouveau Pacte Ferroviaire prévoit l'incessibilité du capital détenu par l'État dans la Société Holding ainsi que du capital détenu par la Société Holding dans SNCF Réseau et SNCF Voyageurs (voir ci-dessous).

– L'entité Gares & Connexions est détenue à 100% par SNCF Réseau ;

– L'arrêt du recrutement sous le statut de cheminot à compter du 1^{er} janvier 2020. Les employés existant pourront continuer de bénéficier de ce statut. En parallèle de cette transformation, des négociations au niveau de la branche ferroviaire sont entreprises ; et

– Définir les modalités de la réussite de l'ouverture à la concurrence de l'activité de transport de personne en France.

– Mettre en place une nouvelle gouvernance.

Le Nouveau Pacte Ferroviaire a été complété par l'Ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF (l'"Ordonnance") en ce qui concerne le fonctionnement et la création du nouveau groupe public unifié (GPU) remplissant les missions de service public dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité.

Transformation du groupe SNCF actuel en un groupe public unifié

A la date du 1er janvier 2020, les opérations suivantes ont été réalisées :

- Transfert par voie d'apport à la valeur nette comptable de l'EPIC SNCF Mobilités à une société anonyme SNCF Gares & Connexions nouvellement créée et dont il détient l'intégralité du capital, de l'ensemble des biens, droits et obligations attachés aux activités de gestion des gares de voyageurs. Les titres de cette société anonyme ont été transférés à leur valeur nette comptable à l'EPIC SNCF Réseau qui transfère également l'ensemble de ses biens, droits et obligations liés à la gestion des gares publiques de voyageurs.
- Transfert par voie d'apport à la valeur nette comptable de l'EPIC SNCF Mobilités à une société anonyme SNCF Voyageurs dont il détient l'intégralité du capital, de l'ensemble de ses biens, droits et obligations attachés à ses activités de transport de passagers.
- Transfert par voie d'apport à la valeur nette comptable de l'EPIC SNCF Mobilités à une société anonyme simplifiée Fret SNCF dont il détient l'intégralité du capital, de l'ensemble des biens, droits et obligations à l'exception de la dette financière qui n'est pas transférée, attaché aux activités en France et hors de France relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de marchandises (faisant partie actuellement de la Branche SNCF Logistics).
- Les périmètres des biens, droits et obligations transférés a été approuvé par des arrêtés conjoints du ministre chargé des transports, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget, publiés le 17 décembre 2019 au Journal officiel de la République française.
- L'EPIC SNCF a été dissout de plein droit et l'intégralité de ses biens, droits et obligations ont été repris à leur valeur nette comptable dans le cadre d'une dévolution universelle de patrimoine ("fusion-absorption") par l'EPIC SNCF Mobilités.
- L'EPIC SNCF Mobilités est devenue une société nationale à capitaux publics renommé société nationale SNCF.
- L'EPIC SNCF Réseau est devenue une société anonyme, dont l'intégralité du capital est attribuée à la société nationale SNCF.

Les transformations des établissements SNCF Réseau et SNCF Mobilités en sociétés anonymes n'empêchent ni création de personnes juridiques nouvelles ni cessation d'activité, et les droits et obligations de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités ne sont pas affectés par ces changements.

A compter du 1er janvier 2020, le nouveau groupe public unifié remplissant les missions de service public dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité est ainsi constitué de la société nationale SNCF (anciennement l'EPIC SNCF Mobilités) détenant plusieurs filiales, parmi lesquelles SNCF Voyageurs et SNCF Réseau (anciennement l'EPIC SNCF Réseau).

Objet de la nouvelle société nationale SNCF

La société nationale SNCF a désormais pour objet d'animer et de piloter le groupe public unifié et notamment d'en assurer le pilotage stratégique et financier et d'en définir l'organisation.

Elle définit et conduit notamment les politiques industrielle et d'innovation, de ressources humaines, de

valorisation et de gestion des actifs du groupe public unifié.

Elle assure également (i) des fonctions mutualisées, exercées au bénéfice de l'ensemble du groupe public unifié et (ii) des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national.

Par ailleurs, l'État a annoncé les engagements suivants :

- Une nouvelle règle d'or relative au financement des investissements de développement réalisés par SNCF Réseau couvrira un domaine plus large.
- La reprise par l'État de la dette de SNCF Réseau pour 35 Mds€ dont 25 Mds€ en janvier 2020 et 10 Mds€ supplémentaires en 2022 conformément aux annonces faites par le Premier ministre le 25 mai 2018.
- La limitation de l'évolution du tarif des péages au niveau de l'inflation pour les activités non conventionnées.
- Plusieurs décrets publiés le 30 et 31 décembre 2019 sont venus compléter et préciser les ordonnances prises par le Gouvernement, notamment :
 - Décret n°2019-1582 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau, avec une nouvelle règle d'or couvrant un domaine plus large et ayant pour objectif d'éviter le surendettement du gestionnaire d'infrastructure,
 - Décret n°2019-1527 relatif aux conditions de saisine de l'Autorité de régulation des transports sur la nomination, le renouvellement ou la révocation du dirigeant de SNCF Réseau,
 - Décret n°2019-1575 relatif aux conditions d'aliénation des terrains bâtis ou non appartenant au domaine privé de l'État géré par SNCF Réseau ou sa filiale prévues à l'article L.3211-13-1 du code général de la propriété des personnes publiques,
 - Décret n°2019-1516 relatif aux règles de gestion domaniale à la société SNCF Réseau et à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L.2119-9 du code des transports. Ce décret précise le régime des biens confiés par l'État à SNCF Réseau et à sa filiale chargée de la gestion unifiée des gares,
- Et de l'arrêté opérant la reprise de dette de SNCF Réseau par l'État pour la première partie de 25 Md€ au 1er janvier 2020.

3.2 MOUVEMENT SOCIAL 2019

Un mouvement social interprofessionnel a débuté le 5 décembre 2019 en opposition au projet de la réforme des retraites.

Des mesures commerciales avec des effets défavorables sur le chiffre d'affaires ont été constatées dans les comptes de la SA SNCF (ex EPIC SNCF Mobilités) au 31 décembre 2019.

3.3 COMMANDE DE NOUVEAUX MATÉRIELS ROULANTS FERROVIAIRES

Plusieurs commandes de nouveaux matériels roulants ont été notifiées aux constructeurs en 2019 :

- Commande complémentaire de 18 rames Régiolis, en mars 2019 et juillet 2019, pour la région Occitanie ;
- Commande de 5 rames Régiolis, pour la région Sud (nouvelle appellation de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur - PACA) ;

- Commande de 16 rames Régiolis, pour la région Bourgogne Franche Comté ;
- Commande de 10 rames Régiolis Leman Express, en juillet 2019, pour la région Auvergne-Rhône-Alpes ;
- Commande de 9 rames Régiolis et 30 rames Régiolis Transfrontaliers France / Allemagne, en juillet 2019, pour la région Grand-Est ;
- Commande de 28 rames AMLD Grande Vitesse, en novembre 2019, pour les lignes Intercités ;
- Commande de 12 rames TGV 2N3 (type 3UFC MC), en juillet 2019.

De nouveaux engagements hors bilan sont constatés à ce titre au 31 décembre 2019 (Cf. note 30).

3.4 ENQUÊTE DE L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE SUR LE SECTEUR DE LA MESSAGERIE

Une décision de la Cour d'appel de Paris a été rendue le 19 juillet 2018 concernant les suites d'une enquête menée dans le secteur de la messagerie au titre d'une présomption d'entente sur les revalorisations tarifaires sur la période 2005/2010 (cf. note 32.2.2).

L'EPIC SNCF Mobilités a formé un pourvoi en cassation le 22 juillet 2018 et a déposé un mémoire en demande le 17 décembre 2018. L'Autorité de la Concurrence n'a pas formé de pourvoi incident.

L'Entreprise n'a tiré aucune conséquence de cet arrêt dans ses comptes à fin décembre considérant les arguments validés.

3.5 SIGNATURES DE CONVENTIONS TER

Des nouvelles conventions TER ont été signées au cours de l'année 2019 avec les régions suivantes :

- Convention avec la région Sud (PACA) pour 2019-2023 signée le 9 avril ;
- Convention avec la région Nouvelle-Aquitaine pour 2019-2024 signée le 29 avril ;
- Convention avec la région Hauts-de-France pour 2019-2024 signée le 25 octobre.
- Convention avec la région Normandie pour 2020-2029 intégrant la reprise des lignes normandes Intercités votée en Assemblée Plénière du Conseil Régional signée le 16 décembre 2019 et signée le 23 décembre 2019.
- Convention avec la région Bretagne pour 2019-2028, signée le 24 janvier 2020 (avec effet rétroactif au 1er janvier 2019).

3.6 MISE EN CONCURRENCE DE LIGNES INTERCITÉS ET TER

L'exploitation des lignes Intercités et TER a fait l'objet d'une mise en concurrence partielle en 2019 :

- SNCF Intercités :

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, prévue par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018, le Gouvernement a annoncé, le 9 janvier 2019, son intention de mettre en concurrence les lignes Intercités Nantes - Bordeaux et Nantes - Lyon. Ces deux lignes de Trains d'équilibre du territoire (TET) sont exploitées par SNCF Intercités dans le cadre d'une convention avec l'État s'appliquant jusqu'à la fin de l'année 2020.

Dans son annonce, le ministère des Transports précise que le matériel roulant actuellement exploité sur ces deux

lignes sera mis à disposition de l'opérateur retenu à l'issue de l'appel d'offres.

La mise en exploitation par l'opérateur choisi est a priori fixée en 2022, mais dépendra de la durée de la procédure d'attribution.

- Région Grand-Est :

L'Autorité Organisatrice a publié deux avis d'information le 30 mars 2019 pour la mise en concurrence de 2 lots géographiques (Nancy-Vittel-Contrexéville et Bruche-Piémont-Vosges). Le démarrage de l'exploitation de ces 2 lots par le ou les opérateurs choisis est prévu pour mars 2022, soit 2 ans et 9 mois avant la fin de la convention TER actuelle prévue le 31 décembre 2024).

3.7 AVIS DE L'ART SUR LE DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DES GARES (DRG) DE SNCF GARES & CONNEXIONS

Par un arrêt attendu rendu le 10 juillet 2019, la Cour de justice de l'Union européenne a jugé que les quais pour voyageurs appartiennent à l'infrastructure ferroviaire, comprise dans les prestations dites « minimales » et non à la catégorie des installations de services. Dans ce contexte, l'Entreprise a de nouveau saisi l'Autorité de Régulation des Transports (ART ex. ARAFER), en date du 5 novembre 2019, sur les impacts de cette décision en matière de tarification sur le DRG 2020.

L'ART dispose d'un délai de 4 mois pour publier son avis, soit jusqu'en février 2020.

3.8 PROJET GARE DU NORD 2024

Dans le cadre du projet Paris Gare du Nord 2024, l'EPIC SNCF Mobilités, à travers l'activité SNCF Gares et Connexions, et CEETRUS ont constitué une société d'économie mixte à opération unique, StatioNord détenue à hauteur de 34% par l'EPIC SNCF Mobilités. L'objet de cette société sera de réaliser les travaux de transformation de la gare du Nord et d'assurer l'exploitation et la gestion des activités commerciales dans l'enceinte de la gare. A ce titre un contrat de concession de travaux et une convention d'occupation temporaire du domaine public ont été signés en date du 22 février 2019.

3.9 NOUVELLES OBLIGATIONS DE SÉPARATION COMPTABLE

La décision de l'ART (ex ARAFER) n° 2017-101 relative aux règles de séparation comptable applicables aux entreprises ferroviaires, a été homologuée par décision ministérielle du 4 décembre 2017, rendant la décision applicable pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2018.

L'EPIC SNCF Mobilités a présenté le document des règles de séparation comptable à l'ART le 4 juin 2018, puis une version révisée le 31 octobre 2018, qui a été approuvée par l'ART en date du 31 janvier 2019 (au travers de sa décision n°2019-003).

En réponse à la procédure en manquement ouverte par l'ART en juillet 2019, les documents relatifs aux comptes séparés 2018 ont été transmis par l'Entreprise en décembre 2019.

L'ART dans sa décision n°2020-008 lève la procédure en manquement sur la séparation comptable 2018 de l'EPIC SNCF Mobilités qui est de ce fait approuvée par le régulateur.

3.10 CONTRÔLE URSSAF 2019

L'URSSAF a réalisé en 2019 un contrôle au titre des exercices 2016, 2017 et 2018 conclu par une lettre d'observation remise le 20 décembre 2019. L'Entreprise en a tiré les conséquences dans ses comptes au 31 décembre 2019 (cf. note 16).

4. EVÈNEMENT POST-CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants :

4.1 MISE EN ŒUVRE DE LA RÉFORME FERROVIAIRE

Conformément aux éléments mentionnés en note 2.1 des comptes annuels, la réforme ferroviaire a été mise en œuvre à compter du 1er janvier 2020.

5. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

Les états comptables de l'Entreprise sont établis sur la base des dispositions législatives et réglementaires applicables en France, notamment le règlement de l'ANC n° 2016-07 du 4 novembre 2016, modifiant le règlement n° 2014-03 du 5 juin 2014 relatif au plan comptable général (PCG), qui a été homologué par arrêté du 26 décembre 2016 (JO du 28).

En application de l'article L2141-10 du Code des Transports du 28 octobre 2010 (qui remplace l'article 25 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982), SNCF Mobilités – Etablissement public à caractère industriel et commercial – « est soumis en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises individuelles et commerciales ». Il tient sa comptabilité conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en France.

L'entrée en vigueur au 1er janvier 2020 de la Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire complétée par l'Ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 ne modifie pas la présentation des comptes de l'exercice clos au 31 décembre 2019 (voir note 3.1 Réforme du ferroviaire).

6. ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes de l'Entreprise, la Direction doit procéder à des estimations dans la mesure où certains éléments inclus dans les comptes sociaux ne peuvent être précisément évalués. Les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2019 ont été réalisées dans le contexte actuel de difficulté certaine à appréhender les perspectives économiques. La Direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou à la suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues au 31 décembre 2019 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

– La dépréciation des actifs non financiers

L'Entreprise évalue à chaque date de clôture s'il existe un quelconque indice qu'un actif non financier puisse avoir perdu de la valeur nécessitant la réalisation d'un test.

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

L'approche retenue, les modalités des tests de dépréciation et les impacts en résultat sont présentés en note 8.2.

– Les provisions pour risques, et les éléments relatifs aux avantages liés au personnel

Le coût des avantages liés au personnel est déterminé à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses de taux d'actualisation, de taux d'augmentation des salaires, de taux de mortalité et d'inflation. En raison du caractère long terme des plans, l'incertitude liée à ces hypothèses est significative et peut entraîner des variations significatives des provisions selon l'évolution de ces hypothèses (cf. note 16).

– Les provisions pour risques liés à l'environnement

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

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

Les montants comptabilisés au titre des opérations de démantèlement des installations fixes relevant de la réglementation amiante reposent sur la meilleure estimation possible des travaux à engager au moment de l'arrêté des comptes.

Les montants comptabilisés au titre du démantèlement du matériel roulant intègrent le coût du démantèlement, le coût du désamiantage et le produit lié à la revente des matières.

– La dépréciation des instruments financiers dérivés

L'Entreprise utilise des hypothèses pour évaluer les pertes latentes de ses instruments financiers dérivés.

7. PRINCIPES COMPTABLES

7.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

Les immobilisations incorporelles sont composées :

- des logiciels acquis et créés par l'Entreprise pour elle-même, amortis selon la méthode linéaire sur une durée probable d'utilisation n'excédant pas 5 ans ;
- de concessions et licences amorties sur une durée de 4 ans.

Les immobilisations corporelles sont composées de biens remis en jouissance par l'État et de biens propres.

7.1.1 Régime de possession par SNCF Mobilités des biens immobiliers remis en jouissance par l'État

La loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), partiellement remplacée par le Code des Transports du 28 octobre 2010, fixe les conditions de possession du domaine confié à SNCF Mobilités.

Le 1^{er} janvier 1983, à la création de l'établissement public industriel et commercial, les biens immobiliers, antérieurement concédés à la société anonyme d'économie mixte à laquelle il succédait, lui ont été remis en dotation.

Ces biens, mis à disposition par l'État français, sans transfert de propriété, sont inscrits à l'actif du bilan de l'EPIC SNCF Mobilités aux comptes d'immobilisations appropriés afin d'apprécier la réalité économique de la gestion de l'Entreprise, en contrepartie d'une dotation au sein des capitaux propres.

Sous réserve des dispositions légales applicables aux ouvrages déclarés d'intérêt général ou d'utilité publique, l'établissement public exerce tous les pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui lui sont remis ou qu'il acquiert.

Les biens immobiliers détenus par l'établissement public, qui cessent d'être affectés à la poursuite de ses missions ou qui font partie du domaine privé, peuvent recevoir une autre affectation domaniale ou être aliénés par l'établissement public à son profit.

7.1.2 Biens propres

Les immobilisations corporelles acquises en pleine propriété figurent à l'actif du bilan à leur coût d'acquisition et celles produites en interne à leur coût de production, à l'exception des immobilisations acquises avant le 1^{er} janvier 1977 qui ont fait l'objet de la réévaluation légale.

Le coût de production comprend le coût des matières et de la main-d'œuvre utilisées pour la production des immobilisations. Les frais financiers relatifs aux coûts d'emprunt ne sont pas immobilisés.

Les dépenses d'entretien et de réparation sont comptabilisées comme suit :

- Matériel roulant :
 - les charges d'entretien courant supportées au cours de la vie du matériel (remise en état des pièces de rechange défectueuses, ainsi que remplacement des pièces inutilisables ou manquantes) constituent des charges d'exploitation ;
 - les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de grandes révisions sont immobilisées sous la forme d'un composant révision, qui est ensuite amorti ;
 - les dépenses de révision effectuées au terme de la durée de vie initiale du composant, ainsi que celles intervenues lors d'opérations de rénovation ou de transformation, sont portées en immobilisations dès lors qu'elles sont significatives, qu'elles prolongent la durée de vie du bien ou qu'elles sont imposées par une loi, une norme ou un règlement ;
 - Installations fixes :
 - les charges d'entretien courant et de réparation (visites techniques, contrats de maintenance...) constituent des charges d'exploitation ;
 - les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de gros entretien des constructions sont immobilisées en

procédant au renouvellement partiel ou total de chaque composant concerné.

7.1.3 Frais d'acquisition des immobilisations

Les droits de mutation, honoraires (agences, notaires...) ou commissions (courtages et autres coûts de transaction liés aux acquisitions) et frais d'actes liés à l'acquisition (frais légaux, frais de transfert de propriété, ...) sont des éléments constitutifs du coût d'acquisition de l'immobilisation.

7.1.4 Durées d'amortissement

Les immobilisations corporelles sont amorties en fonction de leur rythme d'utilisation, selon le mode linéaire, à l'exception du matériel informatique et des Bornes Libre-Service (billetteries automatiques disponibles en gares et boutiques SNCF) qui sont respectivement amortis selon le mode dégressif sur des durées d'utilité de 4 et 8 ans.

Plus précisément, les durées retenues sont les suivantes :

Aménagement terrains	20 ans
Constructions complexes (gares, bâtiments administratifs, ...) :	
Gros œuvre	50 ans
Clos et couvert	25 ans
Second œuvre	25 ans
Aménagements	10 ou 15 ans
Lots techniques	15 ans
Constructions simples (ateliers, entrepôts, ...) :	
Gros œuvre, second œuvre, clos et couvert	30 ans
Aménagements	15 ans
Lots techniques	15 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Matériel de transport ferroviaire :	
TGV :	
Structure	30 ans
Aménagement intérieur	15 ans
Révision	15 ans
Locomotives électriques et diesel :	
Structure	30 ans
Révision	15 ans
Automoteurs :	
Structure	30 ans
Aménagement intérieur	15 ans
Révision	15 ans
Voitures voyageurs :	
Structure	30 ans
Aménagement intérieur	15 ans
Révision	15 ans
Wagons	30 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 5 ans

7.1.5 Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles

Conformément aux dispositions des règlements CRC 2002-10 et 2004-06 et à l'avis 2005-D du comité d'urgence du CNC, l'Entreprise effectue des tests de dépréciation d'actifs lorsque des circonstances ou événements indiquent que des actifs ont pu perdre de la valeur.

L'Entreprise apprécie, à chaque arrêté comptable, s'il existe un indice montrant qu'un actif ait pu perdre notablement de la valeur. Lorsqu'il existe un tel indice, un test de dépréciation est effectué. Le test consiste à comparer la valeur nette comptable de l'actif avec sa valeur actuelle, laquelle est définie comme la valeur la plus élevée entre sa valeur vénale et sa valeur d'usage. La valeur actuelle d'un actif est calculée de manière individuelle, sauf si cet actif ne génère pas d'entrées de trésorerie indépendantes des autres actifs de l'Entreprise ou groupe d'actifs. Le cas présent, l'Entreprise calcule la

valeur actuelle du groupe d'actif (unité génératrice de trésorerie – UGT¹) à laquelle appartient l'actif testé.

La valeur d'usage correspond à la valeur des avantages économiques futurs attendus de leur utilisation et de leur sortie. Elle est appréciée notamment par référence à des flux de trésorerie futurs actualisés, déterminés dans le cadre des hypothèses économiques et des conditions d'exploitation prévisionnelles retenues par la Direction de SNCF Mobilités :

- les flux de trésorerie sont ceux des plans d'affaires établis sur une durée de 3 à 5 ans et validés par les organes de direction,
- au-delà de cet horizon, les flux sont extrapolés par application du taux de croissance à long terme proche du taux d'inflation long terme attendu en France par l'Entreprise, dans la limite de la durée de vie des actifs testés,
- l'actualisation des flux est effectuée en utilisant des taux appropriés à la nature des activités.

7.2 IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

Les titres de participations et les autres immobilisations financières figurent au bilan pour leur coût d'acquisition net des dépréciations éventuelles.

Une dépréciation est constituée dès lors que la valeur d'inventaire devient inférieure à la valeur nette comptable.

La valeur d'inventaire des titres correspond à la valeur d'utilité pour l'Entreprise. Cette valeur est déterminée soit à la valeur de marché pour les sociétés cotées (cours de bourse), soit en fonction de la quote-part de situation nette détenue et d'un ensemble de données composé notamment :

- d'éléments historiques ayant servi à apprécier la valeur d'origine des titres,
- d'éléments actuels tels que la rentabilité de l'Entreprise ou la valeur réelle des actifs sous-jacents,
- d'éléments futurs correspondant aux perspectives de rentabilité ou de réalisation et aux tendances de la conjoncture économique.

L'appréciation de la valeur des titres tient compte en particulier de la maturité de l'activité (si l'activité est dans une période de lancement, aucune dépréciation n'est constituée si la rentabilité future est assurée).

7.3 STOCKS

La méthode de valorisation des stocks diffère selon les groupes Articles :

- La valeur des pièces consommables (PC) est calculée selon la méthode du coût moyen pondéré.
- Les pièces réparables du Matériel (PRM) sont évaluées au coût de revient, qui correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore les charges directes et indirectes de production.

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

7.4 CRÉANCES D'EXPLOITATION

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une dépréciation est constituée lorsqu'un risque potentiel de non recouvrement apparaît (importants retards de

paiement, dépôt de bilan, litiges). La dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non recouvrement déterminé sur la base de données historiques.

7.5 VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur coût d'acquisition ou leur valeur de marché si celle-ci est inférieure.

Les obligations sont comptabilisées à leur date d'acquisition pour le montant nominal corrigé de la prime ou de la décote. A la clôture, elles comprennent le montant des intérêts courus et non échus.

Les actions de SICAV sont enregistrées à leur coût d'acquisition hors droit d'entrée. Elles sont comparées à la clôture à la valeur liquidative. Si cette dernière est inférieure au coût d'acquisition, une dépréciation est enregistrée.

Les titres de créances négociables sont comptabilisés à leur coût d'acquisition. Les intérêts sont enregistrés en produits financiers au prorata temporis.

7.6 PRIMES ET FRAIS D'ÉMISSION, PRIMES DE REMBOURSEMENT DES EMPRUNTS

Dans le cas d'une émission au-dessous du pair, la prime et les frais sont constatés dans un compte de charges à étaler à l'actif du bilan. Ces primes et frais sont amortis linéairement sur la durée de vie des emprunts.

Dans le cas d'une émission au-dessus du pair, la prime est affectée en priorité à l'amortissement des frais d'émission, l'écart résiduel éventuel constitue :

- soit un produit constaté d'avance si la prime est supérieure aux frais,
- soit des frais d'émission compensés si la prime est inférieure aux frais.

Cet écart résiduel est étalé linéairement sur la durée de l'emprunt.

7.7 CONVERSION DES OPÉRATIONS EN DEVISES

Les transactions en devises sont converties au cours de change en vigueur au moment de la transaction.

Les actifs et passifs libellés en devises étrangères sont évalués au cours en vigueur à la date de clôture. Les écarts, par rapport aux montants des créances et dettes converties au taux de change en vigueur au moment de la transaction, sont inscrits en écarts de conversion actif et passif. Après prise en compte des instruments de couverture, les pertes de change latentes nettes, par devise et par échéance, font l'objet d'une provision pour risque de change.

7.8 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

Les subventions dont bénéficie l'Entreprise en vue de financer des investissements sont enregistrées en capitaux propres.

Elles sont reprises sur la même durée et au même rythme que les amortissements des immobilisations qu'elles financent. La reprise est portée en résultat d'exploitation en diminution des dotations nettes aux amortissements.

Cas particulier : depuis 2012, les subventions à recevoir d'Ile-de-France Mobilités relatives aux amortissements, dues au titre de la convention de financement du matériel, sont comptabilisées en autres dettes pour la part des subventions non appelées. La part appelée et reçue d'Ile-

¹ L'unité Génératrice de Trésorerie est le plus petit groupe d'actifs dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie qui sont largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupe d'actifs.

de-France Mobilités est enregistrée en capitaux propres et reprise sur la même durée et au même rythme que les amortissements des immobilisations qu'elle finance.

7.9 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

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

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

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

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'Entreprise ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. Les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe.

7.9.1 Provisions pour risques liés à l'environnement

L'Entreprise comptabilise des provisions pour les risques liés à l'environnement lorsque la réalisation du risque est estimée probable. Cette provision couvre les charges liées à la protection de l'environnement, la remise en état et au nettoyage des sites. Elle comprend notamment une provision pour risque au titre de l'amiante couvrant les actions relatives à l'amiante intentées contre l'Entreprise.

Suite à la transposition en droit français de la directive 2004/35 par le décret n° 2009-468 du 23 avril 2009, relative à la responsabilité environnementale, dite « pollueur / payeur », l'EPIC SNCF Mobilités a mis en place un management environnemental dont l'un des objectifs est d'apporter un éclairage sur les impacts liés à son activité, notamment en ce qui concerne les installations de stockage et de distribution de carburants, les rejets d'eau, les déchets,.... Les diagnostics réalisés dans ce cadre sont comptabilisés au fur et à mesure de leur réalisation. Les impacts sont présentés en note 16.

Depuis le 1er janvier 1997, date d'application du décret 96-1133 du 24 décembre 1996, au titre de la protection des travailleurs et des consommateurs, la fabrication, l'importation, la détention en vue de la vente... de toutes variétés d'amiante et de tout produit en contenant sont interdites en France. L'Entreprise a donc une obligation de démantèlement ou de remise en état en fin de vie de ses installations fixes et matériels roulants. Au titre du matériel roulant, une provision pour démantèlement est comptabilisée, dès la détection de l'amiante, en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan pour les matériels non totalement amortis et en résultat pour les matériels arrivés à la fin de leur durée d'utilité. Cette provision fait l'objet d'une actualisation. Les effets de la désactualisation sont comptabilisés en résultat financier (cf. note 27). La provision s'éteint progressivement en résultat au fur et à mesure de la réalisation des travaux de démantèlement.

Par ailleurs, le décret du 3 juin 2011 relatif à la protection de la population contre les risques sanitaires liés à une exposition à l'amiante dans les immeubles bâtis, entré en vigueur le 1er février 2012, devait être accompagné d'arrêtés d'application. Ces arrêtés ont été publiés fin décembre 2012 pour une date d'application au 1er janvier 2013. Ils définissent les critères d'évaluation de l'état de conservation des matériaux à repérer, le contenu du rapport de repérage des matériaux amiantés ainsi que le contenu de la fiche récapitulative du dossier technique amiante (DTA). L'EPIC SNCF Mobilités a mis en œuvre un plan d'action visant à la conformité des diagnostics techniques amiante dans le délai prévu par le nouveau décret, soit d'ici à 2021. A ce stade, les travaux complémentaires, qui ont été réalisés n'ont pas engendré de variation significative de la provision pour risques liés à l'environnement.

7.9.2 Provisions pour risques fiscaux et sociaux

L'EPIC SNCF Mobilités comptabilise des provisions pour risques fiscaux et sociaux lorsqu'il existe un risque probable de sortie de ressources au titre d'un événement passé à l'égard respectivement des instances fiscales, du personnel et des organismes sociaux. La provision comptabilisée est évaluée pour le montant de sortie de ressources qu'il est probable d'encourir. L'EPIC SNCF Mobilités provisionne, par mesure de prudence, les redressements fiscaux contestés.

7.9.3 Provisions pour litiges et risques contractuels

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

7.9.3.1 Provisions pour litiges

L'Entreprise est engagée dans un certain nombre de litiges relatifs au cours normal de ses opérations, notamment au titre des actions suivantes :

- garanties de bonne fin reçues des entreprises fournissant des travaux de construction,
- garanties accordées aux clients du secteur de transport de marchandises au titre des aléas survenus au cours du transport.

Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru.

Jusqu'en 1999, SNCF Mobilités était son propre assureur pour la majorité des risques liés à son activité. A compter de 2000, SNCF Mobilités a contracté des polices d'assurances au-delà d'un premier niveau de prise en charge par auto assurance.

7.9.3.2 Provisions pour contrats déficitaires

Des provisions sont constituées au titre de contrats pluriannuels lorsque ceux-ci deviennent déficitaires, c'est-à-dire lorsque les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles sont supérieurs aux avantages économiques attendus de ces contrats. Les provisions sont évaluées sur la base des coûts inévitables, qui reflètent le coût net de sortie du contrat, c'est-à-dire le plus faible du coût d'exécution du contrat ou de toute indemnisation ou pénalité découlant du défaut d'exécution.

7.9.3.3 Provisions pour restructuration

Le coût des actions de restructuration est intégralement provisionné dans l'exercice lorsque le principe de ces mesures a été décidé et annoncé avant la clôture des

comptes. Ce coût correspond essentiellement aux coûts de départ des personnels concernés.

7.9.3.4 Provisions pour risque de change

(cf. note 7.7)

7.9.4 Avantages du Personnel

Les avantages du personnel désignent toutes formes de contrepartie données par une entité au titre des services rendus par son personnel.

7.9.4.1 Avantages à court terme

Les avantages à court terme désignent les avantages du personnel (autres que les indemnités de fin de contrat de travail) qui sont dus intégralement dans les douze mois suivant la fin de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants.

7.9.4.2 Avantages postérieurs à l'emploi

Les avantages postérieurs à l'emploi désignent les avantages du personnel (autres que les indemnités de fin de contrat de travail) qui sont payables postérieurement à la cessation de l'emploi.

Les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi désignent les accords formalisés ou non formalisés en vertu desquels une entité verse des avantages postérieurs à l'emploi à un ou plusieurs membres de son personnel.

Régimes à cotisations définies

Les régimes à cotisations définies désignent les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi en vertu desquels une entreprise verse les cotisations définies à une entreprise distincte et n'aura aucune obligation, juridique ou implicite, de payer des cotisations supplémentaires si le fonds n'a pas suffisamment d'actifs pour servir tous les avantages correspondant aux services rendus par le personnel pendant l'exercice et les exercices antérieurs.

La création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF, le 30 juin 2007, a eu pour conséquence de dégager SNCF de ses engagements de retraite et de prévoyance, l'Entreprise se trouvant désormais engagée vis-à-vis de son personnel par un régime à cotisations définies.

Régimes à prestations définies

Les régimes à prestations définies désignent les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi autres que les régimes à cotisations définies.

Afin d'améliorer la qualité de l'information financière publiée au titre des engagements de retraite et assimilés, l'EPIC SNCF Mobilités a adopté, à compter du 1er janvier 2013, la méthode préférentielle préconisée par l'article 335-1 du Plan Comptable Général et l'avis n°00-0A du 6 juillet 2000 du Comité d'urgence du CNC. Cette dernière consiste à reconnaître une provision au bilan pour l'intégralité des engagements envers le personnel (en activité et en retraite). Les coûts des services rendus et les prestations versées sont comptabilisés respectivement en dotations aux provisions d'exploitation et en reprises de provisions d'exploitation ; les écarts actuariels et les effets de la désactualisation sont comptabilisés en résultat financier.

Les provisions constituées au titre des avantages postérieurs à l'emploi à prestations définies concernent les rentes accident du travail, le régime complémentaire de prévoyance des cadres supérieurs, l'action sociale et les indemnités de départ en retraite :

– Provisions au titre du régime différentiel des cadres supérieurs

Une provision destinée à couvrir les prestations au titre du régime différentiel des cadres supérieurs retraités est constituée à hauteur de l'engagement.

– Provisions au titre de l'action sociale

L'Entreprise assure elle-même les services d'action sociale qui, hors du cadre SNCF, incombent aux régimes de droit commun. L'essentiel des bénéficiaires des services d'action sociale sont les cheminots retraités. Une provision est constituée au titre des prestations d'action sociale à réaliser auprès des retraités et de leurs veuves dans certains cas. Il s'agit notamment de la prise en charge d'accueil en établissements, de suivi psychologique, de soins, d'aides familiales, d'aides à l'amélioration de l'habitat.

– Provisions au titre des indemnités de départ en retraite

En application du régime de droit commun, les salariés contractuels quittant volontairement l'EPIC SNCF Mobilités pour cause de retraite ont droit à une indemnité. L'Entreprise comptabilise une provision à ce titre, déterminée sur la base de l'ancienneté du salarié dans l'Entreprise.

7.9.5 Autres avantages à long terme

Les autres avantages à long terme désignent les avantages (autres que les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de fin de contrat de travail) qui ne sont pas dus intégralement dans les douze mois suivant la fin de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants.

Les provisions constituées au titre des avantages à long terme sont relatives à la cessation progressive / anticipée d'activité, aux rentes accident du travail du personnel actif, aux médailles d'honneur du travail, au compte épargne temps (CET) et à l'allocation chômage (cf. note 16).

7.9.5.1 Provisions pour cessation progressive d'activité

La cessation progressive d'activité (CPA) est un dispositif dont l'objectif est d'aménager le temps de travail en fin de carrière des salariés. Elle fixe ainsi une formule de temps de travail permettant de ménager une période de transition entre l'activité professionnelle et le départ en retraite. Un accord est entré en vigueur en juillet 2008 offrant la possibilité d'une cessation dégressive ou complète. L'octroi des avantages combine des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel. L'accord est traité comme une provision.

Cette provision est calculée sur une base actuarielle en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Le calcul repose notamment sur une hypothèse de taux d'utilisation de la CPA.

7.9.5.2 Provisions pour rentes accident du travail

– Provisions pour rentes accident du travail du personnel en activité

L'Entreprise assure elle-même le service des rentes d'accidents du travail à son personnel en activité. A ce titre, elle comptabilise une provision pour risque visant à couvrir les rentes versées aux agents en activité ayant subi un accident du travail ou une maladie professionnelle.

L'engagement calculé intègre la réversibilité des rentes d'accidents du travail. Par principe, les rentes d'accident du travail ne sont pas réversibles sauf lorsque le décès du salarié actif est imputable à l'accident ou à la maladie professionnelle. Dans ce cas, le conjoint survivant bénéficie d'une rente d'ayant-droit.

– Provisions pour rentes accident du travail du personnel retraité

L'Entreprise assure elle-même le service des rentes d'accidents du travail à son personnel retraité. A ce titre, elle comptabilise une provision pour risque.

La provision est évaluée de manière actuarielle sur la base des hypothèses de taux d'actualisation, de taux d'augmentation des salaires, de taux de mortalité et d'inflation. Elle intègre la réversibilité des rentes d'accidents du travail.

7.9.5.3 Provisions pour médailles du travail

La Médaille d'Honneur des Chemins de fer est destinée à récompenser les services rendus dans leur emploi par les agents. La médaille d'Argent peut être décernée à tout agent quel que soit son âge, en activité ou non, comptant au moins vingt-cinq années de services. Dans les mêmes conditions, la médaille de Vermeil peut être décernée à tout agent comptant au moins trente-cinq années de services et la médaille d'Or à tout agent comptant au moins trente-huit années de service.

Les agents en activité de service auxquels est décernée la médaille d'Honneur bénéficient d'une allocation et d'un congé supplémentaire avec solde.

Une provision correspondant aux versements probables aux salariés est comptabilisée. Cette provision est calculée en valorisant le coût de cette allocation et des 2 jours de congés supplémentaires obtenus à l'occasion des 25, 35 et 38 ans d'activité à l'EPIC SNCF Mobilités ou 20, 30 et 33 ans pour les agents de conduite.

Les montants des différentes allocations sont fixés par décret et ne changent pas sauf en cas de publication de nouveaux montants.

7.9.5.4 Provisions pour compte épargne temps (CET)

Suite à la publication de la loi 2005-296 du 31 mars 2005 portant sur la réforme de l'organisation du temps de travail dans l'Entreprise et du décret du 3 septembre 2008 sur l'application de la loi du 8 février 2008 pour le pouvoir d'achat, l'EPIC SNCF Mobilités a signé, le 6 juin 2008, un accord collectif prévoyant la création d'un Compte Epargne Temps (CET) permettant d'épargner, dans deux sous comptes, des jours de congés à utiliser soit :

- en cours de carrière, en complément des jours de congés de l'année (CET Court Terme) ;
- en fin de carrière ou dans le cadre d'une cessation progressive d'activité (CET Fin de Carrière).

Les montants provisionnés permettent de couvrir l'engagement de l'Entreprise au titre des CET Fin de Carrière.

7.9.5.5 Provisions pour allocations chômage

Des provisions sont constituées au titre des prestations versées par Pôle Emploi aux personnels du cadre permanent et du cadre contractuel s'ils sont :

- démissionnaires,
- licenciés par mesure disciplinaire,
- réformés pour le cadre permanent.

7.9.5.6 Indemnités de fin de contrat de travail

Les indemnités de fin de contrat de travail sont des avantages du personnel payables à la suite de :

- la décision de l'entité de résilier le contrat de travail du membre du personnel avant l'âge normal de départ en retraite ; ou

– la décision du membre du personnel de partir volontairement en échange de ces indemnités.

Un dispositif de Départ Volontaire permet à des agents du cadre permanent ou des contractuels d'établissements en excédent d'effectifs, de percevoir une indemnité forfaitaire de départ et des Allocations d'aide au Retour à l'Emploi dans le cadre de leur départ de l'Entreprise. Une charge à payer à hauteur des indemnités prévues par le dispositif est constatée dans les comptes lors de la signature de l'accord entre le salarié et l'Entreprise.

7.9.6 Facilités de circulation

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

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

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

7.9.7 Accord en faveur des anciens apprentis

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

Au 31 décembre 2016 cet accord de majoration salariale et d'aide financière au rachat de trimestres pour les anciens apprentis s'était traduit par la constitution d'une provision de 9 M€ au titre d'un coût des services passés. Le solde de cette provision est toujours de 9 M€ (variation non significative) au 31 décembre 2019 (cf. note 16).

7.10 OPÉRATIONS DE LOCATION – FINANCEMENT

L'Entreprise procède à des concessions de son matériel ferroviaire. Ces concessions sont effectuées soit au coût de construction (matériel neuf), soit à la valeur nette comptable, soit à une valeur d'expertise (matériel ancien).

Le matériel est cédé soit pour faire l'objet d'un contrat de location-vente avec la société Eurofima, soit dans le cadre d'un montage d'ingénierie financière d'optimisation du patrimoine ou dans un contrat de cession bail.

7.10.1 Opérations de cessions-bails et assimilées

– Cessions-bails

Il s'agit de contrats de cessions-bails classiques. L'Entreprise vend son matériel à un tiers et le reprend en location avec une option d'achat.

Les loyers sont constatés en « charges externes ». Un dépôt est constitué à titre de garantie. Il est constaté en « Autres immobilisations financières » (cf. note 9.3).

Les plus-values réalisées lors des cessions de matériel sont constatées en « Comptes de régularisation – passif ». Le produit est repris en résultat sur la durée de vie du contrat.

Sur la base de l'analyse du contrat, l'option d'achat ne fait pas l'objet d'une provision. Lorsqu'elle est levée, l'option d'achat est portée en immobilisation corporelle et amortie sur la durée de vie résiduelle du bien.

– Location-vente

L'Entreprise procède auprès de la société Eurofima (société de financement suisse créée par les États Européens le 20 octobre 1955) à des cessions de son matériel ferroviaire. L'Entreprise transfère la propriété de son matériel à Eurofima en échange d'un financement enregistré en « Dettes d'exploitation ».

Le matériel est repris sous forme d'un contrat de location-vente.

Pendant toute la durée du contrat, le matériel ne figure pas à l'actif immobilisé de l'Entreprise mais en « créances d'exploitation » (cf. note 11). Il fait l'objet d'un amortissement calculé linéairement sur les mêmes durées que des matériels identiques immobilisés. Cet amortissement est inscrit en diminution des « créances d'exploitation » (cf. note 11), afin de présenter la valeur des biens nette des amortissements.

Dans le cas où une part du matériel est financée directement par l'Entreprise, cette part est considérée comme une avance accordée à Eurofima. Cette avance figure en « Autres immobilisations Financières » (cf. note 9.3). Elle fait également l'objet d'un amortissement sur la durée de vie du bien.

Pendant la durée du contrat, les charges constatées au compte de résultat sont composées des intérêts liés au financement et de la dotation aux amortissements des matériels concernés.

Les plus-values réalisées lors des cessions de matériel à Eurofima sont neutralisées et comptabilisées :

– en « Dettes d'exploitation » pour la part correspondant à l'amortissement du bien cédé,

– et pour la différence résiduelle entre la plus-value et l'amortissement :

– soit en « Comptes de régularisation – passif », si le montant de la cession est supérieur à la valeur brute du bien cédé. Ce produit est alors figé tout au long du contrat et viendra compenser la valeur du bien lors de sa réintégration à l'actif immobilisé de l'Entreprise.

– soit en « Immobilisations financières », si le montant de la cession est inférieur à la valeur brute du bien cédé. Ce montant fait l'objet d'un amortissement sur la durée résiduelle du bien au même titre que les autres biens financés directement par l'Entreprise.

À l'expiration du contrat de location-vente, le financement est soldé et le bien devient propriété de l'Entreprise. Les comptes ci-dessus, constitutifs de la valeur brute et de l'amortissement sont transférés dans les postes correspondants de l'actif immobilisé de l'Entreprise. Le matériel figure alors au bilan pour sa valeur brute d'origine, avant cession à Eurofima, et son amortissement est poursuivi normalement.

7.10.2 Autres opérations

Depuis 1991, l'Entreprise réalise des opérations d'ingénierie financière ayant pour sous-jacent du matériel roulant appartenant à SNCF Mobilités. La majorité de ces montages financiers s'appuie sur des contrats de

financement préexistants avec Eurofima, dont le schéma de comptabilisation est mentionné ci-dessus.

Ces opérations consistent à donner du matériel en location (Lease Hold) ou à le vendre à un bailleur (investisseur) (Service Contract, Lease Néozélandais, Lease Suédois). Celui-ci le remet en location (Service Contract, Lease Néozélandais, Lease Suédois) ou en sous-location (Lease Hold) à l'Entreprise avec une option d'achat ou une option permettant de mettre fin au contrat de location à l'échéance du contrat de sous location. L'Entreprise continue d'avoir la pleine maîtrise du matériel concerné pour les besoins de son exploitation. Le résultat net de ces opérations a été enregistré en résultat financier à chacune de leur mise en place.

La structure de financement existante du matériel n'étant pas modifiée, l'ensemble des charges et produits est constaté en résultat financier ainsi que le bénéfice net de ces opérations.

L'ensemble des opérations comptabilisées en résultat financier s'équilibre sur la durée du contrat.

En décembre 2019, préalablement à la transformation de la forme juridique de SNCF Mobilités dans le cadre de la réforme ferroviaire 2020 et dans la mesure où les Lease Agreements contiennent des dispositions relatives à la perte du statut d'EPIC, l'EPIC SNCF Mobilités a dénoué 8 opérations de leases (Lease Néozélandais et Lease Suédois). Il n'y a plus d'opérations de leases au 31 décembre 2019.

7.11 INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Les instruments utilisés par l'Entreprise font l'objet d'une inscription en engagement hors bilan (cf. note 30).

En ce qui concerne la gestion des engagements à long terme, tous les instruments de couverture utilisés par l'Entreprise sont affectés a priori à des emprunts ou à des créances, lors de leur lancement ou à des sous-jacents existants.

7.11.1 Gestion du risque de change

Pour couvrir les encaissements et décaissements de devises liés au service de la dette et à l'activité commerciale, l'Entreprise est amenée à intervenir sur le marché des changes. Les instruments utilisés sont les contrats à terme, les contrats d'échange (swaps) et les options de change.

Les moins-values latentes sur les ventes d'option de change en cours sont provisionnées au compte de résultat. Les primes encaissées ou décaissées au titre de ces options sont enregistrées en totalité au compte de résultat l'année de leur échéance.

7.11.2 Gestion du risque de taux

7.11.2.1 Contrats et options sur contrats d'échange de taux

L'Entreprise utilise les contrats d'échange de taux et les options sur contrats d'échange de taux à l'occasion de ses émissions d'emprunts ou dans le cadre de la gestion de sa dette nette existante.

Toutes les primes encaissées ou décaissées au titre des options sont systématiquement enregistrées en totalité au compte de résultat l'année de leur échéance. En outre, lorsqu'une vente d'option est exercée, la valeur nette perdante du contrat d'échange de taux mis en place dans le cadre de la stratégie de couverture, est enregistrée au compte de résultat l'année de son engagement. Elle est

ensuite étalée au compte de résultat en compensation du contrat d'échange contractuel.

Dans le cadre de la gestion active de son risque de taux, l'Entreprise s'efforce, dans la mesure du possible, d'annuler des contrats existants plutôt que d'effectuer de nouvelles opérations de couverture, ceci afin de limiter son risque de contrepartie et ses engagements. Le montant des soultes encaissées ou décaissées à l'occasion de la conclusion ou de l'annulation de contrats d'échange est étalé sur la durée de vie des éléments couverts correspondants.

Lorsqu'une stratégie de couverture ne répond pas aux critères de couverture fixés par l'Entreprise, les plus ou moins-values latentes sont enregistrées au bilan. Les pertes latentes font l'objet d'une provision pour risque de taux au compte de résultat.

7.11.2.2 Contrats à terme de taux

L'Entreprise peut être amenée à intervenir sur les marchés à terme de taux d'intérêts, notamment dans le cadre de la préparation d'une émission d'emprunt ou pour gérer le risque de taux sur ces actifs et passifs à taux variables. Ces opérations peuvent prendre la forme d'instruments financiers sur les marchés organisés ou de gré à gré.

Les charges et produits résultant des contrats à terme ferme d'instruments financiers sont étalés sur la durée des emprunts couverts.

7.11.3 Instruments financiers sur matières premières

Afin d'optimiser le coût moyen des approvisionnements en carburant, l'Entreprise utilise des instruments financiers dérivés de couverture liés aux produits pétroliers. Ces opérations prennent principalement la forme de swaps (contrats d'échange) ou d'achats d'options (caps ou tunnels à prime nulle).

Les primes décaissées au titre des options sont enregistrées au bilan et amorties linéairement en résultat sur la durée de vie des opérations couvertes.

7.12 COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS

7.12.1 Activités de transports (Voyageurs, Fret)

Le chiffre d'affaires est inscrit au compte de résultat sur la base de la réalisation effective et complète du transport des voyageurs et des marchandises.

Le chiffre d'affaires, comptabilisé dans les systèmes lors de l'émission du titre de transport voyageurs, est régularisé en fin de période, pour tenir compte des titres de transport émis mais non utilisés, qui sont alors enregistrés dans les « Produits constatés d'avance ».

7.12.2 Contributions de l'État et des Autorités Organisatrices

Ces contributions sont composées de compensations tarifaires au titre des tarifs sociaux mis en place par l'État et de contributions rémunérant des offres globales de service dans un cadre contractuel ou des prestations spécifiques.

7.13 DISTINCTION ENTRE RÉSULTAT COURANT ET EXCEPTIONNEL

Le résultat courant correspond à la somme du résultat d'exploitation et du résultat des opérations financières. Il inclut donc l'ensemble des produits et des charges directement liés aux activités opérationnelles de l'Entreprise.

Le résultat exceptionnel est constitué des éléments significatifs qui, en raison de leur nature, de leur caractère inhabituel et de leur non récurrence, ne peuvent être considérés comme inhérents à l'activité opérationnelle de l'Entreprise.

7.14 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

Les impôts sur le résultat englobent l'ensemble des impôts déterminés sur la base d'un résultat comptable net de produits et de charges. Sont comptabilisés sur cette ligne :

– L'impôt exigible sur les sociétés ; pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2018, le taux normal d'IS est fixé à 28% pour dans la limite de 500 K€ euros de bénéfices et au taux normal de 33,1/3% pour les bénéfices suivants.

– Les Crédits d'Impôts Apprentissages, Recherche et Famille ;

– La Réduction d'impôts Mécénat ;

– La Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) prévue à l'article 235 ter ZF du CGI. Elle est assise sur le résultat imposable à l'impôt sur les sociétés au titre du dernier exercice clos avant l'exigibilité, avant imputation des déficits reportables et majorée des dotations aux amortissements de l'exercice hors amortissements dérogatoires. La loi de finances pour 2019 a fixé le montant de la TREF à 226 M€ pour l'année 2019.

– Par ailleurs dans le cadre de la mise en œuvre de la Réforme Ferroviaire (cf. note 3.1), les agréments fiscaux et rescrits suivants ont été obtenus ou sont attendus :

- Agrément fiscal du 19 Juillet 2019 confirmant le maintien des déficits de l'EPIC SNCF Mobilités d'un montant de 4,2 Milliards d'euros (imputable sur une base élargie) du fait des trois opérations de filialisation des activités Gares & Connexions, Voyageurs et Fret.
- Rescrit du 13 décembre 2019 confirmant le maintien du sursis d'imposition grevant la plus-value fiscale des titres Systra qui sont transmis dans le cadre de l'opération de TUP de l'EPIC SNCF au profit de l'EPIC SNCF Mobilités
- Rescrit du 13 décembre 2019 confirmant que la détention un instant de raison du capital de la SA Réseau par l'État du fait de la transformation ne fait pas obstacle à l'intégration de SA Réseau au groupe d'intégration fiscale formé par SA New SNCF au 1^{er} janvier 2020.
- Rescrit du 18 décembre 2019, confirmant la qualification de branche complète d'activité au sens de l'article 210 B du CGI des apports de Gares & Connexions, Voyageurs et Fret, même si la dette financière de Fret n'est pas transférée.
- Demande d'agrément fiscal préalable du 21 novembre 2019 au titre de l'apport- redistribution des titres SVD à la SA Voyageurs en exonération fiscale (apport soumis de plein droit au régime fiscal de faveur prévu à l'article 210 A du CGI)
- Demande d'agrément fiscal préalable du 21 novembre 2019 au titre de l'apport-redistribution des titres EIH et TFH à SNCF Rail Logistics par TLP en exonération fiscale (apport soumis de plein droit au régime fiscal de faveur prévu à l'article 210 A du CGI)

8. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

En millions d'euros	31/12/2018	Augmentations de l'exercice	Diminutions de l'exercice	Transferts / reclassements (1)	31/12/2019
Immobilisations incorporelles	714	0	-18	208	904
Immobilisations incorporelles en cours	152	161	-2	-198	112
Immobilisations incorporelles brutes	865	161	-21	10	1 015
Terrains	836	0	-24	2	814
Aménagements des terrains	976	0	-4	101	1 073
Constructions et agencements	8 113	0	-89	447	8 471
Installations techniques, Matériel et Outillage	2 219	0	-71	193	2 342
Autres immobilisations corporelles	612	0	-22	40	630
Matériel ferroviaire	33 967	875	-477	1 604	35 968
Immobilisations en cours (installations fixes et matériel roulant ferroviaire)	2 787	3 263	-7	-2 397	3 646
Immobilisations corporelles brutes	49 510	4 138	-694	-9	52 945
Immobilisations corporelles et incorporelles brutes	50 375	4 298	-714	1	53 960
Amortissements et dépréciations des immobilisations incorporelles	-510	-110	18	0	-602
Total des amortissements et dépréciations des immobilisations incorporelles (2)	-510	-110	18	0	-602
Amortissements des aménagements des terrains	-376	-51	2	-1	-425
Amortissements des constructions et agencements	-4 485	-292	85	-1	-4 693
Amortissements des installations techniques, Matériel et Outillage	-1 230	-151	71	2	-1 308
Amortissements des autres immobilisations corporelles	-370	-46	22	0	-394
Dépréciation des immobilisations fixes	-18	-51	7	0	-62
Amortissements du matériel ferroviaire	-18 142	-1 623	477	0	-19 288
Dépréciation du matériel ferroviaire	-1 504	-542	262	0	-1 784
Amortissements et dépréciations des immobilisations corporelles (2)	-26 125	-2 756	928	0	-27 953
Amortissements immobilisations corporelles et incorporelles	-26 635	-2 866	946	0	-28 556
Total des immobilisations corporelles & incorporelles nettes	23 739	1 433	231	1	25 404

(1) La colonne « transferts / reclassements » correspond principalement aux reclassements effectués sur l'exercice des mises en service d'immobilisations en cours pour 2 595 M€ (dont 923 M€ de mises en service d'automoteurs électriques, 427 M€ de mises en service de TGV, 223 M€ d'autorails thermiques, 189 M€ de mises en service d'agencements, aménagements et constructions et 124 M€ de mises en service des bâtiments).

(2) Les amortissements comprennent les dotations d'exploitation et exceptionnelles.

8.1 EVOLUTION DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

Les investissements de l'exercice 2019 (4 298 M€) sont principalement constitués par :

- Des immobilisations incorporelles en cours pour 161 M€.
- Des augmentations d'immobilisations corporelles pour 4 138 M€ dont :
 - acquisition de matériel roulant ferroviaire pour 1 890 M€, notamment rames Régiolis et Régio2N pour Activité TER, rames Franciliens pour Transilien, Omnéo Normandie pour Intercités et Rames Océanes et 3UFC pour Voyages SNCF ;
 - Retours de matériel au bilan suite à des levées d'options d'achats sur contrats Eurofima et contrats de location financement de matériels ferroviaires pour 875 M€.

La production immobilisée incluse dans les investissements, s'élève à 1 274 M€ (1 242 M€ en 2018) dont :

- 898 M€ (826 M€ en 2018) pour les installations fixes ;
- 376 M€ (306 M€ en 2018) pour le matériel ferroviaire ;

- 150 M€ (110 M€ en 2018) pour les immobilisations incorporelles.

Les diminutions des immobilisations (- 714 M€) correspondent à des sorties d'immobilisations suite à des cessions, des mises au rebut et radiations techniques pour 714 M€ (dont - 478 M€ de matériel roulant, et - 215 M€ d'installations fixes et -21 M€ d'immobilisations incorporelles).

8.2 PERTES DE VALEUR

Les tests de valeur des actifs sont effectués sur la base d'UGT (Unité Génératrice de Trésorerie) correspondant au plus petit groupe d'actifs dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie qui sont largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupe d'actifs.

Les actifs testés comprennent les actifs à durée de vie finie dès lors que l'UGT présente des indices de perte ou de reprise de valeur.

Conformément aux dispositions réglementaires, l'Entreprise apprécie à chaque date de clôture, s'il existe un quelconque indice, qu'un actif peut avoir subi une perte de valeur ou avoir connu une reprise de valeur.

8.2.1 Éléments de contexte

Dès 2017, l'État a engagé des réflexions afin de concevoir un nouveau pacte ferroviaire reposant notamment sur :

- la Loi n°2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire (cf. 3.1) promulguée le 27 juin 2018 par le Président de la République, et dont les modalités de mise en œuvre seront précisées par ordonnances et décrets ;
- un projet stratégique d'entreprise, élaboré par le Groupe Public Ferroviaire à la demande de l'État, visant notamment à rendre l'entreprise plus performante ;
- un nouvel accord de branche pour le transport ferroviaire d'ici 2020.

En mai 2018, l'État a annoncé, en accord avec l'ART (Ex ARAFER), la limitation de la hausse des prix des péages de TGV et de Fret (Open access) au niveau de l'inflation. Dans ce cadre, l'EPIC SNCF Mobilités avait préparé un plan stratégique 2019-2028 et sa trajectoire financière ajustée d'éléments techniques liés notamment au rétablissement de la séquence d'amortissement TGV post reprise de la dépréciation qui ont fait l'objet de confirmation de la part du Commissaire du gouvernement lors du Conseil d'administration d'arrêtés des comptes du 27 février 2019.

Dès le 30 juin 2018, la Direction avait mis à jour le plan stratégique de l'activité TGV afin d'intégrer les évolutions décrites ci-avant. La nouvelle trajectoire financière de ce plan tient compte en particulier de la nouvelle indexation des péages selon l'indice des prix à la consommation, des scénarii d'ouverture à la concurrence, des gains de performance additionnels ainsi qu'une nouvelle projection des prélèvements fiscaux de CST/TREF en lien avec les évolutions attendues de l'activité Intercités. Ce plan stratégique 2019-2028 de l'activité TGV a fait l'objet d'une approbation spécifique par le Conseil d'administration du 26 juillet 2018. Les nouveaux éléments mentionnés ci-dessus, et tout particulièrement la nouvelle indexation des péages, avaient une incidence forte sur l'excédent brut d'exploitation de l'activité TGV et avaient alors constitué des indices de reprise de perte de valeur de l'UGT TGV France et Europe.

Le Document de Référence des Gares (DRG) 2018-2019 de saisine, accompagné de l'année 2020 à titre indicatif, a été soumis le 16 mars 2018 à l'ART, qui le 09 juillet 2018, a rendu un avis favorable sur ce DRG 2018-2019, approuvant ainsi les tarifs pour cette période et les grands principes du nouveau modèle économique et tarifaire de SNCF Gares & Connexions. SNCF Gares & Connexions avait par ailleurs saisi l'ART sur la tarification applicable à l'horaire de service 2020.

Par ailleurs, la Loi 2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire a confirmé le rattachement du gestionnaire des gares à SNCF Réseau, sous forme de filiale, à partir du 1er janvier 2020, dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle, et financière (article 1er de la loi et L.2111-9 du code des transports).

Compte tenu de ces éléments, et dans le cadre de l'élaboration d'un plan stratégique global de l'EPIC SNCF Mobilités, un nouveau plan stratégique 2019-2028 et sa trajectoire financière avaient été établis dès 2018 pour SNCF Gares & Connexions. Les Directions de SNCF Gares & Connexions et de l'EPIC SNCF Mobilités considèrent que cette nouvelle trajectoire est, au périmètre actuel des actifs de SNCF Gares & Connexions, transposable et opérable dans le futur cadre de fonctionnement de SNCF Gares & Connexions sous forme de filiale de SNCF Réseau.

La nouvelle trajectoire avait alors fait ressortir des indices de reprise de valeurs de l'UGT Gares & Connexions, en particulier en termes de chiffre d'affaires et d'excédent brut d'exploitation par rapport au plan stratégique établi en 2016.

Suite à la décision ART 2017-101 relative aux comptes séparés qui conduit à l'absence de facturation avec marge, les actifs du Matériel ont été qualifiés d'actifs de support dès 2018 et sont traités comme suit dans le cadre des tests de valeur :

- les actifs sur les transactions de Matériel attribués à une activité transporteur sont testés au niveau de l'UGT de l'activité. Ces actifs sont composés des pièces de rechange et de maintenance relatives aux séries de matériels exclusives à une activité ;
- les actifs qui ne peuvent pas être attribués exclusivement à une activité, sont testés au niveau supérieur sur l'EPIC SNCF Mobilités.

8.2.2 Actifs TGV France et Europe

Dans le contexte de la réforme ferroviaire mentionnée ci-avant et de l'annonce de l'État concernant les mesures financières associées, avec notamment la modération de l'indexation des péages au niveau de l'indice des prix à la consommation, la Direction a mis à jour le plan stratégique de l'Activité TGV, qui a été approuvé par le Conseil d'administration du 26 juillet 2018.

La nouvelle trajectoire financière de ce plan tient compte en particulier de la nouvelle indexation des péages, des scénarii d'ouverture à la concurrence, des gains de performance additionnels, ainsi qu'une nouvelle projection des prélèvements fiscaux de CST/TREF en lien avec les évolutions attendues de l'activité Intercités.

Les nouveaux éléments mentionnés ci-dessus et tout particulièrement la nouvelle indexation des péages, ont une incidence forte sur l'excédent brut d'exploitation de l'activité TGV et ont constitué des indices de reprise de perte de valeur.

La Direction a, par conséquent, mis en œuvre à fin juin 2018 un test de valeur qui a conduit à la détermination d'une valeur d'utilité significativement supérieure à la valeur nette comptable des actifs de l'UGT TGV France et Europe.

La dépréciation constatée lors des exercices précédents et dont la valeur résiduelle s'élevait à 3 184 M€, dont 3 150 M€ sur Voyages SNCF et 34 M€ au titre des actifs de support du Matériel, a de ce fait été intégralement reprise au 30 juin 2018.

Aucun indice de perte de valeur n'a été identifié depuis le 30 juin 2018.

	2018
Secteur	Voyages SNCF
UGT	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)
Actif testé	2 097 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini - maxi)	6,8% - 7,6%
Taux de croissance long terme	1,90%

8.2.3 Actifs SNCF Gares et Connexions

Au cours du premier semestre de l'année 2015, des décisions et avis de l'ART ont remis en cause le niveau de rémunération des capitaux investis retenu par SNCF Gares & Connexions dans la détermination des redevances de

prestation régulée, venant ainsi affecter la marge opérationnelle de l'UGT.

Dans ce contexte, SNCF Gares & Connexions avait entamé une réflexion sur les évolutions possibles de son modèle économique et tarifaire, fondée sur une concertation ouverte avec différentes parties prenantes (partenaires, autorités organisatrices, de tutelle, de régulation,...), et un plan stratégique pour la période 2016-2025, retenant la vision cible du nouveau modèle tarifaire, avait par ailleurs été établi.

Compte tenu de ces éléments, un test de perte de valeur sur l'UGT SNCF Gares & Connexions avait été mis en œuvre au 30 juin 2015, aboutissant à la constatation d'une perte de valeur pour un montant de 523 M€. Le plan stratégique et le test de valeur étaient entourés d'aléas et d'incertitudes liés au modèle tarifaire en cours de négociation.

Au 31 décembre 2015, en l'absence d'indice de perte ou de reprise de valeur, aucun test n'avait été mis en œuvre. Le nouveau modèle économique et tarifaire et ses évolutions possibles étaient par ailleurs toujours en cours de discussion entre les différentes parties prenantes.

Courant 2016, la Direction de SNCF Gares & Connexions avait lancé une consultation publique sur son nouveau modèle tarifaire intégrant de nouvelles évolutions. Compte tenu des réactions des différentes parties prenantes synthétisées en octobre 2016 à l'issue de cette consultation, ce modèle tarifaire était toujours en cours de discussions et d'adaptations. Les décisions de l'ART remettant en cause le niveau de rémunération des capitaux investis avaient par ailleurs été confirmées par le Conseil d'État en octobre 2016.

Dans le cadre de l'établissement du contrat opérationnel décennal entre l'État et SNCF Mobilités et de sa trajectoire financière, approuvés par le Conseil d'administration de SNCF Mobilités du 16 décembre 2016, le plan stratégique 2016-2025 de SNCF Gares &

2018	
Activité	SNCF Gares & Connexions
UGT	SNCF Gares & Connexions
Actif testé	1 934 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
	Plan 10 ans
Source retenue	+ année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini - maxi)	5,0% - 5,5%
Taux de croissance long terme	1,90%

Connexions avait été modifié, notamment les niveaux de rentabilité et d'investissements projetés. Le plan stratégique 2017-2026 en résultant, continuait toutefois de s'appuyer sur la vision cible du modèle tarifaire et n'intégrait pas l'ensemble des évolutions proposées dans le cadre de la consultation.

Ce nouveau plan stratégique, fondant la trajectoire financière du contrat opérationnel, avait conduit la Direction à mettre en œuvre un test de valeur sur les actifs de l'UGT Gares & Connexions au 31 décembre 2016, aboutissant à constater une reprise de perte de valeur de 233 M€. La reprise de perte de valeur portait principalement sur les immobilisations corporelles.

Par ailleurs, le rapport du Gouvernement au Parlement sur l'évolution de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs, prévu par la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014 dans un délai de deux ans suivant sa publication, était toujours attendu fin 2016. L'ART avait publié en juillet 2016 une étude sur ce sujet qui intégrait plusieurs scénarii de transfert des gares et de leur gestion, parmi lesquelles était déjà envisagée une sortie de SNCF

Gares & Connexions du périmètre de l'EPIC SNCF Mobilités.

En mars 2017, le Gouvernement avait produit son rapport au Parlement sur l'évolution de la gestion des gares ferroviaires de voyageurs. Ce rapport présentait notamment plusieurs scénarii d'évolution de la gouvernance de l'activité SNCF Gares & Connexions et semblait confirmer le principe de la sortie à terme de cette activité du périmètre de l'EPIC SNCF Mobilités, sans en donner les détails.

Par ailleurs, l'ART avait notifié début juillet 2017, un avis globalement favorable sur le DRG 2017.

Enfin, SNCF Gares & Connexions avait poursuivi ses réflexions et discussions sur son nouveau modèle économique et tarifaire, et avait lancé dans ce cadre une consultation publique en mai 2017. Les résultats de cette consultation publique ont été analysés durant l'automne 2017. Au 31 décembre 2017, les discussions et négociations se poursuivaient avec les services de l'ART sur le futur modèle économique et tarifaire et le DRG 2018-2020. L'Entreprise avait considéré que les résultats 2017, le budget 2018 ainsi que le projet de DRG 2018-2020 pour ce qui concerne l'activité régulée, toujours en cours de discussion, ne remettaient pas en cause de manière significative la trajectoire financière du plan stratégique 2017-2026 telle que reprise dans le test de valeur réalisé fin 2016, que ce soit en termes de chiffre d'affaires, d'investissements ou de rentabilité. En l'absence d'indice de perte ou de reprise de valeur identifié, aucun test de valeur n'avait été mis en œuvre à fin décembre 2017.

En l'absence d'écart d'acquisition et d'incorporels à durée de vie indéfinie, la dépréciation portait principalement sur les immobilisations corporelles et était, à ce titre, réversible.

Ayant identifié des indices de reprise de valeur au 30 juin 2018 (voir note 8.2.1), la Direction a mis en œuvre un test de valeur des actifs de l'UGT Gares & Connexions au 30 juin 2018. La valeur d'utilité déterminée dans le cadre de ce test étant supérieure à la valeur nette comptable des actifs de l'UGT, la dépréciation résiduelle constatée antérieurement a été intégralement reprise au 30 juin 2018, soit 217 M€.

Aucun indice de perte de valeur n'a été identifié depuis le 30 juin 2018.

8.2.4 Intercités

Une convention d'exploitation pour la période 2016-2020, avec effet rétroactif en 2016, a été signée le 27 février 2017. Cette nouvelle convention et sa trajectoire financière annexée, qui prévoient deux clauses de revoyure en mai 2017 et mai 2019 pour examiner l'évolution de l'équilibre financier, intègrent à la fois des évolutions de l'offre et des hypothèses de reprise de lignes par les régions.

A l'inverse, elle n'intègre plus de clause de garantie de valeur des investissements en matériel roulant antérieurs à 2011 en cas d'arrêt de la convention. Pour les investissements sur le matériel roulant réalisés à compter de 2011, le principe de garantie et d'indemnisation par l'État, en cas d'arrêt de la convention, n'est pas, quant à lui, remis en cause. Par ailleurs, le sort des autres actifs n'est pas précisé.

Au 31 décembre 2019, la prise en compte de la nouvelle trajectoire négociée dans le cadre de la deuxième revoyure, l'exclusion des actifs Installations de Service

Maintenance (ISM), et la mise à jour du taux d'actualisation ont conduit à la réalisation d'un test de valeur qui a conforté la valeur nette comptable des immobilisations.

La valeur nette des actifs testés et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2019	2018
Secteur	SNCF Intercités	SNCF Intercités
UGT	Intercités	Intercités
Actif testé	31 M€	142 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Convention 2016-2020	Convention 2016-2020
Taux d'actualisation (mini - maxi)	5,2% - 6,0%	6,0% - 6,9%
Taux de croissance long terme	Non applicable	Non applicable

Les tests de sensibilité réalisés sur les différentes hypothèses (investissements, taux de marge opérationnelle, taux d'actualisation et taux de croissance) ne remettent pas en cause les résultats du test, principalement en raison de l'absence de valeur terminale.

8.2.5 Actifs de la Direction de l'Affrètement Voyageurs

L'activité du périmètre « Matériel tracté » de la Division Affrètement Voyageurs (DAV) de Voyages SNCF a été reprise au 1er janvier 2018 par SNCF Intercités, occasionnant le transfert d'engins de matériel roulant pour une Valeur Nette Comptable des actifs de 8,5 M€.

Ces actifs ont été isolés sur une UGT dédiée non conventionnée et dépréciés en intégralité au 30 juin 2018, compte tenu d'un excédent brut d'exploitation négatif sur l'activité de l'UGT DAV.

Aucun indice de reprise ou de perte de valeur n'a été identifié depuis le 30 juin 2018.

8.2.6 Actifs trains spéciaux, auto trains

L'UGT trains spéciaux et auto trains ne présente aucun indice de reprise de perte de valeur au 31 décembre 2019. Ainsi, aucun test de perte de valeur n'a été effectué et les

9. IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

En millions d'euros	31/12/2018	Augmentations de l'exercice	Diminutions de l'exercice	Autres mouvements	31/12/2019
Créance vis à vis de SNCF Réseau	686	-	-3	-	683
Créance vis-à-vis de la Caisse de la Dette Publique (CDP)	1 449	-	-	-	1 449
Autres immobilisations financières	8 199	3 576	-4 614	-174	6 987
Total	10 334	3 576	-4 618	-174	9 119

9.1 CRÉANCE SUR SNCF RÉSEAU

La Loi du 13 février 1997, portant création de SNCF Réseau, précise dans son article 7 que, en contrepartie du transfert des immobilisations d'infrastructure au 1^{er} janvier 1997, une dette de 20,5 milliards d'euros est transférée à SNCF Réseau.

Ce transfert a consisté en la constatation, à l'actif du bilan de l'Entreprise, d'une créance sur SNCF Réseau, le passif de l'Entreprise restant identique.

La créance sur SNCF Réseau a été constituée en ligne à ligne de manière à ce qu'elle présente une structure, en termes d'échéances, de devises et de nature de taux en tous points identiques à celles de la dette de l'Entreprise après contrats d'échange, arrêtée au 31 décembre 1996 à 30,3 milliards d'Euros.

actifs de cette UGT sont dépréciés à 100%. La valeur nette comptable des immobilisations corporelles et incorporelles avant dépréciation s'élève à 10 M€.

8.2.7 Actifs Fret Ferroviaire

Suite à une évolution du modèle économique de l'activité de Fret Ferroviaire, les moyens de production de Fret SNCF sont depuis le 31 décembre 2014, suivis globalement dans une unique UGT.

En 2014, un test de perte de valeur a été réalisé sur le matériel roulant ferroviaire suivant les dispositions du Plan Comptable Général (art. 322-1) :

– Une étude a été réalisée par un expert indépendant spécialisé dans la valorisation du matériel ferroviaire. Les valeurs de marché déterminées selon la méthode de l'actualisation des flux de trésorerie sur le parc d'actifs, documentées par cette étude, supérieures aux valeurs nettes comptables, n'ont pas pu être retenues en l'absence de marché actif. Elles restent, néanmoins un indicateur d'une valeur de marché non nulle de ce parc.

– Dans ce contexte, le test a consisté à déterminer la valeur recouvrable en actualisant les flux de trésorerie reposant sur des données observables que sont les valeurs locatives pour des transactions externes à l'EPIC SNCF Mobilités sur les séries à fort potentiel. Parmi les hypothèses retenues figurent le taux d'actualisation qui se situe dans une fourchette de 6,0% à 6,6% et un taux de croissance nul. Les données collectées permettent de soutenir la valeur nette comptable présentée pour le matériel roulant ferroviaire en 2014 et n'ont donc aucune reprise ni perte de valeur sur cette période.

Aucun nouvel indice de reprise ou de perte n'a été constaté au 31 décembre 2019

A fin décembre 2019, la valeur nette comptable des moyens de production de l'UGT Fret Ferroviaire s'élève à 612 M€. L'Entreprise considère que le niveau de dépréciation constitue sa meilleure estimation.

Le cours d'origine retenu pour les devises incluses dans la créance a été celui du 31 décembre 1996.

Par ailleurs, les postes comptables de produits ou charges restant à étaler représentatifs des primes et frais d'émission ou de produits ou charges sur contrats d'échange ont fait l'objet d'un transfert, matérialisé par un flux de trésorerie. Ce flux est constaté dans les comptes de l'Entreprise sous la forme d'un produit constaté d'avance, qui est enregistré en résultat en fonction des échéances des transactions correspondantes.

Une convention, signée entre les deux établissements, supporte la créance sur SNCF Réseau.

Au 31 Décembre 2019, la créance sur SNCF Réseau se décompose comme suit :

9.1.1 Structure par échéances

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Moins d'un an	3	3
Plus d'un an et moins de 5 ans	658	661
Plus de 5 ans	0	1
Sous-Total	661	665
Intérêts courus non échus	21	21
Total	682	686

9.1.2 Structure par devises hors intérêts courus

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Euro	661	665
Total	661	665

9.1.3 Structure par taux après prise en compte des instruments financiers dérivés hors intérêts courus

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Taux fixe	613	613
Taux variable	48	52
Total	661	665

9.2 CRÉANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP)

La Loi de finances rectificative publiée le 27 décembre 2007 par son article 82 a mis fin au Service Annexe d'Amortissement de la Dette (SAAD) créé le 1^{er} janvier 1991, conformément au contrat de plan signé en 1990 entre l'État Français et SNCF Mobilités et dont la vocation était d'isoler une part de la dette de SNCF Mobilités.

A cet effet, les opérations suivantes ont été réalisées en décembre 2007 :

- conclusion de contrats croisés dits « miroirs » entre SNCF Mobilités et la Caisse de la Dette Publique (CDP) le 31 décembre 2007 :

- conclusion d'un contrat d'emprunt SNCF Mobilités vis-à-vis de la CDP, ce contrat reflétant exactement le montant ainsi que les caractéristiques de la dette inscrite dans le SAAD et portant aussi sur les dérivés associés,

- simultanément, conclusion d'un contrat inverse, la CDP empruntant à SNCF Mobilités.

A l'issue de cette étape, SNCF Mobilités est donc à la fois débitrice et créancière de la CDP d'un même montant, lequel est égal à son engagement vis-à-vis du SAAD, soit 8 060 M€ au 31/12/2007.

- Reprise par l'État des engagements de SNCF Mobilités vis-à-vis de la CDP.

Une fois ces contrats miroirs mis en place, l'État s'est substitué à SNCF Mobilités pour le remboursement de la dette CDP, par arrêté publié le 28 décembre 2007, comme l'y autorisaient les dispositions de la loi de finances rectificative publiée le 27 décembre 2007 au JO.

Conséquence de la reprise de dette – Fin du SAAD :

- du fait de la reprise de ses engagements par l'État et du changement de débiteur corrélatif, SNCF Mobilités se trouve libérée de toute obligation au titre du contrat précité vis-à-vis de la CDP.

- En contrepartie, les engagements financiers de l'État au titre du SAAD sont soldés.

A l'issue de ces opérations, il est mis fin au SAAD.

Il en résulte que **SNCF Mobilités** :

- **reste endettée vis-à-vis des détenteurs de titres** et des contreparties bancaires des instruments financiers à terme (contrats d'échange de devises et de taux d'intérêt) qu'elle a contractés,

- **détient une créance sur la CDP** reflétant exactement le montant ainsi que les caractéristiques de la dette qui était portée par le SAAD et portant aussi les dérivés associés.

Au 31 décembre 2019 et conformément aux dispositions décrites ci-dessus, la créance sur CDP se décompose comme suit :

9.2.1 Structure par échéances

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Moins d'un an	500	0
Plus d'un an et moins de 5 ans	907	1 407
Plus de 5 ans	0	0
Sous-total	1 407	1 407
Intérêts courus non échus	42	42
Total	1 449	1 449

9.2.2 Structure par devises hors intérêts courus

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Euro	1 407	1 407
Total	1 407	1 407

9.2.3 Structure par taux après prise en compte des instruments financiers dérivés hors intérêts courus

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Taux fixe	907	907
Taux variable	500	500
Total	1 407	1 407

9.3 AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

En millions d'euros	31/12/2018	Augmentations de l'exercice	Diminutions de l'exercice	Autres mouvements	31/12/2019
Titres de participations	3 830	177	-	-	4 007
<i>Dont titres libérés</i>	3 549	177	-	-	3 726
<i>Dont titres non libérés (a)</i>	281	-	-	-	281
Créances rattachées à des participations (b)	2 666	311	-732	-279	1 967
<i>Dont créances liées à la location financement</i>	280	-	-	-280	-
<i>Dont créances non liées à la location financement</i>	2 386	311	-732	1	1 967
Prêts et créances (c)	436	2 630	-3 063	344	347
Créances et dépôts liés à la location financement (d)	536	0	-311	-209	15
Dépôts versés	583	458	-508	-26	507
Intérêts courus non échus sur prêts et créances	9	-	-	-2	6
Intérêts courus non échus sur instruments dérivés	139	-	-	-1	138
Autres immobilisations financières	8 199	3 576	-4 614	-174	6 987

(a) Il s'agit uniquement de titres Eurofima.

(b) Le solde est constitué de prêts attribués à des filiales (1 959 M€) et d'intérêts courus sur prêts aux filiales (8 M€). Les autres mouvements correspondent à la restitution en 2019, du dépôt fait dans le cadre d'un contrat de lease suédois (280 M€) suite au débouclage anticipé du lease.

(c) Le solde concerne essentiellement un prêt consenti à SNCF (298 M€).

(d) Le solde est constitué des dépôts liés aux locations financements Eurofima. Les diminutions et autres mouvements sont liés au débouclage anticipé des contrats de leases en 2019 pour - 516 M€.

10. STOCKS ET ENCOURS

En millions d'euros	Montants bruts	Dépréciation	31/12/2019 Montants nets	31/12/2018 Montants nets
Matières et fournitures premières (a)	365	-30	334	253
Produits finis	259	0	259	224
Total	623	-30	593	478

(a) La variation du stock de « Matières premières et fournitures » entre 2019 et 2018 est principalement liée à la mise à jour de la dépréciation des stocks de fournitures de matériel roulant (test de dépréciation, mise au rebut notamment). La valeur brute du stock de « Matières premières et fournitures » à fin 2018 était de 355 M€ et la dépréciation de -102 M€.

11. CRÉANCES D'EXPLOITATION ET AUTRES

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Clients et comptes rattachés (a)	1 213	1 446
Créances sur Etat et Collectivités publiques (b)	1 238	1 136
Eurofima & assimilés	83	77
Dérivés actifs (c)	97	238
Autres créances d'exploitation	1 091	879
<i>Avances et acomptes versés</i>	460	311
<i>Créances / cessions d'immobilisations</i>	28	83
<i>Comptes courants d'exploitation actif</i>	335	346
<i>Autres (d)</i>	268	138
Créances d'exploitation brutes	3 722	3 776
Dépréciation	-64	-53
Créances d'exploitation nettes	3 659	3 723

(a) Ce poste comprend notamment les créances de SNCF Transilien, Activité TER et Intercités, au titre des conventions d'exploitation signées avec les Autorités Organisatrices.

(b) Ce poste comprend notamment les créances sur l'Etat au titre essentiellement de la TVA, et sur Ile de France Mobilités et les Conseils Régionaux au titre des subventions.

(c) Ce poste intègre des instruments dérivés de change nets des écarts de conversion (149 M€) et des Positions ouvertes isolées (POI) sur instruments dérivés de change (- 52 M€)

(d) Ce poste comprend notamment les créances vis-à-vis des agences de voyage et de RATP (256 M€).

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

En millions d'euros	Valeur brute	Non échus	Echus dépréciés	Echus non dépréciés	
				à moins d'un an	à plus d'un an
Créances clients et comptes rattachés	1 213	858	47	110	198

12. VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Échéances à moins de trois mois dès l'origine et sans risque de taux	2 361	2 144
Titres de créances négociables	896	697
OPCVM	1 465	1 447
Placements en devises	0	0
Intérêts courus non échus	1	-2
Total	2 362	2 142

13. COMPTES DE RÉGULARISATION ACTIF

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Charges constatées d'avance	484	459
Charges à répartir sur plusieurs exercices dont :	18	20
Frais d'émission des emprunts	10	12
Pertes sur contrats d'échange	8	9
Total	502	479

14. ECARTS DE CONVERSION

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Ecarts de conversion actif	630	734
Ecarts de conversion passif	-418	-555
Net actif / (passif)	212	178

Les écarts de conversion portent sur les opérations financières (swaps en devises et emprunts en devises), sur les titres non libérés EUROFIMA et sur des dépôts en devises.

15. CAPITAUX PROPRES

En millions d'euros	31/12/2018	Affectation du résultat 2018	Résultat 2019	Variation des subventions	Inscription des subventions au compte de résultat	Dividendes versés (1)	31/12/2019
Dotation en capital	1 204	-	-	-	-	-	1 204
Dotation immobilière	2 767	-	-	-	-	-	2 767
Ecart de réévaluation	70	-	-	-	-	-	70
Autres réserves	-	-	-	-	-	-	-
Report à nouveau	947	3 501	-	-	-	- 537	3 911
Résultat de l'exercice	3 501	- 3 501	583	-	-	-	583
Situation nette	8 489	-	583	-	-	- 537	8 535
Subventions d'investissement	10 709	-	-	1 940	- 701	-	11 943
Provisions réglementées	-	-	-	-	-	-	-
Capitaux propres	19 198	-	583	1 940	- 701	- 537	20 479

(1) Le 26 juin 2019, le Conseil d'Administration de SNCF Mobilités a pris acte de la décision du Conseil de Surveillance de SNCF du 26 avril 2019, par laquelle ce dernier fixe le montant des dividendes distribués en 2019 par l'EPIC SNCF Mobilités à l'EPIC SNCF à 537 M€. Cette décision du Conseil de surveillance a été prise en application de l'article L. 2102-20 du Code des transports et de l'article 54 du décret n°2015-137 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF.

NB : À compter du 1^{er} janvier 2020, après sa transformation en société anonyme, le capital social de société nationale SNCF SA, est de 1 milliard d'euros. Il est divisé en 10 000 000 actions de 100 euros chacune. Conformément aux dispositions de l'article L. 2101-1 du code des transports, la totalité du capital de la Société doit être détenue par l'État.

16. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

En millions d'euros	Analyse de la reprise						31/12/2019
	31/12/2018	Dotations aux provisions	Reprises de provision devenue sans objet	Reprises de provision utilisée	Autres variations (f)	Reclassement (g)	
Engagements envers le personnel (a)	1 205	150	- 15	- 91	45	10	1 304
Risque environnement (b)	643	24	- 21	- 33	1		615
Risques fiscaux et sociaux (c)	35	47	- 6	- 14	-		62
Litiges contractuels et autres (d)	230	37	- 81	- 25	-	- 10	151
Risques de change et de taux (e)	144	23	-	- 8	-		159
Risques financiers	2	-	-	- 1	-		1
Total	2 260	282	- 123	- 171	46	- 10	2 292

(a) Cette rubrique comprend essentiellement les engagements envers le personnel au titre des rentes accidents du travail (627 M€), de la Cessation Progressive d'Activité (208 M€), de l'Action Sociale (194 M€), du Compte Épargne Temps (107 M€), de l'allocation chômage (52 M€), de la médaille d'honneur du travail (46 M€), du régime différentiel des CS (33 M€) et de l'indemnité fin contrat de travail (20 M€).

(b) Concerne principalement la provision désamiantage sur matériel roulant pour 470 M€ et les risques humains liés à l'amiante (Faute Inexcusable de l'Employeur amiante) pour 104 M€.

(c) Concerne principalement un risque de contentieux avec les organismes sociaux.

(d) Cette rubrique concerne essentiellement les risques liés à des litiges contractuels avec des tiers.

(e) Ce poste concerne principalement les provisions sur écarts de change sur les titres EUROFIMA non libérés pour 152 M€.

(f) Les « autres variations » correspondent aux écarts actuariels constatés en contrepartie du résultat sur les avantages du personnel à long terme pour 45 M€ et à la mise à jour du composant amiante relatif à la provision désamiantage du matériel roulant pour 1 M€.

(g) Reclassement de la provision pour départs volontaires de la catégorie « autres » à la catégorie « Engagement du personnel ».

17. EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Passifs financiers hors Eurofima et assimilés :	10 907	11 478
Emprunts obligataires long terme	10 593	10 996
Emprunts auprès des établissements de crédit	314	481
Dettes Eurofima et assimilés	217	254
Dettes financières Long Terme hors Intérêts courus non échus (ICNE) *	11 124	11 732
Intérêts courus non échus Long Terme :	281	289
ICNE sur emprunts (Hors Eurofima) **	281	289
ICNE sur Eurofima et assimilés	-0	-0
Dettes financières Long Terme	11 405	12 021
Autres emprunts (lease Hold et QTE) *	0	0
Frais d'émissions	-26	-29
ICNE sur dérivés Long Terme (Hors CDP) **	-57	-55
Ecart de change sur le SWAP	102	52
Passifs financiers Long Terme	11 424	11 989
Créance vis-à-vis de SNCF Réseau *	-662	-665
Intérêts courus non échus sur créance SNCF Réseau **	-21	-21
Créance vis-à-vis de Caisse de la Dette Publique (CDP)*	-1 407	-1 407
Intérêts courus sur créance non échus CDP **	-42	-42
Intérêts courus non échus sur dérivés part CDP **	11	11
Crédit vendeur SNCF *	-298	-353
Intérêts courus sur crédit vendeur SNCF **	-4	-5
Autres immobilisations financières nettes* :	-1 792	-2 347
Créances groupe *	-1 734	-2 136
Intérêts courus sur créances grpe **	-8	-11
Autres prêts *	-47	-196
Intérêts courus sur autres prêts **	-2	-4
Dépôt Lease Hold et QTE *	-0	-0
Autres immobilisations financières	-338	-297
Actifs financiers Long Terme	-4 459	-5 126
Endettement Financier Net Long Terme	6 965	6 863
Dettes de trésorerie	1 675	957
Dépôts opérations fi. (contrats de collatéralisation)	-480	-408
Ecart de change sur le SWAP	14	0
ICNE sur dérivés Court Terme	-3	1
Comptes courants filiales	347	-42
VMP et disponibilités	-3 350	-3 147
Autres créances et dettes de trésorerie	0	0
Endettement Financier Net Court Terme	-1 798	-2 639
Endettement Financier Net	5 167	4 224

* Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus 2019 : 6 976 M€

** Intérêts Courus Non Echus sur dettes financières nettes à long et moyen terme, y compris Eurofima et assimilés, après prise en compte des instruments financiers dérivés 2019 : 157 M€

17.1 STRUCTURE DES DETTES FINANCIÈRES Y COMPRIS EUROFIMA ET ASSIMILÉS

– Structure par échéances des dettes financières à long et moyen terme, y compris Eurofima et assimilés, avant prise en compte des instruments financiers dérivés

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Échéances à moins d'un an	1 078	1 008
Échéances à plus d'un an et moins de 5 ans	4 050	3 071
Échéances à plus de 5 ans	6 100	7 705
Neutralisation effets contrats d'échange	-103	-52
Dettes financières long terme hors intérêts courus (A)	11 125	11 732
Intérêts Courus Non Echus (B)*	281	289
Dettes financières long terme (A)+(B)	11 406	12 021

– Structure par devises et par taux des dettes financières brutes long terme, y compris Eurofima et assimilés, hors intérêts courus, avant prise en compte des instruments de couverture de taux, et après prise en compte des couvertures de change

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Euros	11 194	11 597
Dollar Américain	33	188
Neutralisation effets contrats d'échange	-103	-53
Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus	11 124	11 732
dont par taux		
Taux fixe	9 760	10 298
Taux variable	1 364	1 433
Neutralisation effets contrats d'échange	-103	-52

17.2 STRUCTURE DES DETTES FINANCIÈRES NETTES DE LA CRÉANCE SUR SNCF RÉSEAU, DE LA CRÉANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP) ET DES PRÊTS LONG TERME AUX FILIALES

La structure de la créance sur SNCF Réseau et sur CDP est décrite en notes 9.1 et 9.2.

– Structure par échéances des dettes financières nettes à long et moyen terme, y compris Eurofima et assimilés, après prise en compte des instruments financiers dérivés :

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Échéances à moins d'un an	-317	324
Échéances à plus d'un an et moins de 5 ans	1 443	-769
Échéances à plus de 5 ans	5 954	7 473
Neutralisation effets contrats d'échange	-103	-52
Dettes financières long terme hors intérêts courus (A)	6 977	6 976
Intérêts Courus Non Echus (B)*	157	229
Dettes financières long terme (A)+(B)	7 134	7 205

– Structure par devises et par taux des dettes financières nettes long terme, y compris Eurofima et assimilés après prise en compte des instruments financiers dérivés hors intérêts courus

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Euros	7 241	7 202
Dollar Américain	-161	-173
Neutralisation effets contrats d'échange	-103	-52
Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus	6 977	6 977
Taux fixe	6 405	6 179
Taux variable	675	851
Neutralisation effets contrats d'échange	-103	-52
Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus	6 977	6 978

18. INSTRUMENTS DÉRIVÉS

18.1 INSTRUMENTS FINANCIERS DE CHANGE

18.1.1 Swaps de devises

Pour se prémunir contre les variations de taux de change sur certains emprunts, des swaps de devises ont été conclus. Ces couvertures sont spécifiquement adossées aux emprunts et créances correspondants.

Les montants nominaux des swaps de devises au 31 Décembre 2019 sont détaillés ci-dessous :

En millions	Engagements reçus (en devises)	Engagements donnés (en M€)
Franç Suisse	450	305
Dollar américain	150	108
Dollar de Hong Kong	1 295	153
Livre Sterling	550	888
Yen	28 500	225
Total		1 679

18.1.2 Achats et ventes à terme de devises

– Achats à terme :

En millions	Engagements reçus (en devises)	Engagements donnés (en M€)
Livre sterling	74	86
Couronne suédoise	770	73
Dollar américain	1 030	931
Dollar canadien	261	160
Total		1 250

– Ventes à terme :

En millions	Engagements donnés (en devises)	Engagements recus (en M€)
Couronne suédoise	770	73
Total		73

18.1.3 Options sur devises

Aucune option au 31 Décembre 2019.

18.2 INSTRUMENTS FINANCIERS DE TAUX

Dans le cadre de la gestion du risque du taux d'intérêt de sa dette financière, l'Entreprise intervient sur le marché des swaps de taux et des swaptions.

Les encours de ces swaps et swaptions, représentés par leur encours notionnel, sont les suivants (les nominaux des swaps de taux sont présentés par nature de sous-jacents) :

En millions d'euros	Dette nette Long Terme
Swaps receveurs de Taux Fixe	5 028
Swaps payeurs de Taux Fixe	5 401
Vente de swaptions	0

18.3 INSTRUMENTS FINANCIERS SUR MATIÈRES PREMIÈRES

Au 31 décembre 2019, l'Entreprise est couverte par un swap pour un volume de 800 tonnes de gasoil. Ils arrivent à échéance le 31/12/2019.

18.4 GESTION DU RISQUE DE CONTREPARTIE

Les transactions qui génèrent potentiellement un risque de contrepartie sont essentiellement :

18.4.1 Placements financiers

Les placements financiers sont diversifiés. Ils sont constitués essentiellement de titres de créances négociables (certificat de dépôt, billet de trésorerie, « commercial paper »), de prises en pension de valeurs du Trésor et des souscriptions à des OPCVM monétaires.

Il existe une procédure d'agrément des contreparties ainsi que des limites en volume et durée de placement pour chacune d'elle.

18.4.2 Instruments financiers dérivés

Les transactions sur les produits dérivés ont pour objet de gérer le risque de taux de change naissant de l'activité normale. Elles sont limitées aux marchés organisés et à des opérations de gré à gré avec des contreparties faisant l'objet d'un agrément et de la signature d'une convention cadre. Avec certaines d'entre elles, un contrat cadre de remise en garantie est également mis en place afin de limiter le risque de contrepartie.

18.5 VALEURS DE MARCHÉ DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Les modalités de valorisation des instruments financiers dérivés au 31 Décembre 2019 diffèrent selon la nature des instruments concernés.

La juste valeur des swaps de taux et de devises présentant un caractère standard a été calculée en procédant à l'actualisation branche par branche de l'ensemble des flux futurs, sur la base des courbes zéro coupon au 31 Décembre 2019 en utilisant le modèle de valorisation d'un progiciel de marché utilisé par l'Entreprise.

Les autres opérations de swaps de taux et de devises ont été valorisées en obtenant une cotation au 31 Décembre 2019 auprès des établissements financiers contreparties de l'Entreprise.

La juste valeur des options de change de gré à gré est déterminée le cas échéant en utilisant le modèle de valorisation du progiciel de marché utilisé par l'Entreprise.

Tous les paramètres de marché nécessaires à cette valorisation ont été obtenus auprès de contributeurs externes à l'Entreprise.

La valeur de marché des instruments financiers dérivés correspond aux montants qui auraient été payés (-) ou reçus (+), hors courus, pour résilier ces engagements.

Les valeurs de marchés ainsi estimées au 31 Décembre 2019 (hors intérêts courus) sont présentées dans le tableau ci-dessous :

En millions d'euros	Valeur de marché estimée (hors intérêts courus)
Gestion du risque de change	
Swaps de devises	147
Options de devises	
Change terme	-11
Gestion du risque de taux	
Swaps de taux	-140
Options Taux	0
Gestion du risque matières premières	
Total	-4

19. DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Dettes fiscales et sociales	1 450	1 417
Dettes vis-à-vis du personnel et des organismes sociaux	791	788
Taxe sur le chiffre d'affaires	221	211
Etat et collectivités publiques (a)	438	417
Autres dettes d'exploitation	4 314	5 018
Avances et acomptes reçus	241	134
Dettes fournisseurs et comptes rattachés (b)	2 576	3 192
<i>Dont fournisseurs d'immobilisations</i>	<i>591</i>	<i>483</i>
Autres dettes	1 496	1 691
Titres de participation non libérés (dettes) (c)	433	417
Opérations de location financement (d)	217	254
Comptes courants d'exploitation passif	75	16
Dérivés passifs (e)	266	292
Autres dettes d'exploitation (f)	506	712
Total	5 764	6 434

(a) Dont 226 M€ de Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF 2019), 130 M€ d'Imposition Forfaitaire des Entreprises de Réseau (IFER), 25 M€ de Cotisation Foncière des Entreprises (CFE), 18 M€ de taxe sur les salaires et 21 M€ de prélèvement à la source de l'impôt sur le revenu des salariés.

(b) Dont 1 323 M€ de charges à payer d'exploitation (1 476 M€ à fin 2018) ; 292 M€ de charges à payer d'investissements (contre 354 M€ fin 2018) ; Du fait des débouclages de leases sur l'exercice, il n'y a plus de charges à payer liées aux opérations de location financement (403 M€ à fin 2018). Au 31 décembre 2019, les dettes fournisseurs, hors factures non parvenues, s'élèvent à 962 M€ dont 663 M€ vis-à-vis de fournisseurs d'exploitation et 299 M€ vis-à-vis de fournisseurs d'immobilisations.

(c) Titres Eurofima restant à libérer (dont montant non libéré des titres 281 M€ et pertes de change 152 M€).

(d) Dettes Eurofima

(e) Ecarts de conversion sur instruments dérivés de change.

(f) Dont 7 M€ de subventions d'équipement (Cézembre) d'Île de France Mobilités au titre de la convention de financement, 150 M€ de dettes diverses liées au trafic voyageurs, 141 M€ de dettes vis-à-vis des Autorités Organisatrices et 127 M€ d'avances reçues sur cessions d'immobilisations.

Les factures reçues non réglées au 31 décembre 2019, dont le terme est échu et qui sont inscrites en dettes fournisseurs et comptes rattachés se détaillent de façon suivante :

En millions d'euros	0 jours	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et plus	Total (1 jour et plus)	Total factures non échues	Total Dettes
Dettes d'immobilisations et d'exploitation								
Montant total des factures concernées T.T.C	0	54	10	3	16	83	879	962

N.B : cette ventilation concerne les factures reçues (soit hors charges à payer) comptabilisées en dettes fournisseurs et comptes rattachés.

20. COMPTES DE RÉGULARISATION PASSIF

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Plus-values sur opérations de Service Contract, Pickle Lease et Lease Néozélandais	-	34
Autres (a)	1 005	1 382
Total	1 005	1 416

(a) Concerne notamment des titres de transport encaissés avant le 31 décembre 2019 et qui seront utilisés après cette date (346 M€), des produits constatés d'avance, vis-à-vis des Autorités Organisatrices (263 M€), des locations de matériel roulant vis-à-vis de TH1 Factory (108 M€) et vis-à-vis d'Eurostar International Limited (EIL) (49 M€), des instruments de couvertures de change (103 M€)

21. CHIFFRE D'AFFAIRES

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Produits du trafic	8 773	8 405
Prestations de service pour les AO	5 596	5 251
Produits annexes au trafic	483	425
Gestion du trafic et des circulations	3	4
Travaux, Entretien, Maintenance	409	389
Locations de matériel et engins	68	90
Produits du patrimoine	485	474
Autres produits	430	438
Total	16 247	15 478

22. ACHATS ET CHARGES EXTERNES

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Achats de matières et fournitures	-669	-609
Péages (a)	-3 937	-3 828
Utilisation moyens de transports et de traction	-868	-854
Travaux entretien et maintenance	-684	-622
Charges de patrimoine	-1 058	-1 004
Locations matériel et engins	-135	-124
Prestations d'escalade	-67	-59
Energie de traction	-472	-479
Charges de Commission et de Distribution	-285	-297
Autres charges	-2 178	-1 985
<i>Prestations Informatiques et Télécom</i>	<i>-1 030</i>	<i>-916</i>
<i>Prestations d'Etudes et de Recherches</i>	<i>-384</i>	<i>-340</i>
<i>Redevance Groupe</i>	<i>-229</i>	<i>-224</i>
<i>Autres Charges diverses</i>	<i>-536</i>	<i>-506</i>
Total	-10 353	-9 861

(a) Péages facturés par SNCF Réseau, par Eurotunnel et depuis juillet 2017 par LISEA suite à la mise en service des nouvelles lignes Atlantique (Sud Europe Atlantique et Bretagne Pays de Loire)

23. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Subventions d'exploitation	27	24
Autres produits / transfert de charges (a)	230	256
Total	257	280

(a) Cette rubrique enregistre les transferts de charges liés à la traduction comptable des conditions contractuelles avec des tiers, les ajustements entre SNCF et SNCF Mobilités liés aux prestations sociales fournies au personnel et la refacturation des péages Eurotunnel à British Railways Board.

24. IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux (IFER)	-264	-267	3
Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE)	-102	-98	-4
Cotisation foncière des entreprises (CFE)	-51	-51	0
Taxe sur les salaires	-120	-103	-17
Taxes foncières	-56	-56	-1
Contribution sociale de solidarité des Sociétés (C3S)	-16	-17	1
Contribution de Solidarité Territoriale (CST)	-16	-16	
Autres impôts et taxes (a)	-198	-204	6
Total	-823	-812	-11

(a) Le poste « Autres impôts et taxes » comprend principalement les impôts et taxes sur rémunérations : versement transport, taxes liées à la formation professionnelle et fonds national d'aide au logement.

25. CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Salaires et traitements	-3 343	-3 393
Cotisations retraites	-1 021	-999
Autres charges sociales	-656	-710
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	-51	-22
Sous-total	-5 071	-5 124
Mise à disposition de personnel	-168	-142
Total	-5 239	-5 266
Effectifs moyens payés		
<i>Cadres</i>	<i>14 758</i>	<i>14 633</i>
<i>Maîtrise</i>	<i>22 003</i>	<i>22 368</i>
<i>Exécution</i>	<i>50 053</i>	<i>52 566</i>
Total des effectifs moyens payés	86 814	89 567
Effectifs disponibles moyens	77 452	80 252

La diminution du poste « Charges de personnel » résulte principalement de la baisse des effectifs, ainsi que la baisse de cotisations sociales octroyée par l'État en remplacement du CICE supprimé à partir du 1^{er} janvier 2019, compensés par la hausse du coût moyen agent et l'impact des grèves de décembre 2019 inférieur à celui des grèves 2018.

Les principaux dirigeants de l'EPIC SNCF Mobilités sont le président directeur général, les directeurs généraux et directeur généraux délégués. Sont également inclus les autres membres du Comité Exécutif.

Leur rémunération brute imposable cumulée indiquée ci-dessous, correspond à des avantages court terme :

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Avances et crédits	0,0	0,0
Rémunérations allouées	3,7	3,4
Engagements pour pension de retraite	0,0	0,0
Total	3,7	3,4

26. DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, AUX DEPRECIATIONS ET PROVISIONS ET AUTRES CHARGES

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Dotations nettes aux amortissements d'exploitation	-935	-750
Immobilisations incorporelles	-97	-83
Immobilisations matériel ferroviaire (a)	-473	-340
Autres immobilisations corporelles	-365	-328
(Dotations) / Reprises nettes aux dépréciations et provisions d'exploitation	21	97
Dépréciations des immobilisations	1	0
Dépréciations sur actif circulant (b)	41	-54
Provisions pour risques et charges (c)	-20	151
Autres charges de gestion	-3	-6
Total	-916	-660

(a) L'évolution des dotations est liée notamment à l'impact de la reprise de perte de valeur de l'UGT TGV au 30/06/2018.

(b) L'évolution des dépréciations sur actif circulant est liée notamment à la reprise de dépréciation des stocks de pièces du Matériel pour + 71 M€ et aux dépréciations des créances clients pour - 25 M€.

(c) En 2019, le poste « provisions pour risques & charges » concerne principalement un risque de contentieux avec les organismes sociaux ainsi que des litiges avec d'anciens salariés

27. RÉSULTAT FINANCIER

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Coût endettement financier net	-173	-151
Coût financier net des avantages du personnel (a)	-63	21
Dividendes (b)	611	103
Autres charges financières (c)	-101	-583
Autres produits financiers (c)	166	505
Total	442	-105

(a) La dégradation de -84 M€ constatée par rapport au 31 décembre 2018 au titre du coût financier des avantages du personnel est en lien avec la perte actuarielle de 45 M€ principalement liée à la baisse du taux d'actualisation de - 0,98 % entre fin 2018 (1,58 %) et fin décembre 2019 (0,60 %) générant une charge de - 45 M€ contre une hausse de +0,35 points entre fin 2017 (1,23 %) et fin décembre 2018 (1,58 %) générant un produit de 35 M€.

(b) L'augmentation des dividendes en 2019 correspondent essentiellement aux dividendes versés par ICF pour 556 M€.

(c) En décembre 2019, les autres produits et charges financiers de 66 M€ sont principalement liés à l'impact du débouclage anticipé des leases suédois et néozélandais (44 M€) (cf. notes 7.10.2). En 2018, les autres produits et charges financiers s'élevaient à -78 M€ (dont -84 M€ d'impact du débouclage des leases Service Contract)

– Débouclage de leases 2019

En 2019, préalablement à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire 2020 entraînant la modification juridique de SNCF Mobilités et dans la mesure où les Lease Agreements contenaient des dispositions relatives à la perte du statut d'EPIC, l'Entreprise a décidé de déboucler les 8 contrats de leases encore actifs (Lease Néozélandais et Lease Suédois).

L'impact de ce débouclage anticipé est une charge de -13 M€ sur le résultat de l'exercice. Cet impact se décompose en produits financiers liés à la sortie des dépôts et effets de change (+ 16 M€), en produits financiers liés à la reprise de produits constatés d'avance correspondant au solde de la plus-value réalisée à l'origine de l'opération (+ 28 M€), en reprise des provisions constituées pour couvrir la levée d'options d'achat (+ 406 M€), en dépréciation des rames (-462 M€) permettant de ramener la valeur des biens à leur valeur d'utilité.

Au 31 décembre 2019 tous les contrats sont débouclés.

28. RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Plus values nettes de cessions d'actifs	60	49
Actifs incorporels	-6	-2
Actifs corporels	66	51
Amortissements et provisions	-256	3 262
Perte de valeur UGT FRET	-16	-21
Perte de valeur MATERIEL	0	30
Perte de valeur UGT TGV	0	3 150
Perte de valeur UGT Trains Spéciaux, Auto Trains	0	9
Perte de valeur Intercités	0	-9
Perte de valeur SNCF Gares & Connexions	0	217
Autres dépréciations d'actifs	-48	-1
Radiations exceptionnelles d'actifs	-125	-222
Débouclage de lease	-57	95
Autres provisions	-10	15
Autres	-32	-21
Amendes, pénalités et indemnités	-37	-56
Accord Qualité Sillons SNCF Réseau	2	0
Autres charges et produits divers	3	35
Total	-228	3 291

Le résultat exceptionnel au 31 décembre 2019 est une charge nette de - 228 M€.

Il inclut les principaux éléments suivants :

– **Plus-values nettes de cessions d'actifs corporels + 60 M€, dont :**

- + 21 M€ de plus-value sur la cession d'un ensemble immobilier situé à Paris ;
- + 25 M€ de plus-value sur la cession de divers biens (dont + 7 M€ pour un ensemble immobilier situé à Poissy, + 5 M€ pour un terrain à Chelles, + 4 M€ pour un terrain à Saint-Ouen et + 9 M€ pour des volumes et terrains divers).
- + 4 M€ de plus-value de cession intra-groupe concernant la cession d'un terrain à SNCF Réseau.

– **Amortissements et provisions - 256 M€, dont :**

- Dotation nette de perte de valeur sur les actifs de l'UGT Fret pour - 16 M€ (dépréciation des actifs immobilisés sur l'exercice);
- Autres dépréciations d'actif pour - 48 M€. Elles concernent notamment des biens à démolir, des fermetures de sites et des programmes de déconstruction.
- Radiations d'actifs pour - 125 M€ (dont matériel roulant - 103 M€ et installations fixes - 22 M€) ;
- Impact du débouclage de différents leases pour - 57 M€. Cet impact est partiellement compensé par un produit financier net de + 44 M€, soit un impact global de -13 M€ sur le résultat de l'exercice.

– **Autres produits et charges exceptionnels pour – 32 M€** : Principalement liés à des indemnités versées dans le cadre d'accords transactionnels.

29. IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS ET SITUATION FISCALE

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) (a)	-226	-226
Impôt sur les Sociétés (b)	0	135
Total	-226	-91

(a) Contribution créée en 2010 pour le financement des Trains d'Équilibre du Territoire (TET)

(b) A compter du 1^{er} janvier 2019, le crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE) a été supprimé par une baisse de cotisations sociales

Le montant du CICE au 31/12/2018 était de 132 M€.

30. ENGAGEMENTS HORS BILAN

L'EPIC SNCF Mobilités applique la recommandation n°2010-14 du 6 décembre 2010 de l'Autorité des Marchés Financiers qui préconise :

– De prendre en compte la totalité des engagements hors bilan existants dès lors qu'ils sont jugés significatifs ou qu'ils présentent un risque majeur sur la situation financière de l'entreprise ;

30.1 ENGAGEMENTS REÇUS

En millions d'euros	Notes	< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans	Clôture 31/12/2019	Clôture 31/12/2018
Engagements liés au financement (reçus)	30.1.1	2 296	1 007	1 070	4 373	4 072
Instruments financiers de change		0	566	1 070	1 636	2 020
Autres instruments financiers de change		1 150	0	0	1 150	472
Avals et cautions vis-à-vis de tiers externes		0	29	0	29	26
Avals et cautions vis-à-vis des entités liées		2	30	0	32	28
Hypothèques, nantissements & sûretés réelles		694	17	0	710	710
Lignes de crédit bancaire non utilisées		450	365	0	815	815
Engagements liés aux activités opérationnelles (reçus)	30.1.2	3 084	6 260	1 734	11 078	9 663
Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices - matériel ferroviaire		1 854	4 262	103	6 219	5 933
Engagements d'achat - matériel ferroviaire		0	0	0	0	4
Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices - autres immobilisations		434	734	14	1 182	1 372
Autres engagements d'achats d'exploitation		6	0	0	6	6
Location simple matériel ferroviaire		23	5	0	28	7
Garanties financières reçues de tiers		560	759	23	1 342	1 019
Location simple immobilier		201	499	1 592	2 293	1 303
Promesses de ventes - biens immobiliers		6	1	2	9	20
Engagements liés au périmètre consolidé (reçus)		0	0	0	0	0
Autres engagements (reçus)		0	0	0	0	0
Total des Engagements Reçus		5 380	7 267	2 804	15 451	13 735

30.1.1 Engagements reçus liés au financement

Les engagements reçus liés au financement s'élèvent à **4 373 M€** à fin décembre 2019 et se composent essentiellement de :

– Instruments financiers de change long terme (1 636 M€ - diminution de 384 M€) :

Les instruments financiers de change long terme diminuent de 384 M€ suite notamment à l'arrivée à échéance de swaps de devises sur des emprunts et

Depuis le 1^{er} janvier 2015, un nouveau groupe fiscal au sens de l'article 223 A bis du Code général des impôts a été créé. L'EPIC SNCF Mobilités, mère de l'ancien groupe fiscal SNCF jusqu'au 31 décembre 2014, ainsi que l'ensemble de ses filiales intégrées et l'EPIC SNCF Réseau ont rejoint ce nouveau groupe, dont la société mère est l'EPIC SNCF.

Le déficit d'ensemble de l'ancien groupe fiscal SNCF, d'un montant de 5,3 milliards d'euros à la clôture de l'exercice 2014, devient un déficit propre de l'EPIC SNCF Mobilités.

A fin 2019, le déficit reportable cumulé de l'EPIC SNCF Mobilités s'élève à 6,1 milliards d'euros

Au 31 décembre 2019, SNCF Mobilités constate une charge nette d'impôt sur les résultats de -226 M€ contre -91 M€ en 2018. Ce montant correspond principalement à la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) au titre des résultats 2019 (-226 M€).

– De regrouper l'ensemble des engagements hors bilan dans une note synthétique selon une approche et une présentation thématique en 3 parties :

- Les EHB liés au financement de la société,
- Les EHB liés aux activités opérationnelles de la société,
- Les EHB liés au périmètre du groupe consolidé.

créances long terme, partiellement compensée par un effet taux de change.

– Instruments financiers de change court terme (1 150 M€ augmentation de 678 M€)

Les instruments financiers de change court terme augmentent de 678 M€, suite notamment à de nouveaux achats à terme de devises.

– Hypothèques, nantissements & sûretés réelles (710 M€ - stables)

– Lignes de crédit bancaire non utilisées (815 M€ - stables)

30.1.2 Engagements reçus liés aux activités opérationnelles

Les engagements liés aux activités opérationnelles s'élèvent à **11 078 M€** à fin décembre 2019 et se composent principalement de :

– Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices – matériel ferroviaire (6 219 M€ - augmentation de 286 M€)

Les subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices relatives au matériel ferroviaire augmentent de 286 M€. Elles sont relatives aux conventions d'investissement signées entre Transilien et Ile de France Mobilités et entre les Activités TER et les Autorités Organisatrices au titre de la révision, de la rénovation ou de la transformation du matériel roulant, ainsi qu'entre Intercités et l'État au titre de conventions de financement d'acquisition de rames.

– Subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices – autres immobilisations (1 182 M€ - diminution de 190 M€)

30.2 ENGAGEMENTS DONNES

En millions d'euros	Notes	< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans	Clôture 31/12/2019	Clôture 31/12/2018
Engagements liés au financement (donnés)	30.2.1	1 165	1 013	1 282	3 459	3 003
Instruments financiers de change		0	459	1 281	1 740	2 073
Autres instruments financiers de change		1 164	0	0	1 164	474
Avals et cautions vis-à-vis de tiers externes		1	554	1	556	456
Engagements liés aux activités opérationnelles (donnés)	30.2.2	3 530	6 920	3 099	13 549	13 854
Engagements d'achat - matériel ferroviaire		319	855	2 515	3 688	3 827
Réservations de sillons		13	0	0	13	13
Autres engagements découlant des contrats d'achats d'exploitation		2	3	0	5	8
Garanties opérationnelles (de soumission - de bonne exécution)		23	15	19	57	103
Engagement d'achats d'autres immobilisations		29	1	0	30	80
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole)		311	131	187	629	578
Autres engagements donnés découlant des contrats d'achats d'immobilisations		1	0	61	62	4
Plan Prévisionnel d'investissement restant à exécuter sur matériel ferroviaire		1 734	3 794	253	5 781	5 695
Plan Prévisionnel d'investissement restant à exécuter sur autres immobilisations		936	1 905	20	2 861	2 665
Garanties financières données à des tiers		34	0	0	34	33
Location simple mobilier		5	4	0	9	7
Location simple matériel ferroviaire		47	38	0	85	118
Location Financement matériel ferroviaire		0	0	0	0	402
Location simple immobilier		71	173	44	289	304
Promesses de ventes - biens immobiliers		6	1	0	7	18
Engagements liés au périmètre consolidé (donnés)		0	0	0	0	0
Autres engagements (donnés)		0	0	0	0	0
Total des Engagements Donnés		4 695	7 933	4 381	17 009	16 857

30.2.1 Engagements donnés liés au financement

Les engagements donnés liés au financement s'élèvent à **3 459 M€** à fin décembre 2019 et se composent essentiellement de :

– Instruments financiers de change long terme (1 740 M€ - diminution de 333 M€)

Les instruments financiers de change long terme diminuent de 333 M€, suite notamment à l'arrivée à

Les subventions d'investissement à recevoir des autorités organisatrices relatives aux autres immobilisations diminuent de 190 M€ du fait notamment de l'avancement des projets.

– Garanties financières reçues de tiers (1 342 M€ - augmentation de 323 M€)

Les garanties financières reçues de tiers augmentent de 323 M€ sous les effets conjugués de la réception de nouvelles garanties liées à de nouveaux contrats d'acquisition de matériel roulant, partiellement compensée par la diminution des garanties bancaires reçues des constructeurs de matériels roulants résultant des livraisons effectuées.

– Location simple immobilier (2 293 M€ - augmentation de 990 M€).

Les locations simples immobilières augmentent de 990 M€ en raison notamment de la contractualisation de nouveaux baux et au prolongement de baux existants, partiellement compensés par l'avancement des baux en cours.

échéance de swaps de devises sur des emprunts et créances long terme.

– Instruments financiers de change court terme (1 164 M€ – augmentation de 690 M€)

Les instruments financiers de change court terme augmentent de 690 M€, notamment du fait de nouveaux achats à terme de devises, partiellement compensés par l'arrivée à échéance d'achats à terme de devises.

– Avals et cautions vis-à-vis de tiers externes (556 M€ - augmentation de 100 M€)

Les avals et cautions vis-à-vis de tiers externes augmentent de 100 M€, suite notamment à des engagements pris par SNCF Mobilités dans le cadre de la conclusion d'un pacte d'actionnaire.

30.2.2 Engagements donnés liés aux activités opérationnelles

Les engagements donnés liés aux activités opérationnelles s'élèvent à **13 549 M€** à fin décembre 2019 et se composent essentiellement de :

– Engagements d'achat – matériel ferroviaire (3 688 M€ - diminution de 139 M€)

Les engagements d'achat de matériel ferroviaire diminuent de 139 M€, suite notamment à des livraisons de rames, partiellement compensées par de nouveaux contrats d'achat.

– Réservations de sillons (13 M€ - stable par rapport à 2018)

Les réservations de sillons sont relatives à la ligne grande vitesse Tours – Bordeaux mise en service le 02/07/2017. Ils concernent le versement d'une indemnité à l'exploitant, en cas d'annulation des réservations de sillons attribués, moins de 2 mois avant la date programmée pour le début de l'utilisation du sillon.

En ce qui concerne les péages versés à SNCF Réseau, le Document de Référence du Réseau pour 2019 prévoit un mécanisme d'indemnités réciproques en cas de suppression ou de modification importante, par l'une ou l'autre des parties, des sillons affectés et/ou réservés.

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

Les montants à déclarer en engagements hors bilan doivent refléter la réalité objective des transactions qui pourraient impacter dans le futur les comptes de l'entreprise. Dans le cas présent, en l'absence d'historique et de recul suffisant pour mesurer de façon fiable les impacts issus de ce nouveau dispositif, aucun montant n'a été déclaré en engagements hors bilan donnés ni reçus au

titre de ces pénalités dans les comptes clos au 31 décembre 2019.

– Garanties opérationnelles (57 M€ - diminution de 46 M€)

Les garanties opérationnelles (de soumission - de bonne exécution) diminuent de 46 M€, suite notamment au transfert d'une garantie à une autre entité du groupe.

– Engagements d'achats d'autres immobilisations (30 M€ - diminution de 50 M€)

Les engagements d'achats d'autres immobilisations diminuent de 50 M€, du fait notamment à l'avancement des travaux.

– Engagements fermes d'achats de matières premières (629 M€ - augmentation de 51 M€)

Les engagements fermes d'achats de matières premières augmentent de 51 M€ et sont relatifs aux achats liés à l'énergie électrique de traction et au gazole non routier.

– Plan Prévisionnel d'Investissement restant à exécuter (8 642 M€ - augmentation de 282 M€)

Les plans prévisionnels d'investissement restant à exécuter augmentent de 282 M€, en raison notamment des engagements d'achats donnés sur projets d'investissement subventionnés par les autorités organisatrices et inscrits dans les conventions signées, partiellement compensés par l'avancement des projets.

– Location simple de matériel ferroviaire (85 M€ - diminution de 33 M€)

Les engagements de locations simples de matériel ferroviaire diminuent de 33 M€, suite notamment à l'avancement de contrats existants.

– Location Financement matériel ferroviaire (0 M€ - diminution de 402 M€)

Les engagements liés aux locations financement de matériel ferroviaire diminuent de 402 M€, en raison des échéances appelées sur la période et des débouclages anticipés des derniers contrats de leases sur l'exercice.

– Location simple immobilier (289 M€ - diminution de 15 M€)

Les locations simples immobilières diminuent de 15 M€, suite notamment à l'arrivée à échéance de baux existants, à l'avancement de certains baux, partiellement compensés par la contractualisation de nouveaux baux.

31. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES OPÉRATIONS DE CRÉDIT BAIL ET ASSIMILÉS

En millions d'euros

Nature des biens financés	Redevances payées			Redevances restant à payer				Prix d'achat résiduel
	Cumul 31/12/2018	Redevances 2019	Cumul 31/12/2019	N+1	N+2 à N+5	N+6 et au-delà	Total	
Location-financement Matériel ferroviaire	462	62	524	0	0	0	0	0
Lease Néo-zélandais	67	8	75	0	0	0	0	0
Lease Suédois	395	54	449	0	0	0	0	0
Locations longue durée TER	71	2	73	0	0	0	0	0
Total	533	64	597	0	0	0	0	0

Les contrats de Lease Néo-zélandais et Lease Suédois ont été débouclés en totalité en 2019, par anticipation (cf. note 7.10.2).

32. LITIGES

32.1 LITIGES RÉSOLUS

32.1.1 Arrêts de la Cour de cassation : point de départ du délai de prescription de l'action en réparation du préjudice liée à la discrimination de salariés et anciens salariés

Consécutivement aux 846 arrêts de la Cour d'Appel (CA) de Paris du 31 janvier 2018, 12 pourvois ont été régularisés pour des dossiers dont les demandeurs ont été déboutés en tout ou partie de leurs demandes pour cause de prescription. Pour mémoire, la CA de Paris a fixé le point de départ de la prescription (5 ans) au jour de la sortie des effectifs, s'agissant du préjudice lié au déroulement de carrière, et au jour de la liquidation de la retraite s'agissant du préjudice retraite.

Les 12 arrêts rendus par la Cour de cassation le 29 mai 2019 rejettent les pourvois formés par les salariés et retiennent donc la position défendue par SNCF sur cette question.

32.2 LITIGES EN COURS

L'EPIC SNCF Mobilités est impliqué dans plusieurs procédures juridiques et contentieuses en cours. Les charges qui pourraient en résulter font l'objet de provisions quand elles sont probables et qu'elles peuvent être raisonnablement soit quantifiées, soit estimées.

32.2.1 Enquête de l'Autorité de la concurrence sur Fret SNCF

Une enquête a été menée par l'Autorité de la concurrence (AdIC) sur Fret SNCF. En mars 2012, les rapporteurs ont transmis un rapport définitif au collège de l'Autorité de la concurrence comportant un certain nombre de griefs, tous contestés par l'EPIC SNCF Mobilités (anciennement EPIC SNCF), du fait de leur caractère infondé et de l'absence d'atteinte à la concurrence.

Suite à la décision de l'Autorité de la concurrence (décembre 2012), l'EPIC SNCF Mobilités a été condamné à une amende de 61 M€ pour avoir mis en œuvre plusieurs pratiques ayant entravé ou retardé l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché du Transport Ferroviaire de Marchandises.

L'Autorité a également prononcé une injonction au titre de la politique tarifaire de Fret SNCF et imposé que certaines mesures, notamment comptables et commerciales, soient mises en œuvre et effectives à l'issue d'une période de trois ans afin d'objectiver cette politique.

En janvier 2013, l'EPIC SNCF Mobilités a fait appel de cette décision devant la Cour d'appel de Paris, qui a rendu sa décision le 6 novembre 2014. Elle a jugé que le grief concernant les prix d'éviction n'était pas établi et que l'injonction ordonnée était devenue sans objet. Elle a, par ailleurs, réduit la sanction pécuniaire prononcée à l'encontre de SNCF Mobilités à 48 M€.

ECR et l'Autorité de la concurrence ont formé un pourvoi en cassation en décembre 2014.

La Cour de cassation a rendu son arrêt le 22 novembre 2016, et cassé l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 6 novembre 2014 sur deux points en ce qu'il a :

- retenu qu'il n'est pas établi que l'EPIC SNCF Mobilités a pratiqué des prix d'éviction sur le marché du transport ferroviaire de marchandises par train massif et constate que l'injonction ordonnée est devenue sans objet

- écarté la circonstance aggravante tirée de la réitération. Sur ces deux points, il est renvoyé devant la Cour d'appel autrement composée.

En outre, la Cour de cassation exige le paiement de 13 M€ correspondant à la réduction de la sanction pécuniaire issue de la décision de novembre 2014.

L'EPIC SNCF Mobilités a saisi la Cour d'appel le 16 janvier 2017. L'audience a eu lieu le 14 décembre 2017. Le délibéré est intervenu le 20 décembre 2018.

La Cour d'appel de Paris retient :

- que la stratégie d'éviction est caractérisée et la pratique d'abus de position dominante établie.

- la circonstance aggravante de réitération de l'infraction
- une sanction de 53 M€ euros intégrant une majoration de 10% au titre de cette circonstance aggravante. Ce montant a fait l'objet de règlements par SNCF Mobilités en 2012, 2014 et 2017.

L'Entreprise a décidé de se pourvoir en cassation. Le pourvoi a été déposé le 21 mai 2019. ECR et l'Autorité de la concurrence ont déposé des mémoires en défense les 19 et 22 juillet 2019. Ni l'Autorité de la concurrence ni ECR n'ont déposé de pourvoi incident dans le délai imparti de 60 jours.

32.2.2 Contentieux sur l'enquête de l'Autorité de la concurrence dans le secteur de la messagerie

L'Autorité de la concurrence a mené une enquête dans le secteur de la messagerie au titre d'une présomption d'entente sur les revalorisations tarifaires sur la période 2005/2010. Une notification de griefs a été adressée à Geodis et SNCF Mobilités en juillet 2014. Après les observations des parties, les services d'instruction de l'Autorité de la concurrence ont établi un rapport le 22 avril 2015 rejetant assez largement les arguments présentés par les différentes parties. Geodis et l'EPIC SNCF Mobilités ont fait valoir leurs observations en réponse.

L'Autorité de la Concurrence a rendu le 15 décembre 2015 sa décision aux termes de laquelle Geodis, filiale du groupe, se voit infliger une amende de 196 M€. L'EPIC SNCF Mobilités est solidairement tenu du paiement de l'amende à hauteur de 89 M€. La charge de 196 M€ comptabilisée au 31 décembre 2015 dans les comptes de Geodis a été intégralement payée en avril 2016.

L'EPIC SNCF Mobilités et Geodis ont interjeté appel de la décision de l'Autorité de la Concurrence en date du 22 janvier 2016. Par arrêt du 19 juillet 2018, la Cour d'appel de Paris a diminué l'amende de 196 M€, payée en avril 2016 par Geodis, à un montant de 166 M€.

Geodis et l'EPIC SNCF Mobilités ont formé un pourvoi en cassation le 22 juillet 2018 ; l'EPIC SNCF Mobilités a déposé son mémoire en demande le 17 décembre 2018.

L'Autorité de la Concurrence n'a pas formé de pourvoi incident dans le délai imparti de 60 jours au plus tard après le dépôt du mémoire. Le conseiller rapporteur a été nommé le 1er octobre. L'Autorité de la concurrence a déposé un mémoire en défense le 28 novembre 2019. Une date d'audience pourrait intervenir durant le premier semestre 2020.

32.2.3 Jugements du Conseil de Prud'hommes de Paris

32.2.3.1 Recours déposés par d'anciens salariés

Suite aux 846 arrêts rendus par la Cour d'appel de Paris le 31 janvier 2018 pour la première série d'affaires, d'autres dossiers (390) concernant les recours déposés par d'anciens salariés marocains, constituant les séries 2 à 9, ont été plaidés pour la première fois devant le Conseil des Prud'hommes (CPH) de Paris en 2018 et 2019. Un rapprochement amiable - concernant à ce stade une première série de 14 dossiers (non prescrits) - est en cours. S'agissant des séries 3 à 7, le CPH a prononcé le 1er octobre 2018 une série de 85 jugements de condamnation, à l'encontre desquels l'Entreprise avait décidé de relever appel (l'appel étant suspensif, l'Entreprise n'a pas procédé à l'exécution de ces décisions). Après une étude plus approfondie de chacune de ces décisions, l'Entreprise a finalement décidé de ne pas relever appel à l'encontre de 14 jugements. Elle a donc procédé en juin 2019 au règlement des condamnations résultant de ces 14 jugements.

En outre, suite à la signature de protocoles transactionnels en juillet, novembre et décembre 2019 (68 dossiers), des indemnités ont été versées par l'Entreprise.

Enfin, l'analyse juridique des dossiers a conduit à constater une reprise de provision au titre de dossiers prescrits/clos.

32.2.3.2 Préjudice d'anxiété amiante

Des agents ou ex-agents de SNCF Mobilités ont engagé des procédures contentieuses afin de faire reconnaître un préjudice d'anxiété pour exposition à l'amiante.

Il s'agit, pour ces agents, d'obtenir réparation du préjudice résultant de leur situation d'inquiétude permanente face au risque de développer à tout moment une maladie professionnelle liée à l'amiante.

A ce jour, 20 contentieux regroupant 300 demandeurs sont en cours.

Par arrêt du 5 avril 2019 qui constitue un revirement de jurisprudence, la Cour de cassation a modifié les conditions d'indemnisation des salariés au titre du préjudice d'anxiété consécutif à une exposition liée à l'amiante en l'ouvrant aux salariés qui ne relèvent pas des dispositions du régime ACAATA.

« Le salarié qui justifie une exposition à l'amiante, générant un risque élevé de développer une pathologie grave, peut agir contre son employeur, pour manquement de ce dernier à son obligation de sécurité, quand bien même il n'aurait pas travaillé dans l'un des établissements mentionnés à l'article 41 de la loi du 23 décembre 1998 modifiée ».

Cette décision concerne les salariés d'EDF mais la Cour de cassation se prononcera sur l'indemnisation des agents SNCF suite à l'audience qui s'est tenue le 20 juin 2019.

NB : un arrêt de la Cour de Cassation du 11 septembre 2019 concernant le recours de mineurs lorrains élargit le préjudice anxiété à l'exposition d'un salarié à toute substance toxique (pas seulement à l'amiante). En substance, l'arrêt précise que

« ... en application des règles de droit commun régissant l'obligation de sécurité de l'employeur, le salarié qui justifie d'une exposition à une substance nocive ou toxique générant un risque élevé de développer une pathologie grave et d'un préjudice d'anxiété personnellement subi résultant d'une telle exposition,

peut agir contre son employeur pour manquement de ce dernier à son obligation de sécurité ».

Il n'y a pas d'impact identifié à date pour l'EPIC SNCF Mobilités.

32.2.3.3 Litige ITIREMIA

98 salariés d'ITIREMIA ont saisi le Conseil de prud'hommes de Bobigny aux fins d'obtenir la condamnation solidaire de SNCF MOBILITES, SNCF Participations et ITIREMIA au paiement de dommages intérêts pour prêt de main d'œuvre illicite, la requalification de leur contrat de travail en "contrat de travail SNCF" et un "reliquat de salaire relatif au statut collectif des salariés de la SNCF"

A ce stade de la procédure, aucun impact comptable n'est constaté.

32.2.4 Accident en gare de Brétigny-sur-Orge

A la suite du déraillement du train Intercités Paris-Limoges n°3657 survenu le 12 juillet 2013 en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), et après qu'ont été déposés auprès des juges d'instruction les deux rapports d'expertises judiciaires qu'ils avaient demandés, RFF et SNCF, devenues respectivement SNCF Réseau et SNCF Mobilités le 1er janvier 2015, ont été mis en examen pour « homicides et blessures involontaires par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité » et entendus par les juges. Le 9 janvier 2019, un salarié de l'Entreprise a aussi été mis en examen pour homicides et blessures involontaires.

SNCF Réseau et SNCF Mobilités contestent fermement les expertises, mettent en doute le sérieux de l'expertise métallurgique et ont demandé un complément de travaux dont l'acceptation leur a été notifiée à la fin du mois de janvier 2016. Ce complément n'apportant toujours pas de réponse aux questions restées en suspens, SNCF Mobilités a fait une demande de complément de mission d'expertise le 29 février 2016. Les juges d'instruction ont rendu une ordonnance de refus qui a fait l'objet d'un appel. Celui-ci a été accueilli par la chambre de l'instruction qui a ordonné un complément d'expertise à réaliser pour octobre 2017. Le rapport, qui a finalement été notifié le 27 juin 2018, a donné lieu à des observations de SNCF Mobilités, qui a également remis une étude sur le comportement d'un éclissage confié à un laboratoire renommé et indépendant (Amvalor), permettant de proposer un arbre des causes de l'accident.

En janvier 2019, le dirigeant de l'établissement, qui avait fait la dernière tournée de la voie concernée avant l'accident, a été mis en examen. Par ailleurs, les juges d'instruction ont notifié aux parties la fin de l'information judiciaire. Par réquisitoire notifié à SNCF Mobilités le 25 novembre 2019, le Parquet a demandé le renvoi de SNCF Mobilités, SNCF Réseau et du dirigeant de l'établissement.

32.2.5 Recours indemnitaires liés à des ententes sur des marchés de travaux

Un protocole transactionnel en date du 19 février 2016, est venu clore l'action en dommages et intérêts de SNCF devenue SNCF Mobilités à l'encontre des entreprises ayant été sanctionnées par le conseil de la concurrence le 21 mars 2006 pour des pratiques d'ententes dans le cadre des marchés Eole de la gare de Magenta et de la gare de Condorcet, à l'exception des sociétés du groupe Bouygues (Bouygues, Bouygues Construction et Bouygues Travaux Publics) non signataires.

L'action en dommages intérêts de SNCF Mobilités à l'encontre des sociétés du groupe Bouygues a été rejetée devant la Cour Administrative d'Appel de Paris par jugement du 27 décembre 2017.

SNCF Mobilités a formé un pourvoi en cassation à l'encontre de cet arrêt devant le Conseil d'État.

Parallèlement, la demande en nullité du protocole transactionnel initiée par Bouygues devant le Tribunal Administratif de Paris a été rejetée par jugement du 16 mai 2018.

32.2.6 Déraillement d'un train d'essais à Eckwersheim

Le 14 novembre 2015 une rame d'essais a déraillé sur la ligne nouvelle à grande vitesse Est Européenne Paris – Strasbourg, faisant 11 morts et 42 blessés.

En décembre 2015 une information judiciaire pour homicide et blessures involontaires a été ouverte.

En octobre 2016, l'équipe de conduite a été mise en examen.

Les 18 et 20 décembre 2017 la société Systra (intégrateur des essais) et SNCF Mobilités (en charge de la conduite de la rame et des mesures) ont été convoqués devant le pôle «accidents collectifs» du tribunal de grande instance de Paris pour mise en examen. Le 5 mars 2018, SNCF Mobilités a transmis au juge ses observations sur le rapport d'expertise judiciaire. Les juges ont demandé un complément d'expertise, remis en janvier 2019 et ne nécessitant pas d'observations complémentaires.

SNCF Réseau a été convoqué en vue de sa mise en examen le 26 juin 2019 et SNCF Mobilités devrait être à nouveau interrogé au 1er semestre 2020.

Depuis l'accident, les entités impliquées – dont SNCF Mobilités – ont souhaité mettre en place un dispositif d'indemnisation permettant à l'ensemble des victimes de cet accident collectif, quel que soit le régime dont elles relèvent (accident du travail ou droit commun), d'obtenir une indemnisation. Ce dispositif a été confié à SNCF, chargé de le mettre en œuvre « pour le compte de qui il appartiendra ». D'un point de vue comptable, les responsabilités n'étant pas encore établies, aucune charge à payer liée aux indemnisations n'a été constatée dans les comptes de SNCF Mobilités.

32.2.7 Recours devant le Conseil d'État pour l'abrogation de la « clause d'âge » du Statut

Plusieurs salariés contractuels ont exercé un recours pour excès de pouvoir devant le Conseil d'État le 20 novembre 2018 visant à obtenir l'abrogation du e) du 1 de l'article 2 du chapitre 5 du Statut, c'est-à-dire la « clause d'âge » qui prévoit que :

« Pour pouvoir être admis dans un emploi du cadre permanent, tout candidat doit [...] être âgé de 18 ans au moins et de 30 ans au plus au jour de son admission ».

Les requérants tentent de démontrer que cette clause est d'une part constitutive d'une discrimination liée à l'âge, et d'autre part que ladite discrimination ne serait pas justifiable.

A ce stade de la procédure, aucun impact comptable n'est constaté.

33. FILIALES ET PARTICIPATIONS

En millions d'euros		Capital social	Capitaux propres avant répartition des résultats	Valeur comptable des titres détenus		Prêts et créances consentis par la société et non encore remboursés	Montant des cautions et aval donnés par la société	Chiffre d'affaires	Bénéfice net (+) ou perte (-) du dernier exercice écoulé	Dividendes encaissés en 2018	
N° SIREN	SOCIETES			%	brute						nette
I - FILIALES											
552001406	SICF	542	720	100%	658	658	153	0	1	585	556
Société Suisse	EUROFIMA	479	1 528	23%	24	24	-	-	NC	10	2
572150977	SNCF PARTICIPATIONS	385	3 455	100%	2 527	2 527	114	-	1	38	30
0541 696 005	THI FACTORY	565	604	60%	339	339	-	-	551	36	23
519037584	SNCF C10	0	3	100%	3	3	-	-	-	-0	-
518697685	SNCF C32	21	171	100%	172	172	-	-	-	-0	-
507523801	SNCF-B1 SA	1	1	100%	1	1	-	-	-	-0	-
II - PARTICIPATIONS											
Association	Société du chemin de fer sous marin	NC	-	50%	0	-	-	-	-	-	-
542074539	SNCF Habitat	NC	58	100%	0	0	-	-	0	-1	-
III - PARTICIPATIONS (inférieures à 10% du capital)											
954502357	SEPEL	NC	14	0%	-	-	-	-	37	4	-
582059796	SEMAPARISEINE	NC	36	0%	0	0	-	-	24	0	-
Société Néerlandaise	HIT RAIL BV	NC	3	8%	0	0	-	-	1	0	0
382149987	TELEFACT	NC	4	0%	0	0	-	-	4	1	0
BE 0459 711 506	BUREAU CENTRALE DE CLEARING	NC	0	7%	0	0	-	-	0	-0	-
572154128	LA MAISON DES MINES	NC	2	2%	0	0	-	-	0	0	-
592056972	LA MAISON DES POLYTECHNICIENS	NC	3	3%	-	-	-	-	1	0	-
380041962	ORLYVAL Service	NC	1	1%	0	0	-	-	12	0	-
383110509	Sté d'Investissement France Active (SIFA)	NC	166	0%	-	-	-	-	-	1	-
TOTAL GENERAL					3 724	3 724					

34. PARTIES LIÉES

Transactions entre l'EPIC SNCF Mobilités et ses filiales :

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Bilan actif		
Participations	3 726	3 548
Créances rattachées à des participations	1 909	2 314
Créances clients et comptes rattachés	205	217
Comptes courants actifs	0	42
Autres créances	41	37
Total Actif	5 881	6 158
Bilan passif		
Dettes financières	344	0
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	236	294
Autres dettes	50	80
Total Passif	630	374
Résultat financier		
Charges financières	-3	-3
Produits financiers	68	80
Produits des participations	611	103
Résultat financier net	677	180

35. AUTRES PARTIES LIÉES

SNCF Mobilités, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial dont le capital est intégralement détenu par l'Etat Français (via l'Agence des Participations de l'Etat), est lié avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'Etat français.

Considérant que l'objectif ultime est d'alerter le lecteur des états financiers sur les conditions des transactions non courantes conclues entre SNCF Mobilités et des tiers avec qui elle entretient des liens privilégiés, l'Entreprise a exclu de l'information donnée sur les parties liées l'ensemble des transactions conclues à des conditions de marché.

SNCF Mobilités a retenu comme parties liées :

- Les EPIC membres du Groupe Public Ferroviaire, SNCF et SNCF Réseau ;
- L'Etat, pour toutes les relations entretenues avec lui en tant qu'actionnaire ; a contrario, les impôts prélevés dans les règles de droit commun sont exclus du champ des parties liées ;
- Les autorités organisatrices de transport ;
- Les Entreprises Sociales pour l'Habitat du groupe ICF.

35.1 TRANSACTIONS AVEC SNCF ET SNCF RÉSEAU

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Bilan actif		
Créances financières	985	1 044
Créances clients et comptes rattachés	294	278
Autres créances	822	668
Total Actif	2 101	1 990
Bilan passif		
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	644	912
Autres dettes	-26	36
Total Passif	618	948
Résultat financier		
Produits financiers	63	65
Résultat financier net	63	65

35.2 TRANSACTIONS MENÉES AVEC L'ETAT

Les informations retracées ci-dessous sont celles relatives aux opérations menées avec l'Etat, au sens des ministères,

des administrations centrales et des autorités organisatrices de transport, qui sortent du régime de droit commun ; il s'agit :

- des subventions d'exploitation apportées par l'Etat et les Collectivités (cf. note 23) ;
- des subventions d'investissement perçues sous la forme de financement par des tiers, principalement des collectivités territoriales, notamment pour le matériel roulant (cf. note 15).

35.3 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT

Prestations avec les autorités organisatrices de transport (y compris Ile de France Mobilités – ex Syndicat des Transports d'Ile de France) comptabilisées en chiffre d'affaires (cf. note 21).

36. TRANSACTIONS RÉALISÉES AVEC D'AUTRES ENTREPRISES PUBLIQUES

Les transactions avec d'autres entreprises publiques (EDF, Orange, La Poste, ...) sont toutes réalisées à des conditions de marché.

Exception faite des transactions réalisées de gré à gré avec SNCF Réseau.

37. GARANTIES EUROFIMA

EUROFIMA est une société de droit suisse de financement de matériel ferroviaire. Les immobilisations prises en location financement par l'intermédiaire d'EUROFIMA sont comptabilisées sur les lignes « créances d'exploitation et immobilisations financières » dans les comptes de l'EPIC SNCF Mobilités pour 187 M€ en valeur brute au 31 décembre 2019 (232 M€ au 31 décembre 2018). La valeur de l'emprunt lié à ces financements est de 217 M€ au 31 décembre 2019 contre 232 M€ au 31 décembre 2018.

Au 31 décembre 2019, le capital social d'EUROFIMA n'a pas été intégralement appelé. La quote-part de SNCF Mobilités restant à appeler s'élève à 433 M€ au 31 décembre 2019 et les écarts de conversion sur les titres non libérés sont comptabilisés sur la ligne « écarts de conversion actifs » pour un montant de 152 M€ au 31 décembre 2019 contre 136 M€ au 31 décembre 2018.

Au 31 décembre 2019, la part des prêts octroyés à des membres ressortissants de pays dont la dette souveraine est classée « non-investment grade » (i.e. dont la notation décernée par les agences de notation est inférieure à BBB-/Baa3) est de 173 M€ contre 174 M€ au 31 décembre 2018. Ces prêts figurent parmi les actifs non courants dans l'état de situation financière d'EUROFIMA. Par ailleurs, les actionnaires d'EUROFIMA sont solidairement responsables des engagements pris au titre des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à ces derniers, chacun au prorata de sa participation et au montant maximum de cette participation. Cette garantie ne peut être appelée qu'après avoir constaté le défaut de paiement d'un emprunteur et de l'Etat associé, émetteur de la garantie et où la réserve de garantie d'EUROFIMA (673 M€) n'est pas suffisante pour couvrir la perte résultant d'un défaut de paiement. Pour SNCF Mobilités, le montant maximal de cet engagement s'élève à 541 M€ (521 M€ au 31 décembre 2018). L'Etat garantit l'ensemble des obligations de SNCF Mobilités envers EUROFIMA (la part du capital social restant à libérer, la bonne exécution des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à SNCF Mobilités et la garantie donnée par SNCF Mobilités au titre des contrats de financements).

07 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS

PricewaterhouseCoopers Audit

63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine cedex
S.A.S. au capital de € 2.510.460
672 006 483 R.C.S. Nanterre

Commissaire aux Comptes
Membre de la compagnie
régionale de Versailles

ERNST & YOUNG Audit

Tour First
TSA 14444
92037 Paris-La Défense cedex
S.A.S. à capital variable
344 366 315 R.C.S. Nanterre

Commissaire aux Comptes
Membre de la compagnie
régionale de Versailles

Société nationale SNCF (Anciennement SNCF Mobilités Epic)

Exercice clos le 31 décembre 2019

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

A l'Assemblée Générale de la Société nationale SNCF,

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique, nous avons effectué l'audit des comptes annuels de la Société nationale SNCF relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2019, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

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 la société à la fin de cet exercice.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité d'audit, des comptes et des risques.

Fondement de l'opinion

■ Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels » du présent rapport.

■ Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance qui nous sont applicables, sur la période du 1^{er} janvier 2019 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014 ou par le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L. 823-9 et R. 823-7 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes annuels pris isolément.

■ Engagements envers le personnel

Notes 7.9.4 et 7.9.5 de l'annexe aux comptes annuels

Description du risque

Le personnel des sociétés du groupe SNCF bénéficie de différents régimes d'avantages postérieurs à l'emploi qui sont qualifiés, le cas échéant, sur la base d'analyses juridiques, soit de régimes à prestations définies, soit de régimes à cotisations définies.

Les régimes à prestations définies donnent lieu à la comptabilisation d'engagements au passif pour une valeur nette de 1 304 millions d'euros au 31 décembre 2019. Les engagements ainsi comptabilisés concernent notamment :

- ▶ les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi, l'action sociale et les rentes accidents du travail ;
- ▶ les autres régimes d'avantages à long terme, tels que, notamment, les médailles du travail et autres avantages assimilés, et la cessation progressive d'activité.

Comme indiqué dans les notes 7.9.4 et 7.9.5 de l'annexe aux comptes annuels, ces engagements sont principalement évalués selon des calculs actuariels intégrant des hypothèses financières et démographiques, telles que le taux d'actualisation, le taux de mortalité, la rotation du personnel et la projection des salaires futurs.

Pour le personnel de l'ex EPIC SNCF Mobilités au statut, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF, votre société a conclu que le régime spécial de retraite est un régime à cotisations définies, comme mentionné dans la note 7.9.4.2 de l'annexe aux comptes annuels. Dans un tel régime, les engagements ne donnent pas lieu à l'enregistrement d'un passif, votre société n'étant pas engagée envers le personnel au-delà des cotisations versées chaque année.

Compte tenu de la complexité des régimes et de leur analyse au regard de leur qualification, du nombre de régimes d'avantages au personnel au sein de votre groupe et du caractère significatif des passifs liés, de la complexité des calculs actuariels réalisés, du degré d'incertitudes entourant les hypothèses financières et démographiques sous-jacentes, ainsi que de la sensibilité élevée de la valeur actuarielle des engagements à ces hypothèses, l'estimation par la direction de la valeur des engagements envers le personnel constitue un point clé de l'audit.

Notre réponse au risque

Nous avons pris connaissance du processus de qualification et d'évaluation par la direction de ses principaux engagements.

Nos travaux ont également consisté à :

- ▶ obtenir et examiner la documentation interne et externe relative à ces engagements, y compris les relevés d'actifs de couverture des engagements ;
- ▶ apprécier, sur la base des analyses réalisées par la direction :
 - ▶ la qualification des nouveaux régimes post-emploi, entre régimes à prestations définies et régimes à cotisations définies ;
 - ▶ l'incidence potentielle des faits et événements de l'exercice sur la qualification des régimes existants, notamment les évolutions de taux de cotisation ;
- ▶ examiner, par sondages, les données de base prises en compte dans les calculs actuariels avec les données sous-tendant la comptabilité ;
- ▶ apprécier, en lien avec nos experts en actuariat, le bien-fondé des principales hypothèses actuarielles retenues dans l'évaluation des engagements, en fonction de la nature des engagements, de leur duration et des données de marché disponibles (taux d'actualisation, d'inflation, de mortalité, de rotation du personnel et la projection des salaires futurs) ;
- ▶ analyser la conformité des principes et des modalités d'évaluation et de comptabilisation retenus avec les dispositions contractuelles, conventionnelles, légales et réglementaires en vigueur.

Enfin, nous avons apprécié que les notes 7.9.4 et 7.9.5 de l'annexe aux comptes annuels donnent une information appropriée, notamment sur la qualification de certains engagements et la sensibilité de la valeur des engagements aux hypothèses retenues

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires.

■ Informations données dans le rapport de gestion et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux actionnaires

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux actionnaires.

Nous attestons de la sincérité et de la concordance avec les comptes annuels des informations relatives aux délais de paiement mentionnées à l'article D.441-4 du Code de commerce.

■ Rapport sur le gouvernement d'entreprise

Nous attestons de l'existence, dans le rapport du conseil d'administration sur le gouvernement d'entreprise, des informations requises par l'article L.225-37-4 du code de commerce.

Informations résultant d'autres obligations légales et réglementaires

■ Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la Société nationale SNCF par le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi en date du 21 avril 2008 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit et en date du 18 avril 2014 pour le cabinet ERNST & YOUNG Audit.

Au 31 décembre 2019, le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit était dans la douzième année de sa mission sans interruption et le cabinet ERNST & YOUNG Audit dans la sixième année.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes annuels

Il appartient à la direction d'établir des comptes annuels présentant une image fidèle conformément aux règles et principes comptables français ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes annuels, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Il incombe au comité d'audit, des comptes et des risques de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels

■ Objectif et démarche d'audit

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes annuels. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L. 823-10-1 du Code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- ▶ il identifie et évalue les risques que les comptes annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- ▶ il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- ▶ il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes annuels ;
- ▶ il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes annuels au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- ▶ il apprécie la présentation d'ensemble des comptes annuels et évalue si les comptes annuels reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle.

■ Rapport au comité d'audit, des comptes et des risques

Nous remettons au comité d'audit, des comptes et des risques un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité d'audit, des comptes et des risques figurent les risques d'anomalies significatives, que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité d'audit, des comptes et des risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L. 822-10 à L. 822-14 du Code de commerce et dans le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité d'audit, des comptes et des risques des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 3 mars 2020

Les Commissaires aux Comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

ERNST & YOUNG Audit

Laurent Daniel

François Guillon

Christine Vitrac

Denis Thibon

SA SNCF
Direction de la Communication
2, place aux Etoiles – 93633 La Plaine ST Denis Cedex

